



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE
SAN CRISTÓBAL DE
LA LAGUNA

O.A. Gerencia Municipal
de Urbanismo

DILIGENCIA

DON PEDRO LASSO NAVARRO, SECRETARIO DELEGADO DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA.

DILIGENCIA para hacer constar –al amparo de lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Órgano Colegiado de Evaluación Ambiental e Informe Único de Canarias, aprobado por Decreto 13/2019, de 25 de febrero– que en el expediente número 2017008641 relativo a "Proyecto de modificación menor del vigente Plan General de Ordenación para la "Regulación de las instalaciones para suministros de productos petrolíferos a vehículos en áreas residenciales", promovido de oficio por el Servicio de Planeamiento y Planificación de este Organismo Autónomo, obra la siguiente documentación:

- Borrador del Plan: "BORRADOR MM estaciones de servicio, Firmado19junio2025", firmado con fecha 19/06/2025 por los técnicos del Servicio de Planeamiento y Planificación.
- Documento Ambiental Estratégico, elaborado por la entidad mercantil GEODOS, PLANIFICACIÓN Y SERVICIOS, S.L. bajo la dirección de d. Miguel Francisco Febles Ramírez, geógrafo colegiado n ° 0255: DA EAEs MM-PGO LaLaguna-Est.Serv 27SEP2025 signed", firmado con fecha 27/09/2025 y "Entrega Anexo 1 signed", firmado con fecha 29/09/2025.

Y para que así conste y surta los efectos procedentes en el trámite ambiental, se expide la presente diligencia, en San Cristóbal de La Laguna, a la fecha de la firma.

Pedro Lasso Navarro (1 de 1)
Secretario Delegado
Firma: 19/06/2025
HASH: 8b9d2217dd7e9e2bf13cb94903c72652



Vicente González Collino (1 de 4)
Félicité de Administración Especial (A1)
Firma: 4800f9a3d4058325823e76c0ceff7a
HASH: 4800f9a3d4058325823e76c0ceff7a

ELENA MARIA TELLEZ CEREZAL (2 de 4)
Félicité de Administración Especial (A1)
Firma: 8456b17d8b83b54f8c21dbcccf1dd0
HASH: 8456b17d8b83b54f8c21dbcccf1dd0

MARIA LOURDES RODRIGUEZ DE AZERO CULLEN (3 de 4)
Félicité de Administración General (A1)
Firma: 5f9bb8d61db41a1bb096ee16a75106d
HASH: 5f9bb8d61db41a1bb096ee16a75106d



BORRADOR DEL PLAN

MODIFICACIÓN MENOR DEL PGO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

“REGULACION DE LAS INSTALACIONES PARA SUMINISTRO DE PRODUCTOS
PETROLÍFEROS A VEHÍCULOS EN AREAS RESIDENCIALES”

INFORME TÉCNICO
Número: 2025-0012 Fecha: 19/06/2025



Cód. Validación: 5C46YZG6MFXL3G2CAMJGP7GJ
Verificación: <https://urbanismolaguna.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 51

INDICE

TITULO 1 INTRODUCCIÓN	4
1. Contenido y alcance del Borrador.	4
2. Necesidad, oportunidad e iniciativa de la formulación.	4
3. Ámbito de la modificación.	7
4. Ámbito competencial en materia de urbanismo.	7
5. Análisis del contexto tras la entrada en vigor de la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.	8
5.1 Introducción.	8
5.2 Regulación en el vigente PGO.	11
5.2.1 El uso <i>estaciones de servicio y surtidores de combustible</i>	11
5.2.2 El uso comercio.	13
5.2.3 La remisión a un estudio de detalle.	15
5.2.4 Zonas de edificación EC(1)ES y EA(1)ES.	17
5.2.5 La situación de las estaciones de servicio existentes.	18
5.3 La legislación sectorial sobrevenida al PGO-2004.	20
5.3.1 Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.	20
5.3.2 Legislación sectorial sobre hidrocarburos.	21
5.3.3 Legislación sectorial sobre actividades clasificadas.	23
5.3.4 Derogación del Real Decreto 1905/1995, de 24 de noviembre, que establecía distancias mínimas entre establecimientos de venta al público de carburantes y combustibles petrolíferos y de automoción.	24
6. Procedimiento.	25
6.1 Consideración de la alteración del plan como “modificación menor”.	25
6.2 Límites de la potestad de planeamiento.	26
6.3 Límites a las potestades de modificación.	27
6.4 Evaluación ambiental estratégica.	28
6.5 Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica simplificada.	28
6.6 Competencia para la evaluación ambiental.	29
TÍTULO 2 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, TERRITORIAL Y ADMINISTRACIONES SECTORIALES AFECTADAS	30
7. Planeamiento urbanístico	30
7.1 Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna (Adaptación Básica al TRLOTENC)	30
8. Planeamiento territorial	30
8.1 Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)	30



9.	Administraciones sectoriales afectadas	31
9.1	Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (servidumbres aeronáuticas).....	31
9.2	Dirección General de Industria del Gobierno de Canarias	32
9.3	Mapa de ruido	33
	TITULO 3 MARCO NORMATIVO.....	35
10.	Legislación sectorial estatal.....	35
11.	Legislación urbanística.	35
12.	Legislación sectorial autonómica.....	35
13.	Objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 y de la Agenda Urbana Española	35
14.	El principio de desarrollo sostenible en la LSENPC (art 3 y 5 y art 20 y 21 Ley Cambio Climático)	36
15.	Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias39	
16.	Principios y criterios de ordenación (art. 81 y 82 LSENPC)	39
17.	Modelo de desarrollo sostenible y plan de acción para el presente y futuro de las políticas territoriales y Agenda Urbana Local del municipio de San Cristóbal de La Laguna. 40	
	TITULO 4 OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE ORDENACIÓN	42
18.	Objetivos de la modificación del plan.	42
	Objetivo 1: “Adaptar la regulación del uso <i>estaciones de servicio y surtidores de combustible</i> del vigente PGO a la legislación sectorial sobrevenida”	42
	Objetivo 2: “Corregir las incongruencias detectadas en el PGO-2004”	42
	Objetivo 3: “Suprimir la obligatoriedad de tramitar un ED manteniendo el estudio de tráfico”.	42
	Objetivo 4: “Regular las condiciones de edificación para el uso de estaciones de servicio y surtidores de combustible”.	42
19.	Propuestas de ordenación para alcanzar los objetivos.	43
	Propuesta 1: “Establecer determinaciones sobre el uso <i>estaciones de servicio y surtidores de combustible</i> ”	43
	Propuesta 2: “Modificar las zonas de edificación EC(n)UT y CT(2)UF”	44
	Propuesta 3: “Modificar el grupo 14 de zona de edificación abierta EA(1)ES”.	45
	Propuesta 4: “Limitar la superficie destinada a instalaciones de suministro a vehículos como complementario de los establecimientos comerciales”.	45
	Propuesta 5: “Modificar la zona de edificación cerrada EC(1)ES”	45
20.	Descripción de las alternativas.	45
	Alternativa 0.....	45
	Alternativa 1 (propuestas 1, 2 y 3).....	46



Alternativa 2 (propuestas 1, 2, 3 y 4).....	46
Alternativa 3 (propuestas 1, 2, 3, 4 y 5).....	46
21. Indicadores de valoración.....	46
22. Valoración de las alternativas.	47

TITULO 1 INTRODUCCIÓN

1. Contenido y alcance del Borrador.

El presente Borrador, de conformidad con la Sección Tercera del Anexo del Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 181/2018, de 26 de diciembre (en adelante RPC), es un documento preliminar del Plan en el que se proponen posibles soluciones y líneas de actuación para alcanzar los objetivos que motivan su redacción. Se trata de un documento que no tiene carácter normativo y cuya función es servir de base a la fase inicial del procedimiento de evaluación ambiental estratégica. Las propuestas de este Borrador deben ser analizadas por el Documento Inicial Estratégico o Ambiental Estratégico, con el fin de determinar cuáles pueden ser los problemas ambientales que podrían surgir como consecuencia de estas.

En este caso, tal y como se justifica en el epígrafe 5.5 (Evaluación ambiental estratégica), la modificación menor será objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada; por lo que el presente Borrador del Plan, de conformidad con el RPC, debe contener la siguiente documentación, necesaria para redactar a su vez el documento ambiental estratégico:

MEMORIA:

- **Justificación:** se indican las causas que motivan la modificación del vigente PGO-04 (Adaptación Básica al TRLOTCENPC).
- **Objetivos:** se especifican los objetivos de planificación
- **Ordenación:** se describen las actuaciones previstas para alcanzar los objetivos planteados, señalando la que se entiende como más viables en esta fase de tramitación.

PLANOS

Se incluyen planos que muestran las actuaciones propuestas en esta fase de tramitación, a una escala que permite su análisis y la consiguiente emisión del Documento de Alcance (formato CAD homologado).

2. Necesidad, oportunidad e iniciativa de la formulación.

La necesidad y oportunidad de esta modificación del PGO-2004 se justifica en los siguientes actos:

1.- La Orden de la Consejera Directora de la Gerencia Municipal de Urbanismo, de fecha 9 de noviembre de 2017, con el siguiente contenido:

“Durante los trabajos que se están llevando a cabo para la redacción del nuevo Plan General de Ordenación del municipio de San Cristóbal de La Laguna han surgido múltiples elementos de discusión que nos han obligado a la búsqueda de soluciones para



poder conseguir un documento que resuelva o intente resolver las necesidades o preocupaciones urbanísticas de los vecinos y vecinas del municipio y planifique nuestro territorio de manera más eficiente y sostenible.

Entre las quejas vecinales recibidas, una de las más repetidas es la preocupación por la instalación de gasolineras y estaciones de servicio cercanas a zonas residenciales.

La solicitud de hasta siete posibles instalaciones de estas características en nuestro municipio provocó la búsqueda de herramientas jurídicas que regulara o estableciera algún criterio que permitiera una limitación a este tipo de actividades.

El PGO vigente, adaptación básica de 2004, del Plan General de Ordenación Urbana de 2000, regula la localización de esta actividad, de estación de servicios, a través de diferentes herramientas, como pueden ser el establecimiento como uso característico (principal) en determinadas parcelas con tipologías específicas o como un uso compatible en tipologías con otro uso característico como por ejemplo, y de forma no exhaustiva, el residencial en tipologías como la mixta o la cerrada, sin establecer otra limitación de ubicación que la compatibilidad de usos establecida por el propio Plan General. Ni siquiera la condición de que su emplazamiento en áreas residenciales requerirá la previa aprobación de un Estudio de Detalle responde a una finalidad de modular su localización, sino que como establece el art. 27 Surtidores de combustible y estaciones de servicio del Anexo 4 del Plan General, la función de este Estudio de Detalle es ordenar el entorno del surtidor, resolviendo problemas de circulación de vehículos, medianeras al descubierto, ordenación de volúmenes y otros factores que condicionen la relación de surtidores y estaciones con el entorno urbano.

La Gerencia de Urbanismo ha analizado la normativa existente aplicable a este tipo de actividad: el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 “Instalaciones para suministro a vehículos”, que desde la competencia estatal regula entre otros aspectos técnicos sectoriales las distancias de sus instalaciones siguiendo lo que llama en su preámbulo "los objetivos mínimos de seguridad exigibles en cada momento, de acuerdo con el estado de la técnica", el Real Decreto 1564/1998, de 17 de julio, por el que se modifica la Instrucción Técnica Complementaria MIIP02 “Parques de almacenamiento de líquidos petrolíferos”, la cual no tiene por objeto la regulación de estaciones de servicios.

En relación con la materia sanitaria nos encontramos el Real Decreto 455/2012, de 5 de marzo, por la que se establecen las medidas destinadas a reducir la cantidad de vapores de gasolina emitidos a la atmósfera durante el repostaje de los vehículos de motor en las estaciones de servicio. Este real decreto encuentra su fundamento en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que en su disposición final novena habilita al Gobierno de España para que, en el ámbito de sus competencias y previa consulta a las Comunidades Autónomas, apruebe cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación, ejecución y desarrollo de lo establecido en la Ley. Asimismo, encuentra su fundamento en la Ley 21/1992 de 16 de julio, de Industria, que en su artículo 9 establece que el objetivo de la seguridad industrial es la prevención y limitación de riesgos, que puedan derivarse para las personas, fauna, flora, bienes o al medio ambiente. La misma ley, en su artículo 12.5, dispone que los reglamentos de seguridad industrial de ámbito estatal se aprobarán por el Gobierno de la Nación, sin perjuicio de que las Comunidades Autónomas, con competencia legislativa sobre



industria, puedan introducir requisitos adicionales sobre las mismas materias cuando se trate de instalaciones radicadas en su territorio.

Por lo que entendemos que es competencia del Estado y del Gobierno de Canarias regular las limitaciones necesarias para la prevención y limitación de riesgos, que puedan derivarse para las personas o el medio ambiente por las gasolineras y estaciones de servicio.

En el año 2013 se aprueba la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, introduce nuevas medidas en el ámbito del sector de hidrocarburos, con la finalidad como expone en su preámbulo de adoptar una serie de medidas tanto en el mercado mayorista como en el minorista, que permitirán incrementar la competencia efectiva en el sector, y permite la instalación de suministro al por menor de carburantes a vehículos en establecimientos comerciales individuales o agrupados, centros comerciales, parques comerciales, establecimientos de inspección técnica de vehículos y zonas o polígonos industriales. Sobre esto y su posible incidencia en la competencia urbanística se pronuncia el Tribunal Constitucional en su sentencia 34/2017, de 1 de marzo de 2017, declarando su constitucionalidad pues "...la decisión estatal no pretende hacerse operativa mediante el recurso a figuras y técnicas propiamente urbanísticas, antes, al contrario, pues la posibilidad de la instalación se vincula a la previa existencia de determinados usos que corresponde precisar a los instrumentos de ordenación urbanística."

Con lo que a la regulación ya citada del Plan General sobre las estaciones de servicio se le une la posibilidad de aprovechar la compatibilidad del uso comercial del plan para la localización de estas instalaciones.

Una vez analizada la situación y las pocas herramientas jurídicas de las que se dispone para alcanzar una solución, entendemos que el Pleno debería iniciar una modificación del planeamiento basada en la incidencia que las medidas tomadas por el Estado, con la Ley 11/2013, para incrementar la competitividad en el sector de hidrocarburos, ha generado en materias de competencia municipal como el urbanismo, el ruido, tráfico, protección del patrimonio, etc., ya que dicha Ley fue a posteriori de la aprobación del PGO del año 2000 y su adaptación básica de 2004 y no se pudo tener en cuenta en la ordenación urbanística, pues como ha indicado el Tribunal Constitucional, la existencia de determinados usos corresponde precisarlos a los instrumentos de ordenación urbanística.

Resultando que la Disposición transitoria segunda. Adaptación de los instrumentos de ordenación en vigor, de la Ley 4/2017 de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, en su apartado 2 establece que:

"2. Con independencia de lo anterior, la modificación de cualesquiera de los instrumentos de ordenación en vigor, estén o no adaptados, sea sustancial o menor, plena o parcial, se realizará de conformidad con las previsiones que contiene esta ley."; y que conforme a los artículos 163 y siguientes de la Ley 4/2017, se trataría de una modificación menor.

La competencia para formular, elaborar y aprobar los planes generales de ordenación corresponde a los ayuntamientos (artículo 143 de la Ley 4/2017). Y durante la formulación



y tramitación de los instrumentos de ordenación podrá acordarse la suspensión de los procedimientos de aprobación de los instrumentos de ordenación de ámbito igual o inferior y del otorgamiento de licencias urbanísticas, con el fin de estudiar y tramitar su formulación o alteración (art. 85 de la Ley 4/2017).

Por todo esto, se ordena al Servicio de Planeamiento y Planificación de la Gerencia Municipal de Urbanismo que inicie el procedimiento administrativo necesario para iniciar una modificación del Plan General de Ordenación para la limitación de los usos de estaciones de servicios y surtidores de combustible y de comercio en cuanto uso con el que resulta compatible la estación de servicios en las áreas residenciales para minimizar la incidencia que la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo ha tenido en materias de competencia municipal como urbanismo, ruido, tráfico o patrimonio histórico, en el marco competencial fijado por la Sentencia 34/2017 del Tribunal Constitucional, dado el incentivo a la demanda y la constitucionalidad de la norma, y la correspondiente suspensión facultativa de licencias conforme al art. 85 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.”

2. El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el 9 de noviembre de 2017, acordó: “Apoyar la Orden de la Consejera Directora de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna de fecha 9 de noviembre de 2017, en la que se inicia el procedimiento administrativo necesario para llevar a cabo una modificación del Plan General de Ordenación con la finalidad de limitar los usos de estaciones de servicio y surtidores de combustible cercanas a áreas residenciales, y la correspondiente suspensión facultativa de licencias conforme al art. 85 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias”.

3. Mediante acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno, adoptado en sesión ordinaria celebrada el día 14 de diciembre de 2017, recaído en el expediente nº 8641/2017, relativo al Proyecto de Modificación Menor del Plan General de Ordenación para la limitación de los usos de estaciones de servicio y surtidores de combustible y de comercio, en cuanto uso con el que resulta compatible la estación de servicios en las áreas residenciales, se dispuso: “Iniciar el procedimiento de modificación menor del PGO-2004 para la limitación de los usos de estaciones de servicios y surtidores de combustible y de comercio en cuanto uso con el que resulta compatible la estación de servicios en áreas residenciales para minimizar que la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo ha tenido en materias de competencia municipal como urbanismo, ruido tráfico o patrimonio histórico, en el marco competencial fijado por la Sentencia 34/2017, del Tribunal Constitucional, dado el incentivo a la demanda y la constitucionalidad de la norma”.

3. Ámbito de la modificación.

El ámbito de la alteración del plan lo integran las zonas de uso global residencial definidas en el plano E2-Usos Globales y Elementos Estructurantes del vigente PGO de San Cristóbal de La Laguna.

4. Ámbito competencial en materia de urbanismo.



La Gerencia Municipal de Urbanismo de San Cristóbal de La Laguna –conforme sus Estatutos– tiene atribuidas competencias en materia urbanística (ordenación del suelo, intervención para el cumplimiento del régimen urbanístico de la propiedad del suelo; control de la edificación y uso del suelo, protección de la legalidad ...), no teniendo atribuidas competencias de intervención de la actividad privada en su vertiente ambiental o derivada de la normativa sectorial como es la sanitaria o en materia de ruido; sin perjuicio de que participe del control de las medidas correctoras y deban aportarse, en el correspondiente procedimiento, las autorizaciones sectoriales u otros títulos habilitantes que resulten preceptivos para la instalación o ejercicio de la actividad.

Nos encontramos, por tanto, que la actividad de “venta al detalle de carburantes para motores de combustión interna” está sujeta a intervención de varias Administraciones Públicas, las cuales ostentan competencias de control en régimen de concurrencia, con fundamento en el mantenimiento de la legalidad establecida por distintos sectores del ordenamiento jurídico y, en consecuencia, con independencia en su ejercicio; y será en el procedimiento de actividad clasificada que se tramite donde deberá comprobarse que el proyecto de instalación de la actividad cumple con los condicionantes establecidos en la legislación sectorial aplicable y en las autorizaciones sectoriales.

5. Análisis del contexto tras la entrada en vigor de la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

5.1 Introducción.

La reforma operada por la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo (Ley 11/2013), ha dado nueva redacción al artículo 43.2 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos:

"Los usos del suelo para actividades comerciales individuales o agrupadas, centros comerciales, parques comerciales, establecimientos de inspección técnica de vehículos y zonas o polígonos industriales, serán compatibles con la actividad económica de las instalaciones de suministro de combustible al por menor. Estas instalaciones serán asimismo compatibles con los usos que sean aptos para la instalación de actividades con niveles similares de peligrosidad, residuos o impacto ambiental, sin precisar expresamente la cualificación de apto para estación de servicio".

También da nueva redacción al artículo 3 del Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios (Real Decreto-ley 6/2000), cuya redacción vigente es:

"1. Los establecimientos comerciales individuales o agrupados, centros comerciales, parques comerciales, establecimientos de inspección técnica de vehículos y zonas o polígonos industriales podrán incorporar entre sus equipamientos, al menos, una instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos.

2. En los supuestos a que se refiere el apartado anterior, el otorgamiento de las licencias municipales requeridas por el establecimiento llevará implícita la concesión de las que fueran necesarias para la instalación de suministro de productos petrolíferos.

3. El órgano municipal no podrá denegar la instalación de estaciones de servicio o de unidades de suministro de carburantes a vehículos en los establecimientos y zonas anteriormente señalados por la mera ausencia de suelo cualificado específicamente para ello".



El apartado cuarto disponía que "la superficie de la instalación de suministro de carburantes no computará como superficie útil de exposición y venta al público del establecimiento comercial en el que se integre a efectos de la normativa sectorial comercial que rija para estos", pero ha sido declarado inconstitucional y nulo por la sentencia del Tribunal Constitucional 34/2017, de 1 de marzo, por resultar contrario al orden de distribución de competencias.

Y, finalmente, la disposición transitoria cuarta de la Ley 11/2013 establece:

"Las licencias municipales que se soliciten para la construcción de las instalaciones de suministro en los establecimientos y zonas a los que se refiere el artículo 3 del Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios, que ya dispongan de licencia municipal para su funcionamiento a la entrada en vigor de esta ley se entenderán concedidas por silencio administrativo positivo si no se notifica resolución expresa dentro de los 45 días siguientes a la fecha de presentación de la solicitud. Transcurrido dicho plazo, el promotor comunicará la fecha prevista de comienzo de las obras de construcción de la instalación a la autoridad responsable de la concesión de dicha licencia".

Es evidente que esta regulación puede provocar un conflicto con las competencias municipales y autonómicas en materia de urbanismo en los ámbitos citados: centros comerciales, parques comerciales, establecimientos de inspección técnica de vehículos y zonas o polígonos industriales, por cuanto éstos podrán incorporar entre sus equipamientos, el punto de suministro de carburantes sin que la Administración local pueda "denegar la instalación de estaciones de servicio o de unidades de suministro de carburantes a vehículos en los establecimientos y zonas anteriormente señalados por la mera ausencia de suelo cualificado específicamente para ello".

Su correcta interpretación debe admitir que si en uno de los ámbitos referidos no existe implantado el uso a que se refiere el artículo 3 del Real Decreto-ley 6/2000, no cabe autorizar una instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos. Al contrario, si aquel establecimiento estuviese implantado, sí se autorizaría la instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos como instalación compatible.

Debemos considerar que las modificaciones operadas por la Ley 11/2013 en la Ley del sector de hidrocarburos y en el Real Decreto-ley 6/2000 tienen carácter básico, como se dispone en la disposición final primera, párrafo 9º, de la propia Ley 1/2013. Es decir, que se atribuye este carácter a la previsión del artículo 3. del Real Decreto-ley 6/2000:

"El órgano municipal no podrá denegar la instalación de estaciones de servicio o de unidades de suministro de carburantes a vehículos en los establecimientos y zonas anteriormente señalados por la mera ausencia de suelo cualificado específicamente para ello".

Por tanto, la modificación puntual que prohíba expresamente el uso de estación de servicio en una parcela donde exista un establecimiento comercial con los requisitos del artículo 3.1 del Real Decreto-ley 6/2000, no impedirá la autorización para la instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos.

Así, en una parcela de uso comercial será compatible la actividad económica propia de instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos, en principio, aunque el planeamiento municipal no recoja dicho uso como compatible. Pero esa compatibilidad determina que la estación de servicio no podrá ser autorizada como instalación autónoma en la parcela de uso comercial, ya que el artículo 3 del Real Decreto-ley



6/2000 establece que los establecimientos que cita podrán incorporar entre sus equipamientos el punto de suministro de carburantes. Esta conclusión debe entenderse de la previsión contenida en el artículo 43.2 de la Ley 34/1998, de que los usos comerciales serán compatibles con la actividad económica de las instalaciones de suministro de carburantes, pero no al revés.

Por tanto, si en una parcela de uso comercial no existe implantado un establecimiento comercial o cualquiera de los establecimientos referidos en el artículo 3 del Real Decreto-ley 6/2000, no cabe autorizar la implantación de instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos. Al contrario, si aquel establecimiento estuviese implantado, sí se autorizaría la instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos como instalación compatible por expresa determinación de la legislación sectorial básica.

En conclusión, en una parcela de suelo urbano calificado con uso global residencial compatible con uso terciario y comercial que se encuentre exenta, es decir, sin implantación de los establecimientos referidos en el artículo 3.1 del Real Decreto-ley 6/2000, no cabe autorizar la instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos si no resulta compatible con el planeamiento vigente.

Es preciso recordar la sentencia del Tribunal Constitucional núm. 34/2017, de fecha 1 de marzo de 2017, que señala que la posibilidad de la instalación se vincula a la previa existencia de determinados usos que corresponde precisar a los instrumentos de ordenación urbanística. Por otra parte, también corresponde a estos instrumentos de ordenación urbanística regular las determinaciones sobre el uso del suelo, condiciones de ubicación de la actividad en el edificio o en su caso establecer restricciones sobre la proporción de la superficie destinada a la actividad de suministro de combustible en relación con la superficie destinada a la actividad comercial, con el fin de garantizar que el establecimiento comercial, que es el uso principal, no se vea desproporcionadamente afectado por la actividad de suministro de combustible; así como establecer determinaciones para modular o contrarrestar las posibles molestias y afecciones a la calidad del entorno que tanto preocupa a los vecinos.

Tras la entrada en vigor de la Ley 11/2013, se ha planteado en otros municipios regular una distancia mínima entre ese tipo de instalaciones y las áreas residenciales. No obstante, debe ponerse de manifiesto que si una norma estatal de carácter básico permite la instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos en establecimientos comerciales (donde hay afluencia de público y pueden estar integrados en áreas residenciales) sin necesidad de que dicho uso complementario del principal o característico esté previsto en la ordenación aplicable, la imposición de limitaciones de distancias a las instalaciones de combustibles en áreas residenciales, a través de la potestad planificadora –que solo puede justificarse en aspectos urbanísticos, pero nunca en materias que no son de competencia urbanística como es la salud pública– es difícil que pueda prosperar o motivarse en razones imperiosas de interés general, pues se están introduciendo medidas que desincentivan la competencia efectiva del sector de hidrocarburos.

Se han dado supuestos en los que los órganos jurisdiccionales han anulado una regulación de distancias mínimas en un planeamiento municipal por no cumplir con los requisitos expuestos. Cabe hacer referencia a una reciente Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Asturias de fecha 17 de marzo de 2020, que anuló un artículo del Plan General de Ordenación Urbana de Gijón que establecía una distancia mínima de 50



metros entre la zona de suministro y almacenamiento de combustible con respecto a parcelas calificadas como de uso residencial, equipamiento o terciario.

A la vista de lo anteriormente expuesto y conforme la Orden de la Consejera Directora de la Gerencia Municipal de Urbanismo fecha 9 de noviembre de 2017, la modificación del vigente PGO-2004 tiene como objeto el análisis y regulación del uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* en las zonas de uso global residencial del municipio, tras la entrada en vigor de la Ley 11/2013 y demás normativa sectorial sobrevenida, en el marco competencial fijado por la Sentencia 34/2017 del Tribunal Constitucional, de forma que se ocasione el menor impacto y molestias posibles a la población.

5.2 Regulación en el vigente PGO.

El vigente Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna, adaptación básica del PGOU 2000 al TRLOTCENPC (PGO-2004), fue aprobado por acuerdo de la COTMAC de 7 de octubre de 2004, publicado en el B.O.C. de 6 de abril de 2005, entrando en vigor, tras la publicación de sus determinaciones normativas en el B.O.P. núm. 64 del 25 de abril de 2005 de la normativa, el 14 de mayo siguiente.

En el PGO-2004 se definen los usos y se establece su clasificación en el artículo 3 del Anexo 4 “Condiciones de uso”, distinguiendo entre clases y categorías cuando tal distinción es relevante respecto a su regulación normativa. Asimismo, se introducen las condiciones urbanísticas de aplicación a cada uso.

La posible implantación en suelo urbano de los usos se establece en las Normas Urbanísticas del PGO-2004 mediante la definición de *zonas de edificación*, en las que se regulan tanto las condiciones de la edificación como los usos característicos y compatibles en cada una de ellas.

5.2.1 El uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible*.

Atendiendo a este método de ordenar del PGO-2004, el uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* se incluye en la categoría 5ª de la clase D (Garajes y servicios del transporte) de los Usos Terciarios, según el artículo 26 del referido anexo 4:

“Artículo 26 Categorías.

A los efectos de su pormenorización zonal y establecimiento de condiciones particulares, se distinguen las siguientes categorías:

- 1ª. Garaje anexo a vivienda unifamiliar para uso exclusivo de los usuarios de la vivienda.
- 2ª. Garajes en planta baja, semisótanos y sótanos de edificio de otros usos.
- 3ª. Garaje en patio de manzana.
- 4ª. Garaje en edificio exclusivo.
- 5ª. Estaciones de servicio y surtidores de combustible.
- 6ª. Servicio público de transporte (viajeros y mercancías)”.

Cabe señalar que en el vigente PGO-2004 no se definen los usos *estaciones de servicio, surtidores de combustible* ni las *instalaciones de limpieza de vehículos* (túneles de lavado y recintos de aspirado de vehículos), que suelen acompañar a estos usos, remitiéndose a la normativa sectorial vigente. En el momento de la aprobación del PGO-04 dicha normativa era la ITC MI-IP04 «Instalaciones fijas para distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público» (Real Decreto 2201/1995, de 28 de diciembre) que establecía lo siguiente:



“1. Esta I.T.C. se aplicará a las nuevas instalaciones fijas para la venta al público de carburantes y combustibles petrolíferos, que se definen a continuación, así como a las ampliaciones y modificaciones de las existentes.

2. Las instalaciones a efectos de esta ITC se clasifican en:

2.1 Estaciones de servicio (ES): Se entiende por estación de servicio aquella instalación destinada a la venta al público de gasolinas, gasóleos y lubricantes que distribuya tres o más productos diferentes de gasolinas y gasóleos de automoción, deberá disponer de los aparatos necesarios para el suministro de agua y aire, ubicados dentro del recinto de la instalación.

2.2 Unidades de suministro (US): Se entiende por unidades de suministro aquella instalación de venta al público de gasolinas, gasóleos y lubricantes que distribuyan menos de tres productos diferentes de gasolinas y gasóleos de automoción.

3. Se entenderán como límites o extremos de una estación de servicio o unidad de suministro, los de la zona de terreno que necesariamente tiene que quedar afecto a la prestación de servicio, cuyos límites en ningún caso podrán situarse a más de 20 metros del último aparato surtidor.

4. Dentro de los límites o extremos de una estación de servicio o unidad de suministro, podrán existir edificios e instalaciones destinadas a la venta de bienes y servicios destinados a los usuarios. Tales edificaciones e instalaciones deberán contar con los permisos y autorizaciones necesarios, con independencia de los requisitos establecidos en la presente ITC.”

Con respecto a las condiciones urbanísticas de aplicación al uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible*, en el artículo 27 del anexo 4 “Condiciones de uso” se establece que su emplazamiento en áreas residenciales “requerirá la previa aprobación de un Estudio de Detalle que ordene el entorno del surtidor, resolviendo problemas de circulación de vehículos, medianeras al descubierto, ordenación de volúmenes y otros factores que condicionen la relación de surtidores y estaciones con el entorno urbano”.

Se indica que no podrán estar emplazados ni en el Casco Histórico ni en zonas de Ciudad Jardín o Casco Tradicional ni tampoco en aquellas categorías de Suelo Rústico en las que se prohíba o se remita su ordenación definitiva a planeamiento especial.

Asimismo, se prohíbe su instalación en el interior de los garajes, excepto en los de categoría 4ª (garaje en edificio exclusivo).

La posible implantación de instalaciones para suministro de productos petrolíferos a vehículos se establece en la regulación normativa de las diferentes zonas de edificación como uso característico o compatible, de cuya aplicación resulta lo siguiente:

1. Se definen y ordenan tres zonas de edificación con el uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* como uso **característico**, dos en Edificación Cerrada (EC(1)ES y EC(n)UT) y la otra en Edificación Abierta (EA(1)ES).



2. Se permite el uso estaciones de servicio y surtidores de combustible como uso **compatible** en el resto de zonas de edificación, salvo en seis (ECr(2)UF, EAa(2)UF, EAb(2)UF, EAc(2)UF, EAd(2)UF y CT(2)UF).

A la vista de esto se observan las siguientes contradicciones en la referida regulación:

- La definición *zonas de ciudad jardín* no existe en el vigente PGO-2004, esta definición proviene del PGOU-2000 –del que el PGO-2004 es una adaptación básica al TRLOTCENPC–, estas zonas de edificación pasaron a ser las actuales zonas de edificación EAa(2)UF, EAb(2)UF, EAc(2)UF y EAd(2)UF.
- En el artículo 94 de las Normas Urbanísticas se define la zona de edificación EC(n)UT como aquella para uso terciario **comercial**. Sin embargo, en el artículo 98.6 se indica que el uso característico para la zona EC(n)UT será el de terciario en todas sus categorías, omitiendo la palabra comercial. Esto supone que, al ser el uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* un uso terciario, es característico en esta zona de edificación, lo que parece contradictorio. En la otra zona de edificación con la etiqueta UT (EA(n)UT) sucede al contrario, en el artículo 179 de las Normas Urbanísticas se define la zona de edificación EA(n)UT como aquella para uso terciario y sin embargo, en el artículo 183 se indica que “el uso característico para EA(n)UT es el comercial en todas sus categorías, siendo compatibles el resto de los usos terciarios enumerados en el anexo 4”.
- En el artículo 212 de las Normas Urbanísticas se establece en la zona de edificación Casco Tradicional CT(2)UF como uso compatible el de *estaciones de servicio y surtidores de combustible* con acceso desde la red viaria principal. Sin embargo, según lo recogido en el artículo 27 del Anexo 4 “Condiciones de uso”, se prohíbe el emplazamiento de surtidores de combustible y estaciones de servicio en la zona de edificación Casco Tradicional CT(2)UF con carácter general.
- La excepción que introduce el artículo 27.4 del anexo 4 “Condiciones de uso” del vigente PGO-2004 es contraria a la normativa sectorial vigente en el momento de la aprobación del PGO-2004 (ITC MI-IP04 «Instalaciones fijas para distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público» (Real Decreto 2201/1995, de 28 de diciembre), que establecía la prohibición de instalar estaciones de suministro o unidades de suministro en ningún local subterráneo ni debajo de ningún tipo de edificación.

5.2.2 El uso comercio.

Según el artículo 3 del anexo 4, el uso *comercio* se incluye en la clase A de los Usos Terciarios y se define en el artículo 16, según el cual se encuentran comprendidos en este uso “aquellos establecimientos abiertos al público en los que se ejercen actividades de tráfico comercial, en especial las ligadas a la compraventa, representación y demás operaciones de mercancías, así como las relacionadas con el sector servicios, tales como boutique del pan, lavanderías, carnicerías, pescaderías, autoservicios, supermercados, actividades de impresión y fotografía, reparación textil, peluquerías, farmacias, elaboración de comidas preparadas y reparación de aparatos eléctricos y electrónicos, todos ellos con las limitaciones del uso industrial 2ª categoría”.



A los efectos de su pormenorización zonal y establecimiento y de condiciones particulares, se distinguen cinco categorías según el artículo 17:

"Artículo 17 Categorías.

- 1ª.- Quioscos y comercios ocasionales en espacios exteriores.
- 2ª.- Pequeño comercio: hasta quinientos metros cuadrados (500 m²) de superficie venta diferenciada.
- 3ª.- Comercio medio en establecimiento independiente: hasta dos mil quinientos metros cuadrados (2.500 m²) de superficie de venta diferenciada.
- 4ª.- Gran comercio y agrupación comercial: en un mismo espacio se integran varias tiendas comerciales con acceso a instalaciones comunes, conformando galerías, centros y complejos comerciales de hasta cinco mil metros cuadrados (5.000 m²) de superficie de venta diferenciada.
- 5ª.- Grandes superficies comerciales: la actividad comercial se realiza en establecimientos que funcionan bajo una sola firma comercial o en agrupaciones comerciales que en ambos casos alcancen superficies de venta diferenciadas superiores a los cinco mil metros cuadrados (5.000 m²).

Con respecto a las condiciones urbanísticas de aplicación al uso *comercio*, en el artículo 18 del anexo 4 se establece que:

Artículo 18 Situación de los comercios.

1. Sin perjuicio de la normativa particular, las actividades comerciales podrán ser compatibles con otros usos en las condiciones de emplazamiento siguientes:

a) En categoría 1ª (quioscos) el uso comercial podrá establecerse en los espacios libres de uso público mediante concesión municipal por período de tiempo limitado, o en cualquier otro lugar previa licencia municipal, y siempre con garantía de saneamiento, eliminación de basuras, y disponibilidad de agua potable, éstos últimos cuando el quiosco haya de dedicarse a la expedición de bebidas o comidas preparadas en el mismo.

En el caso de establecerse sobre espacios libres de uso público, si la concesión hubiera de ser por período de tiempo superior a un mes, la superficie ocupada por construcciones no podrá ser superior a 20 m² por hectárea.

b) Para los de categoría 2ª (pequeño comercio) se admite cualquier emplazamiento no asignado expresamente por el planeamiento a otro uso.

c) Los de categorías 3ª (comercio medio independiente) y 4ª (gran comercio y agrupaciones comerciales) podrán emplazarse: en áreas destinadas a uso terciario sin uso pormenorizado en el planeamiento general; en edificios exclusivos o ocupando las primeras plantas de inmuebles de uso mixto de zonas residenciales, cuando tengan acceso independiente por calles o espacios libres de uso público de ancho igual o superior a ocho (8) metros para los de categoría 3ª y a diez (10) metros para los de categoría 4ª, o en zonas admitidas dentro del planeamiento de desarrollo.

d) Los comercios de categoría 5ª (grandes superficies comerciales) sólo podrán emplazarse en áreas de uso terciario reservadas en el planeamiento en suelo urbano o en suelo urbanizable donde se prevea dicho uso. Dispondrán preceptivamente de una plaza de aparcamiento cada 100 m² de edificación dentro de su parcela. En todo caso la edificación está supeditada a la previa aprobación de un Plan Especial que la adecúe al entorno y demuestre la aceptabilidad de los impactos que puedan producir sobre el tráfico y la estructura comercial existente.

2. La situación del comercio compatible dentro de la edificación residencial habrá de ser tal que el acceso se realice de manera independiente, sin utilizar para ello ni escaleras ni los ascensores de acceso a las viviendas.

La posible implantación de establecimientos comerciales se establece en la regulación normativa de las diferentes zonas de edificación como uso característico o compatible, de cuya aplicación resulta lo siguiente:

1. Se definen y ordenan tres zonas de edificación con el uso *comercio* como característico, una en Edificación Cerrada (EC(n)UT) y las otros dos de Edificación Abierta (EA(n)UT y EAg(4)UT).
2. Se permite el uso *comercio* como uso compatible, en alguna de sus categorías, en el resto de las zonas de edificación definidas por el PGO-2004 salvo en dos, la EC(n)PK y la EC(0)PK.



5.2.3 La remisión a un estudio de detalle.

La remisión a un estudio de detalle (ED) para el emplazamiento de estaciones de servicio y surtidores de combustible en áreas residenciales se estableció desde el PGO-2000. Cabe destacar que en ese plan no se definían zonas de edificación con uso característico estación de servicio, sino que se establecían unas condiciones generales para el uso terciario en el que se encontraban las estaciones de servicio y surtidores de combustible. Según el artículo 280.3 de las Normas Urbanísticas del referido PGOU-2000:

“Cuando la parcela con calificación de uso terciario está incluida en manzana con zona de edificación definida por el Plan General, se entenderá sometida a las condiciones particulares de dicha zona. Si no está incluida en zona de edificación u ocupa la totalidad de una manzana, la edificación se ajustará a las siguientes condiciones:

- Será abierta, con fachadas en todo su perímetro.
- La edificabilidad se concentrará en una edificación compacta, incorporándose los espacios libres resultantes a los retranqueos del viario.
- La altura máxima será de tres (3) plantas, salvo en zona Ciudad Jardín, que será de dos (2) plantas.
- La edificabilidad máxima será de uno con treinta y tres metros cuadrados (1,33 m²) construidos por metro cuadrado de parcela.
- Los retranqueos mínimos de la edificación serán de cinco metros (5,00 mts).”

Además, en el artículo 299 se establecía para los surtidores de combustible y estaciones de servicio lo siguiente:

1. “Cumplirán las disposiciones legales vigentes que les fueran de aplicación.
2. En el caso de surtidores de combustible se prohíbe su instalación en el interior de los garajes, excepto en los de categoría 4ª (garaje en edificio exclusivo).
3. Su emplazamiento en áreas residenciales requerirá la previa aprobación de un Estudio de Detalle que ordene el entorno del surtidor, resolviendo problemas de circulación de vehículos, medianeras al descubierto, ordenación de volúmenes y otros factores que condicionen la relación de surtidores y estaciones con el entorno urbano.
4. No podrán estar emplazados ni en el Casco Histórico ni en zonas de Ciudad Jardín o Casco Tradicional. Tampoco podrán emplazarse en aquellas categorías de Suelo Rústico en las que se prohíba o se remita su ordenación definitiva a planeamiento especial.”

Estas determinaciones del artículo 299 del PGO-2000 se mantuvieron en el PGO-2004, en el artículo 27 del anexo 4.

El PGO-2004 organiza el territorio donde se desarrollan las actividades sobre la base de tres usos globales: residencial, industrial y terciario, y define, en el suelo urbano, las distintas zonas de edificación según la morfología urbana característica existente o que se pretende conseguir (trama urbana).



Atendiendo a su conocimiento de la morfología urbana, cuando establece la permisibilidad de los usos, en algunas ocasiones introduce determinaciones que permitan regular y controlar el posible impacto de la implantación de usos que conlleven circulación de tráfico pesado o una gran afluencia de personas sobre la movilidad urbana. Entre los usos en los que el plan considera que puede darse alguna de estas circunstancias se encuentran el de estaciones de servicio y surtidores de combustible y el de comercio.

Así el PGO-2004, en los artículos 27 y 18 del Anexo 4, introduce determinaciones relacionadas con la movilidad que condicionan la ubicación de estos usos en los ámbitos de uso global residencial o simplemente, cuando prevé la posible coexistencia de estos usos con los residenciales.

En el caso del uso comercio se desprende que no es previsible que los de categorías 1ª y 2ª produzcan problemas graves de coexistencia con otros usos en zonas residenciales, mientras que a los de categoría 3ª y 4ª, a fin de evitar probables conflictos de movilidad, el PGO-2004 les impone la limitación de deber tener acceso por viarios de un determinado ancho (artículo 18 apartado 1c)). Para el uso comercio de categoría 5ª, sin perjuicio de su regulación sectorial muy específica, dado que puede entrar en conflicto con otros usos, el PGO-2004 lo permite únicamente en algunos suelos, estableciéndolo como uso característico.

En el caso del uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible*, debido a los problemas de movilidad que pueden producir en las zonas residenciales, el PGO-2004 vincula su implantación a la aprobación de un Estudio de Detalle (ED) que incorpore el análisis y ordenación de los posibles problemas de circulación y del entorno.

Esta condición –no impuesta a ninguna categoría del uso comercio– presenta un inconveniente que se ha venido manifestando en estos años de vigencia del plan: emplear para estudiar y solucionar la relación de estaciones de servicio y surtidores de combustible con su entorno un instrumento cuyo objeto era, según el artículo 38 del TRLOTCEC en vigor en el momento de aprobación del plan, “completar o reajustar, para manzanas o unidades urbanas equivalentes las alineaciones y las rasantes y los volúmenes”. Asimismo, “los Estudios de Detalle en ningún caso podrán:

- a) Modificar el destino urbanístico del suelo.
- b) Incrementar el aprovechamiento urbanístico del suelo.
- c) Proponer la apertura de vías de uso público que no estén previstas en el plan que desarrollen o completen.
- d) Reducir las superficies destinadas a viales o espacios libres.
- e) Aumentar la ocupación del suelo, las alturas máximas edificables, la densidad poblacional o la intensidad de uso.
- f) Establecer nuevas ordenanzas...”

En consecuencia, resulta que, para la implantación de una estación de servicio, el vigente PGO obliga a redactar un instrumento, cuyo ámbito va más allá de su parcela y que establece determinaciones sobre parcelas de terceros –puesto que se debe redactar para la manzana o unidad urbana equivalente– y a incorporar soluciones de movilidad a



partir de un estudio de tráfico, que no forma parte del contenido propio de dicho instrumento de ordenación complementario.

Si consideramos la definición de los estudios de detalle (ED), recogida en el artículo 150 en la vigente Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC), los ED tienen por objeto: “completar o adaptar las determinaciones de la ordenación pormenorizada del suelo urbano y urbanizable, para manzanas o unidades urbanas equivalentes, en lo relativo a las alineaciones y rasantes, volúmenes edificables, ocupaciones y retranqueos, así como accesibilidad y eficiencia energética. También podrán regular determinados aspectos y características estéticas y compositivas de las obras de urbanización, construcciones, edificaciones, instalaciones y demás obras y elementos urbanos complementarios, definidos en la ordenación pormenorizada”.

Así pues, la ampliación del objeto de los ED en la ley tampoco contiene aspectos que se han visto necesarios evaluar de las estaciones de servicio, como son: el análisis de la circulación, tanto en el interior de la parcela como en la inmediaciones de este tipo de instalaciones, de los camiones cisterna en la maniobra de descarga de los hidrocarburos, la afluencia continua de vehículos, etc., sino más bien los relacionados con la accesibilidad universal y la supresión de barreras arquitectónicas para la no discriminación para el acceso y utilización de espacios públicos.

Asimismo, el objetivo de “resolver problemas de medianeras al descubierto”, indicado en el referido artículo 27.2 de las NNUU, carece de sentido toda vez que, en el caso de zonas de edificación abierta, por definición, no existen medianeras pues todos los cerramientos de las edificaciones son fachadas y en el caso de zonas de edificación cerrada, también por definición (la edificación adosada a todos los colindantes conformando fachada continua a la vía o espacio público) no deberían existir medianeras al descubierto.

Por todo lo anterior, hemos de considerar la existencia de otra alternativa más adecuada para el estudio y ordenación de la relación de las estaciones de servicio y surtidores con los entornos urbanos, que es otra de las causas que justifican acometer esta modificación del PGO.

5.2.4 Zonas de edificación EC(1)ES y EA(1)ES.

Tal como se ha señalado en el epígrafe anterior, las zonas de edificación fueron introducidas en el PGO-2004.

Para el uso característico *estaciones de servicio y surtidores de combustible* se definieron dos zonas de edificación, EC(1)ES y EA(1)ES, que fueron asignadas a 17 estaciones de servicio que existían cuando se aprobó el PGO-2004 y a una parcela vacía.

Las condiciones de edificación específicas establecidas en la zona de edificación EC(1)ES son las siguientes:

- Parcela mínima de 100 m² y ocupación máxima del 100%.
- Obligación de adosar la edificación a todos los edificios colindantes y conformar fachada continua a la vía (art. 93 de las Normas Urbanísticas).
- La superficie edificable máxima se establece por el coeficiente de edificabilidad 1m²c/m²s.



- La altura máxima de la edificación de 3,80 metros.

Las condiciones de edificación específicas establecidas por el PGO-2004 en la zona de edificación EA(1)ES son las siguientes:

- No se establece superficie mínima de parcela.
- Únicamente remite la separación al lindero frontal al Estudio de Detalle. Con respecto al resto de linderos solo fija una distancia mínima de 2 metros en caso de que existan edificaciones con tipología abierta en las parcelas colindantes o que linde con suelo rústico.
- No fija una superficie máxima de ocupación.
- La superficie edificable máxima se establece por el coeficiente de edificabilidad $1\text{m}^2\text{c}/\text{m}^2\text{s}$, lo que produce que, al tener una altura máxima de la edificación de una planta, en la práctica, coincide con la superficie edificable máxima de la zona de edificación cerrada.
- La altura máxima (y mínima) sobre rasante en número de plantas se fija en una (1) planta.
- La altura máxima de cornisa se fija en tres metros y ochenta centímetros (3,80 metros) y la altura máxima de coronación se fija en cincuenta (50) centímetros debiéndose tener en cuenta las condiciones establecidas en el anexo 2, “Términos”.

A la vista de estas determinaciones se observa la paradoja de que, en contra de la propia definición de edificación abierta del artículo 93 de las Normas Urbanísticas –“aquella que ocupa parcialmente su parcela disponiendo indistintamente de fachadas hacia el interior de la misma y hacia la vía pública”–, el volumen resultante podría ser el mismo en una parcela en zona de edificación cerrada EC(1)ES y en otra en zona de edificación abierta EA(1)ES que no linde con edificaciones con tipologías abiertas, como ocurre casualmente en la única parcela vacante en esta zona de edificación, al tratarse de una parcela aislada.

5.2.5 La situación de las estaciones de servicio existentes.

En la actualidad existen 26 estaciones de servicio en el municipio, de las que 23 se encuentran en zonas de uso global residencial, definidas en el plano E2-Usos Globales y Elementos Estructurantes del vigente PGO-2004, que calificó 17 de estas 23 en zonas de edificación con el uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* como característico (13 en EA(1)ES y 4 en EC(1)ES) y las 6 restantes en zonas con el uso como compatible (3 en EA(3)IN, 1 en EM(2)RS y 2 en EAr(2)UF)

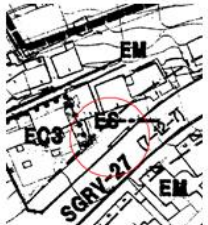
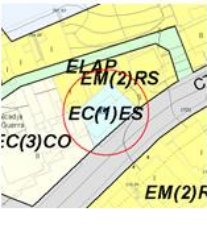
Las condiciones de edificación de las zonas de edificación EC(1)ES y EA(1)ES que se establecieron para las estaciones de servicio que ya existían no se adaptan a estas, por lo que se da la circunstancia de que solo 4 de estas 17 estaciones de servicio no son disconformes con el PGO-2004. Las otras 13 se encuentran en situación legal de consolidación; incluso, algunas de ellas, en situación legal de afectación por actuación pública, de acuerdo con la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Atendiendo al análisis de la realidad existente, en el caso de las 4 estaciones de servicio calificadas con la zona de edificación cerrada EC(1)ES, se observa que la asignación a



este zona de edificación se realizó por ser colindantes a manzanas en zona de edificación cerrada pero no porque las edificaciones y sus instalaciones se ajustaran a las determinaciones urbanísticas de la zona de edificación cerrada. Como puede observarse en las siguientes imágenes, no se trata de edificaciones adosadas a todas sus colindantes, conformando fachada continua a la vía o espacio público. Más bien responden a tipologías abiertas.

Si bien estas cuatro parcelas ya se encuentran construidas y colmatadas, siempre es posible que se realicen reformas en las instalaciones que impliquen adaptarse a las actuales condiciones de la edificación, que no son adecuadas para los vecinos colindantes al posibilitar, por ejemplo, el adosamiento a los linderos de la parcela de túneles de lavado o recintos de aspirado de vehículos.

PGOU 2000	Vigente PGO	Imagen
		
		
		
		



En el caso de las 13 estaciones de servicio calificadas con la zona de edificación abierta EA(1)ES, siendo colindantes a edificios en zona de edificación cerrada se les asignó la zona de edificación cerrada. Si se realizaran modificaciones, de conformidad con las determinaciones del PGO-2004, las nuevas edificaciones tendrían que adosarse a los edificios colindantes, de uso residencial la mayoría de ellos, repitiéndose el problema de las molestias a los vecinos señalado en la zona de edificación cerrada EC(1)ES.

5.3 La legislación sectorial sobrevenida al PGO-2004

5.3.1 Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

Tal como se ha expuesto en el epígrafe 4, con la entrada en vigor de la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, fue modificada la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, que, a su vez, modificó el Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios.

Según estas modificaciones, “los usos del suelo para actividades comerciales serán compatibles con la actividad económica de las instalaciones de suministro de combustible” y, en aplicación del artículo 3 del mencionado Real Decreto-ley 6/2000, “los establecimientos comerciales podrán incorporar entre sus equipamientos, al menos, una instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos”.

Esto implica la posibilidad de implantar estas instalaciones en establecimientos comerciales ubicados en zonas en las que el PGO-2004 sí permite el uso *comercio* y no el de *estaciones de servicio y surtidores de combustible*, lo que supone, a la vista de lo expuesto en los dos epígrafes anteriores, la posibilidad de implantar instalaciones de suministro de combustible en todas las zonas de edificación del PGO-2004 salvo en las zonas de edificación EC(n)PK y EC(0)PK, en las que el uso característico es el de aparcamiento, no permitiéndose ningún otro uso compatible.

Por consiguiente, con esta medida aumenta el suelo del municipio en el que se pueden implantar *estaciones de servicio y surtidores de combustible*. En concreto, con la entrada en vigor de la ley 11/2013 se amplía la posibilidad de implantación de *instalaciones para suministro de productos petrolíferos a vehículos* en establecimientos comerciales existentes ubicados en 6 zonas de edificación:

- En el Grupo 5 de Edificación Abierta para uso característico residencial categoría 2ª (vivienda unifamiliar) **EAa(2)UF** en hilera.
- En el Grupo 6 de Edificación Abierta para uso característico residencial categoría 2ª (vivienda unifamiliar) **EAb(2)UF** pareada o aislada.
- En el Grupo 7 de Edificación Abierta para uso característico residencial categoría 2ª (vivienda unifamiliar) **EAc(2)UF** y **EAd(2)UF** aislada.
- En el Grupo 17 de Edificación Abierta para uso característico de Equipamiento Sociocultural en la categoría 4º (Deportivo) **EA(4)DT**.

En el caso de establecimientos comerciales existentes ubicados en edificaciones singulares (**ES(e)****), no se podrían implantar *instalaciones para suministro de productos petrolíferos a vehículos*, de acuerdo con lo establecido en el artículo 249 de la normativa



del PGO según el cual, los usos que se establezcan en los edificios catalogados “no atentarán contra la seguridad o los valores de la edificación. Se acomodarán a sus características, no pudiendo ser destinados a fines incompatibles con su valor y significación arquitectónica o artísticos, que afectan de alguna manera a su conservación o comprometen un peligro cierto de deterioro”; prevaleciendo en estos supuestos el valor patrimonial del inmueble conforme la legislación sectorial en materia de patrimonio cultural de Canarias.

5.3.2 Legislación sectorial sobre hidrocarburos.

La regulación de las estaciones de servicio y surtidores de combustible (*instalaciones para suministro de productos petrolíferos a vehículos*) en el vigente PGO-2004 dispone en el apartado 1 del artículo 27 del Anexo 4 “Condiciones de uso” que “cumplirán las disposiciones legales vigentes que le fueran de aplicación”; y analizada la legislación sectorial sobre hidrocarburos se observan cambios legislativos, desde la entrada en vigor del PGO-2004, que pueden tener incidencia sobre la ordenación urbanística.

La Ley 34/1998, de 7 de octubre del sector de hidrocarburos tiene por objeto, tal y como se indica en su exposición de motivos, “...renovar, integrar y homogeneizar la distinta normativa legal vigente en materia de hidrocarburos”. Dentro de las determinaciones que establece, cabe mencionar lo señalado en el artículo 43.2, relativo al cumplimiento por parte de las instalaciones para suministro de vehículos” de las instrucciones técnicas complementarias que establecen las condiciones técnicas y de seguridad. Parte de este artículo fue modificado por la ley 11/2013 donde se introduce la compatibilidad de la actividad económica de las “instalaciones de suministro de combustible al por menor” con las comerciales, pero se mantiene la obligatoriedad a las instalaciones de cumplir con las instrucciones técnicas complementarias.

Atendiendo a dicho artículo, mediante RD 706/2017, de 7 de julio, se aprueba la instrucción técnica complementaria **MI-IP 04 “Instalaciones para suministro a vehículos”**, en la que cabe mencionar los siguientes apartados:

- En el capítulo IV se define el “**Área de instalación de suministro a vehículos**” como la superficie que engloba el área de almacenamiento, el área de descarga, la zona de suministro, la zona en que se encuentran las tuberías conectadas a aparatos surtidores/dispensadores y a tanques de almacenamiento y la estación de bombeo.
- Quedan específicamente excluidos de esta área, la superficie comercial destinada a tienda, la zona de lavados y aspirados, las zonas dedicadas a hostelería y restauración y cualesquiera otras no incluidas en la definición de “Área de las Instalaciones de suministro a vehículos.”
- En el capítulo VI, donde se regulan los aparatos surtidores/dispensadores y equipos de suministro y control, se establece que “los aparatos surtidores/dispensadores se instalarán al aire libre, aunque pueden estar cubiertos por un voladizo o marquesina.
- Para productos de la clase C (Gasoil, fuel oil, diesel oil), los aparatos surtidores/dispensadores podrán instalarse en el interior de un recinto suficientemente ventilado, habiendo realizado previamente un análisis de riesgos y una clasificación técnica de zona, en base a las normativas vigentes, para determinar



que la categoría del aparato es conforme para ser instalado en esa ubicación. No se admitirá su instalación por debajo del nivel de suelo.”

- En el capítulo VII, donde se regulan las instalaciones mecánicas, se establece que “los tanques deberán ser enterrados cuando se almacenen productos de clase B (Gasolina, naftas, petróleo, etc.)”. Asimismo “se prohíbe el almacenamiento de productos de clase B en interior de edificaciones, excepto cuando esté integrado dentro de un proceso de fabricación o montaje de vehículos” y “se prohíbe el almacenamiento de productos de clase C en el interior de edificaciones cuando desde la instalación se suministre a vehículos que no sean propiedad del titular de la instalación o se produce cambio de depositario del producto, excepto las instalaciones situadas en terrenos afectos a una concesión de estación de autobuses”.
- En el apartado 7.2.1 (Área de las instalaciones), se establece que “las circulaciones en el interior de las instalaciones de suministro de combustible serán diseñadas, asegurando que las maniobras de aproximación, posicionamiento y salida se realicen con las máximas medidas de seguridad y señalización, atendiendo especialmente a la salida de emergencia del camión cisterna”.
- Por último, en el apartado 7.2.3 (Distancia entre instalaciones en el exterior de edificaciones y tanques) se establece que la distancia de la instalación a los límites de la propiedad es de 10 metros.

Algunas determinaciones de la IM-IP 04 y las aclaraciones en la Guía técnica de aplicación práctica de la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 “Instalaciones para suministro a vehículos”, publicada por el Ministerio de Industria, parecen contrarias a la permisibilidad de las estaciones de servicio y surtidores de combustible en las zonas de edificación cerrada, justificado en:

- a) La obligación de enterrar los tanques y la prohibición de su ubicación en el interior de los edificios.
- b) La necesidad de diseñar la instalación para que en las circulaciones en el interior de las instalaciones de suministro de combustible se asegure que las maniobras de aproximación, posicionamiento y salida se realicen con las máximas medidas de seguridad y señalización, atendiendo especialmente a la salida de emergencia del camión cisterna.
- c) La distancia de 10 metros a los límites de propiedad.

No obstante, según respuesta de la Dirección General de Industria y Energía con fecha 14/05/2019, a la consulta sobre la aplicación de la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 en una parcela en zona de edificación cerrada, una parte de un edificio no se considera interior siempre que se den simultáneamente las siguientes condiciones:

- Que los cerramientos verticales entre las zonas de uso público exterior y las áreas de almacenamiento, descarga y surtidores, por tratarse de elementos enrejados, emparrillados, con lamas, etc., permitan un grado de ventilación suficiente de forma que en ningún momento (salvo en las zonas clasificadas establecidas en la MI.IP-04,



arquetas, surtidores, etc.) se produzcan emplazamientos clasificados como zona 0 o zona 1, conforme a lo establecido en la ITC-BT-29 del REBT, circunstancia que depende principalmente de la superficie de hueco libre de los cerramientos.

- Que las áreas anteriores no estén dotadas de cubierta o forjado, salvo la instalación de una marquesina suspendida o apoyada en estructura ligera sobre el área de repostaje.
- Que la disposición de accesos y distribución interior de elementos en las zonas de almacenamiento, descarga y surtidores asegure, en condiciones de máxima seguridad, las maniobras de aproximación, posicionamiento y salida, tanto de los vehículos como del camión cisterna en caso de emergencia.

5.3.3 Legislación sectorial sobre actividades clasificadas.

La ley 7/2011, de 5 de abril, de Actividades Clasificadas y Espectáculos Públicos, dispone en el artículo 42.7 (Distancias y emplazamientos) que solo podrán colocarse materias inflamables o explosivas en edificios destinados a vivienda cuando así lo permita la normativa sectorial.

El Decreto 52/2012, de 7 de junio, por el que se establece la relación de actividades clasificadas y se determinan aquellas a las que resulta de aplicación el régimen de autorización administrativa previa, establece en su Anexo la relación de actividades clasificadas, disponiendo que, “a los efectos previstos en el artículo 2.1.a) y 4 de la referida Ley 7/2011, por concurrir en ellas las características referenciadas en el artículo 2.1.a) de la citada Ley 7/2011, de 15 de abril, todas aquellas actividades industriales, comerciales, profesionales y de servicios que se relacionan en el siguiente Nomenclátor...

11.Otras Actividades

(...)

11.14 Venta al detalle de carburantes para motores de combustión interna.

(...)

11.34. Instalaciones y actividades para la limpieza de vehículos”.

En el artículo 24 del Anexo 3 “Ordenanzas” del vigente PGO, en relación con las condiciones de los espacios o edificios destinados a uso comercio, se establece lo siguiente:

1. “En los comercios o almacenes que hubieran de situarse en plantas bajas de edificios de viviendas u oficinas se excluye cualquier tipo de actividad que de acuerdo con la legislación sectorial vigente puede calificarse de "insalubre" o "nociva". Las "peligrosas" o "molestas" sólo son admisibles dentro de los límites siguientes:
 - a) Entre las primeras se excluyen terminantemente las susceptibles de provocar explosiones o radiaciones dañinas. Se admiten las susceptibles de provocar combustiones siempre que éstas hubieran de provenir de materias de uso doméstico ordinario, y previa comprobación del cumplimiento de las normas contra incendios en vigor.

...



- b) Las actividades comerciales molestas ocasionalmente por generación de humos, gases no nocivos, olores, polvo, etc., requerirán inexcusablemente para ser autorizadas disponer de mecanismos eficaces de extracción y expulsión por encima de la cubierta o al exterior del edificio, sin posibilidad de que se produzca su retorno o depósito, o se causen molestias a los colindantes o viandantes”.

En consecuencia, existe una incompatibilidad entre la Ley 11/2013 y la Ley 7/2011 de 5 de abril de Actividades Clasificadas y Espectáculos Públicos; pues en aplicación de esta última, no se permitiría la implantación de instalaciones para suministro de productos petrolíferos a vehículos en establecimientos comerciales ubicados en plantas bajas de edificios de viviendas u oficinas.

Igualmente, el régimen de compatibilidad de usos para las edificaciones catalogadas, regulado en el artículo 249 de las Normas Urbanísticas del vigente PGO, establece la compatibilidad de dos categorías de uso *comercio* con este tipo de edificaciones, la 2ª y la 3ª. Atendiendo únicamente a lo dispuesto en la ley 11/2013, se podrían implantar estaciones de servicio en estas edificaciones. No obstante, la consideración de la venta de carburante como actividad clasificada, así como la determinación que el PGO-2004 establece en el primer párrafo del artículo 249 de que “los usos que se establezcan en los edificios catalogados no atentarán contra la seguridad o los valores de la edificación...” hace necesario considerar que la actividad de *venta de carburante* no debe ser compatible por no ser adecuada con la protección del patrimonio cultural.

5.3.4 Derogación del Real Decreto 1905/1995, de 24 de noviembre, que establecía distancias mínimas entre establecimientos de venta al público de carburantes y combustibles petrolíferos y de automoción.

La disposición derogatoria única del Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 "Instalaciones para suministro a vehículos" y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas deroga expresamente (con efectos desde el 02/11/2017) el Real Decreto 155/1995, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento para la distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público y se desarrolla la disposición adicional primera de la Ley 34/1992, de 22 de diciembre, de ordenación del sector petrolero, que regulaba el régimen de distancias mínimas entre establecimientos de venta al público de carburantes y combustibles petrolíferos y de automoción que venía establecido en el artículo 1 de la Ley 15/1992, de 5 de junio.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Tercera, Sentencia de 11 Mar. 2010, C-384/2008, señala sobre las distancias mínimas obligatorias entre las estaciones de servicio de distribución de carburantes que constituyen una restricción a la libertad de establecimiento garantizada por el Tratado de la CE. Dice así: “El artículo 43 CE, en relación con el artículo 48 CE, debe interpretarse en el sentido de que una normativa de Derecho nacional, como la controvertida en el litigio principal, que establece distancias mínimas obligatorias entre las estaciones de servicio de distribución de carburantes constituye una restricción a la libertad de establecimiento garantizada por el Tratado CE. En circunstancias como las del litigio principal, no parece que tal restricción pueda justificarse por los objetivos de seguridad vial, de protección de la



salud y del medio ambiente, así como de racionalización del servicio prestado a los usuarios, extremo que corresponde verificar al órgano jurisdiccional remitente”.

6. Procedimiento.

Tal y como establece artículo 165.1 de la LSENPC, la modificación de los instrumentos de ordenación se llevará a cabo por el mismo procedimiento establecido para su aprobación, en los plazos y por las causas establecidas en la LSENPC o en los propios instrumentos –es decir, el regulado en los artículos 143 y 144 de la LSENPC, con las especificidades señaladas en la LSENPC y en el Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 181/2018, de 26 de diciembre (en lo sucesivo RPC) para las modificaciones menores–. Además, es necesario tramitar el procedimiento de modificación por no estar en ninguno de los supuestos excepcionados en el citado artículo 165.1 de la LSENPC.

Entre dichas especificidades, el apartado segundo del artículo 165 de la LSENPC dispone que la modificación menor no requiere, en ningún caso, la elaboración y tramitación previa de avance de planeamiento y que, en el caso del planeamiento urbanístico, la iniciativa podrá ser elaborada u propuesta por cualquier sujeto público o privado.

Por otra parte, el apartado tercero de dicho precepto señala que las modificaciones menores se someterán al procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica, a efectos de que por parte del órgano ambiental se determine si tiene efectos significativos sobre el medio ambiente. Y, en caso de que el órgano ambiental determine que no es necesaria la evaluación ambiental estratégica, los plazos de información pública y de consulta institucional serán de un mes.

Además, conforme señala el artículo 106.2 del RPC, “En el caso de modificación menor se prescindirá de los trámites de consulta pública previa y de avance, elaborándose un borrador de la alteración que se pretenda realizar y el documento ambiental estratégico previsto en el artículo 114 de este Reglamento para la evaluación ambiental estratégica simplificada”. No obstante, podría considerarse realizar la consulta pública previa en aras de la transparencia y el acceso a la información, el fomento de la participación ciudadana y como mecanismo para incorporar el procedimiento de evaluación previa del impacto de género de los artículos 5 y 6 de la Ley 1/2010, de 26 de febrero, canaria de igualdad entre hombre y mujeres.

6.1 Consideración de la alteración del plan como “modificación menor”.

El artículo 164 de la LSENPC, que regula las causas de modificación menor, establece en su apartado primero que “se entiende por modificación menor cualquier otra alteración de los instrumentos de ordenación que no tenga la consideración de sustancial conforme a lo previsto en el artículo anterior. Las modificaciones menores del planeamiento podrán variar tanto la clase como la categoría del suelo”.

Por consiguiente, deberá analizarse previamente si el proyecto de modificación propuesto tiene la consideración de “sustancial” en los términos señalados en el artículo 163.1 de la LSENPC y el artículo 107 del Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 181/2018, de 26 de diciembre (en lo sucesivo RPC).

El artículo 163.1 de la LSENPC, que regula las causas de modificación sustancial, dispone:



“Se entiende por modificación sustancial de los instrumentos de ordenación:

- a) La reconsideración integral del modelo de ordenación establecido en los mismos mediante la elaboración y aprobación de un nuevo plan.
- b) El cumplimiento de criterios de sostenibilidad, cuando las actuaciones de urbanización, por sí mismas o en unión de las aprobadas en los dos últimos años, conlleven un incremento superior al 25% de la población o de la superficie de suelo urbanizado del municipio o ámbito territorial.
- c) La alteración de los siguientes elementos estructurales: la creación de nuevos sistemas generales o equipamientos estructurantes, en el caso de los planes insulares; y la reclasificación de suelos rústicos como urbanizables, en el caso del planeamiento urbanístico”.

Y el citado artículo 107 del RPC aclara y puntualiza con relación al apartado c) del artículo 163.1 en los siguientes términos:

“2. Se considera modificación sustancial por alteración de elementos estructurales, la creación de nuevos sistemas generales o de equipamientos estructurantes insulares que requiera la ocupación de nuevo suelo. No tiene esa consideración la renovación, aun completa, de los sistemas generales o de los equipamientos estructurante existentes, ni tampoco cuando para llevarla a cabo sean precisos pequeños ajustes espaciales debidamente justificados”.

La modificación propuesta no está comprendida en ninguno de los supuestos de modificación sustancial establecidos en los artículos 163.1 de la LSENPC y 107 del RPC, ya que:

- No implica la reconsideración integral del modelo de ordenación al tratarse únicamente de establecer la ordenación pormenorizada del uso *estación de servicio y surtidores de combustible*.
- No conlleva un incremento de la población ni de la superficie de suelo urbanizado del municipio.
- No se trata de una modificación en donde se pretenda reclasificar suelos rústicos como urbanizables puesto que el suelo del ámbito se encuentra clasificado como suelo urbano por el plan vigente y se mantendrá en dicha clase de suelo.

6.2 Límites de la potestad de planeamiento.

El artículo 139 de la LSENPC regula los límites a las potestades de planeamiento urbanístico estableciendo que los instrumentos de planeamiento urbanístico no podrán:

- a) Reclasificar terrenos que, siendo rústicos, hayan sufrido un incendio forestal o un proceso irregular de parcelación urbanística, mientras no hayan transcurrido treinta y veinte años, respectivamente, desde que se hubieran producido tales hechos. Cualquier reclasificación de tales terrenos antes del cumplimiento de estos plazos deberá realizarse mediante ley.



- b) Reclasificar suelo rústico que hubiera sido clasificado como suelo rústico de protección hidrológica o forestal, de conformidad con lo previsto en el artículo 34 de esta ley.
- c) Establecer, al ordenar suelo urbano consolidado, determinaciones que posibiliten o tengan como efecto el incremento de la edificabilidad media y de la densidad global permitidas por el planeamiento general anterior en zonas o áreas en las que existan más de 400 habitantes o 12.000 metros cuadrados de edificación predominantemente residencial o turística de alojamiento por hectárea de superficie, que podrá incrementarse hasta 500 habitantes o 15.000 metros cuadrados de edificación residencial de alojamiento turístico, por hectárea, en el caso de suelos urbanos de renovación o rehabilitación y en las áreas urbanas consolidadas por la edificación, concretamente delimitadas, cuando no esté prevista la sustitución de la edificación preexistente por determinación expresa durante el plazo de vigencia del plan general. En el caso de que las densidades existentes sean superiores a las señaladas en este apartado, esta limitación se establecerá en la realidad preexistente, sin que esta restricción afecte a las parcelas vacantes.
- d) Establecer modificaciones en las rasantes y alineaciones tradicionales en los conjuntos históricos de Canarias, declarados con base en la Ley del patrimonio histórico de Canarias, excepto cuando estas modificaciones se contemplen específicamente en los planes especiales de protección por contribuir positivamente a conservar el carácter del conjunto. Tampoco podrán dictar normas sobre la obligatoriedad de garajes en edificios de nueva planta o rehabilitados, instalaciones de servicios en fachadas u otras que pudieran alterar la calidad histórica del conjunto, debiendo en todo caso atenerse a las previsiones de los planes especiales de protección correspondientes”.

La modificación propuesta cumple con los límites de la potestad de planeamiento señalados puesto que:

- No se reclasifica suelo rústico, todo el suelo del ámbito mantiene su clasificación y categoría.
- No se establecen determinaciones en suelo urbano consolidado que posibiliten o tengan como efecto el incremento de la edificabilidad media y de la densidad.
- El ámbito no se encuentra incluido en algún conjunto histórico de Canarias.

6.3 Límites a las potestades de modificación.

El artículo 166 de la LSENPC, que regula los límites a las potestades de modificación, dispone que:

1. “Cuando la alteración afecte a zonas verdes o espacios libres, se exigirá el mantenimiento de la misma extensión que las superficies previstas anteriormente para estas áreas y en condiciones topográficas similares.



2. Cuando la alteración incremente el volumen edificable de una zona, se deberá prever en la propia modificación el incremento proporcional de los espacios libres y de las dotaciones públicas para cumplir con los estándares establecidos en la presente ley, salvo que los existentes permitan absorber todo o parte de ese incremento.”

En el caso de que la modificación incrementara el volumen edificable, se deberá prever en la propia modificación el incremento proporcional de los espacios libres y de las dotaciones públicas para cumplir con los estándares establecidos en la LSENPC, salvo que los existentes permitan absorber todo o parte de ese incremento.

La modificación cumple con los límites a las potestades de modificación puesto que la alteración no afecta a zonas verdes o espacios libres ni incrementa el volumen edificable.

6.4 Evaluación ambiental estratégica.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (LEA), dispone en su artículo 6.2 que “Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada: a) Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior”.

Por su parte, el artículo 86.2 b) de la LSENPC, en el marco de la legislación básica estatal, dispone que serán objeto de evaluación ambiental simplificada, las modificaciones menores de los instrumentos de ordenación.

6.5 Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica simplificada.

El procedimiento de evaluación ambiental simplificada se regula en los artículos 114 a 116 del RPC y conforme señala en el punto primero del artículo 114, debiendo elaborarse la siguiente documentación:

La solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Simplificada, que deberá contener, al menos, la información relacionada en el artículo 29.1 de la LEA, consistente en:

- Los objetivos de la planificación.
- El alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
- El desarrollo previsible del plan o programa.
- Una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado.
- Los efectos ambientales previsibles y, si procede, su cuantificación.
- Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.
- La motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.
- Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
- Las medidas previstas 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.
- Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.



- El Documento Ambiental Estratégico, con el contenido exigido por la legislación básica.
- El Borrador de la alteración del Plan que se plantea (artículo 114.3 del RPC).

La Solicitud de inicio de la evaluación, el Borrador y el DAE se elevarán al Pleno (órgano sustantivo), previo dictamen de la Comisión plenaria correspondiente, para que lo traslade al órgano ambiental a los efectos de elaborar el Informe ambiental estratégico (IAE), conforme dispone el artículo 115.1 del RPC.

6.6 Competencia para la evaluación ambiental

Tal y como señalan los artículos 86.6.c) de la LSENPC y 112.3 del RPC, al contar el municipio de San Cristóbal de La Laguna con más de 100.000 habitantes, el Ayuntamiento podrá designar un órgano ambiental para evaluar los instrumentos de ordenación de su competencia, sin perjuicio de que, mediante convenio, puedan encomendar esa tarea al órgano autonómico o al órgano insular correspondiente.

El Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día 9 de mayo de 2024, punto 6, acordó “la revocación de competencias de la evaluación ambiental estratégica de instrumentos de ordenación urbanística y evaluación de impacto ambiental de proyectos al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma y la delegación de la competencia en esta materia en el órgano ambiental del Cabildo Insular”.

Dicha delegación de competencias fue aceptada por el Pleno ordinario del Cabildo Insular de Tenerife de fecha 28 de junio de 2024, en favor del órgano ambiental insular del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, constituido por la Comisión de Evaluación Ambiental, para efectuar la evaluación ambiental estratégica ordinaria o simplificada de los instrumentos de ordenación urbanística de competencia municipal, así como sus modificaciones (planes y programas), en los términos del artículo 86.6c) de la LSENPC.

INFORME TÉCNICO
Número: 2025-0012 Fecha: 19/06/2025



TÍTULO 2 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, TERRITORIAL Y ADMINISTRACIONES SECTORIALES AFECTADAS

7. Planeamiento urbanístico

7.1 Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna (Adaptación Básica al TRLOTENC)

Conforme al vigente Plan General de Ordenación (Adaptación Básica al TRLOTENC), aprobado definitivamente y de forma parcial el 7 de octubre de 2004, entrando en vigor el 14 de mayo de 2005 (BOP de 25 de abril de 2005), el ámbito objeto de esta modificación corresponde con todas aquellas parcelas urbanísticas en las que, o bien el uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* sea el característico o uno de los usos compatibles o bien exista en la parcela un establecimiento comercial.

Tal como se ha expuesto en el epígrafe 5.2, sería posible implantar instalaciones de suministro de combustible en todas las zonas de edificación del vigente PGO-2004 salvo en las zonas de edificación EC(n)PK y EC(0)PK, en las que el uso característico es el de aparcamiento, no permitiéndose ningún otro uso compatible.

Los artículos del vigente PGO-2004 relativos a la regulación del uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* son los 26 y 27 del Anexo 4 (Condiciones de uso).

Según el referido artículo 26, el uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* se incluye en la categoría 5ª (Garajes y servicios del transporte) de la clase D de los Usos Terciarios.

En el artículo 27, se establecen las siguientes determinaciones para el uso “*surtidores de combustible y estaciones de servicio*”:

“Artículo 27 Surtidores de combustible y estaciones de servicio.

1. Cumplirán las disposiciones legales vigentes que les fueran de aplicación.
2. En el caso de surtidores de combustible se prohíbe su instalación en el interior de los garajes, excepto en los de categoría 4ª (garaje en edificio exclusivo).
3. Su emplazamiento en áreas residenciales requerirá la previa aprobación de un Estudio de Detalle que ordene el entorno del surtidor, resolviendo problemas de circulación de vehículos, medianeras al descubierto, ordenación de volúmenes y otros factores que condicionen la relación de surtidores y estaciones con el entorno urbano.
4. No podrán estar emplazados ni en el Casco Histórico ni en zonas de Ciudad Jardín o Casco Tradicional. Tampoco podrán emplazarse en aquellas categorías de Suelo Rústico en las que se prohíba o se remita su ordenación definitiva a planeamiento especial”.

8. Planeamiento territorial

8.1 Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

El vigente Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), elaborado conforme al régimen jurídico establecido por el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENC), fue aprobado definitivamente por el Decreto 150/2002, de 16 de octubre (BOC 140/2002, de 19 de octubre); y en virtud del Decreto 56/2011, de 4 de marzo, se aprobó la Revisión Parcial del PIOT para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, para su racionalización del



planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares.

Tras la entrada en vigor de la nueva LSENPC, cuya disposición derogatoria única, en su apartado segundo, dispone: “Asimismo, quedan derogadas cuantas determinaciones contrarias a lo dispuesto en esta ley se contengan en los instrumentos de ordenación vigentes en el momento de su entrada en vigor, en particular las determinaciones urbanísticas del planeamiento insular. En aras de la certidumbre jurídica, las administraciones en cada caso competentes adaptarán los instrumentos de ordenación a este mandato, suprimiendo las determinaciones derogadas por esta ley”; y la regulación contenida en los artículos 94 y siguientes del citado cuerpo legal, los planes insulares de ordenación tendrán una función de ordenación de los recursos naturales, de zonificación de usos globales del territorio y de determinación y ordenación de infraestructuras de interés insular. Así pues, se elimina el contenido urbanístico, y también el facultativo de ordenación socioeconómica, habida cuenta de la confusión y el solapamiento que se vienen produciendo con el planeamiento general y con la planificación sectorial, tal y expone en el preámbulo de la LSENPC.

Por esta razón, mediante Anuncio de 15 de mayo de 2018 –publicado en el BOC nº 102, de fecha 28/05/2018, relativo a la modificación del Acuerdo Plenario de 2 de marzo de 2018, sobre el contenido vigente del PIOT tras la derogación producida por la entrada en vigor de la LSENPC– el Pleno del Cabildo Insular, en sesión celebrada el 27 de abril de 2018, adoptó acuerdo relativo a la vigencia del PIOT, en aplicación de la Disposición Derogatoria Única de la LSENPC, y cuyo texto figura como anexo.

Además, del citado acuerdo interpretativo del PIOT, se extraen, entre otras, las siguientes consideraciones respecto a si las ARH del PIOT son compatibles con la nueva LSENPC: se declaran vigentes las delimitaciones y normativas referidas a las Áreas de Regulación Homogénea Ambientales y las Áreas de Regulación Homogénea de Interés Estratégico, así como la delimitación de las Áreas de Regulación Homogéneas Económicas. Asimismo, se entendieron derogadas las delimitaciones y normativa de las Áreas de Regulación Homogénea Territoriales, Urbanas y de Expansión Urbana, y la normativa de las Áreas de Regulación Homogéneas Económicas.

El ámbito objeto de esta modificación está adscrito a Áreas de Regulación Homogénea Urbanas y de Expansión Urbana en la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife. Por consiguiente, al entenderse derogada la normativa de las Áreas de Regulación Homogénea Urbana, no resultan de aplicación las determinaciones del PIOT.

9. Administraciones sectoriales afectadas

9.1 Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (servidumbres aeronáuticas)

El municipio de San Cristóbal de La Laguna se encuentra afectado por las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Norte recogidas en el Plan Director del aeropuerto de Tenerife Norte, Ciudad de la Laguna y en la servidumbre aeronáutica acústica aprobada por Real Decreto 92/2021, de 9 de febrero.

Conforme a los informes emitidos por la Dirección General de Aviación Civil a los instrumentos de planeamiento municipales en otras ocasiones; y conforme a lo



establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los Aeropuertos de Interés General (modificado por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril), deberá acreditarse mediante certificado o documento oficial suscrito por el/la Secretario/a que se trata de un suelo urbano que mantiene su clasificación respecto al planeamiento municipal vigente y no se aumenta la altura máxima de las edificaciones permitidas (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.) ni aumenta su planta respecto al vigente planeamiento.

El ámbito objeto de esta modificación se encuentra en suelo urbano conforme al PGO, que es el instrumento de planeamiento que clasifica el suelo y la ordenación pormenorizada. Con la modificación, las parcelas mantienen su clasificación de suelo urbano y la altura máxima de la edificación en número de plantas. No obstante, la modificación propone incrementar la altura de las marquesinas hasta una altura de coronación de cinco (5) metros, la mínima imprescindible para permitir su función de dar cobertura a los surtidores de combustible y permitir las maniobras del camión cisterna.

En el documento que se someta a aprobación inicial se justificará el cumplimiento de las determinaciones sobre las servidumbres aeronáuticas en las parcelas concretas donde se produce este cambio.

9.2 Dirección General de Industria del Gobierno de Canarias

Esta modificación recoge la respuesta remitida por la Dirección General de Industria y Energía con fecha 14/05/2019, a la consulta sobre la aplicación de la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 en una parcela en zona de edificación cerrada. En esta respuesta se informan las condiciones que se deben cumplir simultáneamente para que una instalación no tenga la consideración de interior.

La Dirección General de Energía en respuesta a la solicitud de informe en otro procedimiento relativo a Estudio de Detalle para la instalación de una Estación de Servicio en un área residencial ha informado con fecha 07/04/2025, lo siguiente:

“Procedimiento aplicable:

De conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la Instrucción Técnica Complementaria MI-IP 04 "Instalaciones para suministro a vehículos", las comunicaciones relativas a instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos deben tramitarse a través del procedimiento habilitado en la sede electrónica del Gobierno de Canarias, accesible en el siguiente enlace: <https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/tramites/1850>

(Inscripción en el registro de instalaciones petrolíferas para suministro a vehículos con cambio de depositario. Estaciones de Servicio).

Trámite que debe realizar por el titular, quien deberá aportar la documentación exigida y cumplir la normativa sectorial aplicable, sin perjuicio de otros procedimientos.

Sobre la emisión del informe solicitado:

La normativa vigente no contempla la emisión del informe solicitado, ya que la actividad está sujeta a un régimen de comunicación y no de autorización previa. Por lo que, para



garantizar la seguridad jurídica y la eficacia administrativa, no se emite el informe solicitado, sin perjuicio del régimen de inspecciones o verificaciones.

Obligaciones adicionales en materia de transición energética

Asimismo, se recuerda que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, las estaciones de servicio nuevas deberán contar, desde su puesta en funcionamiento, con al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua. Este mismo requisito será exigible en caso de reformas que impliquen una revisión del título administrativo de la instalación”.

9.3 Mapa de ruido

El artículo 10 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido señala:

“1. Los sectores del territorio afectados al funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo, portuario o de otros equipamientos públicos que se determinen reglamentariamente, así como los sectores de territorio situados en el entorno de tales infraestructuras, existentes o proyectadas, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas.

2. Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán en los mapas de ruido medido o calculado por la Administración competente para la aprobación de éstos, mediante la aplicación de los criterios técnicos que al efecto establezca el Gobierno”.

Por otra parte, en los artículos 8 apartado b) y 9 del RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido en lo referente a la servidumbre acústica señala:

“b) La zona de servidumbre acústica comprenderá el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que, representando el nivel sonoro generado por esta, esté más alejada de la infraestructura, correspondiente al valor límite del área acústica del tipo a), sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, que figura en la tabla A1, del anexo III. “

Artículo 9. Delimitación de las zonas de servidumbre acústica en los mapas de ruido.

Las zonas de servidumbre acústica, establecidas por aplicación de los criterios del artículo anterior, se delimitarán en los mapas de ruido elaborados por las administraciones competentes en la elaboración de los mismos.

Asimismo, estas zonas se incluirán en los instrumentos de planeamiento territorial o urbanístico de los nuevos desarrollos urbanísticos.”

Las carreteras insulares colindantes con esta modificación han sido evaluadas por el IMD que presenta en el mapa de ruido elaborado por el Gobierno de Canarias para la aglomeración Santa Cruz–La Laguna, y en mapa de ruido municipal dentro de los viarios municipales (<https://sicaweb.cedex.es/consulta-de-mapas-de-rudio/2a-fase> y <https://visor.grafcan.es/visorweb/#>) donde también se estableció la zonificación acústica del municipio.



Y el artículo 11 del RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas establece que:

“1. El planeamiento territorial y urbanístico incluirá entre sus determinaciones las que resulten necesarias para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas en los ámbitos territoriales de ordenación afectados por ellas. En caso de que dicho planeamiento incluya la adopción de medidas correctoras eficaces que disminuyan los niveles sonoros en el entorno de la infraestructura, la zona de servidumbre acústica podrá ser modificada por el órgano que la delimitó. Cuando estas medidas correctoras pierdan eficacia o desaparezcan, la zona de servidumbre se restituirá a su estado inicial.

2. Con el fin de conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas, los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico que ordenen físicamente ámbitos afectados por las mismas deberán ser remitidos con anterioridad a su aprobación inicial revisión o modificación sustancial, al órgano sustantivo competente de la infraestructura, para que emita informe preceptivo. Esta regla será aplicable tanto a los nuevos instrumentos como a las modificaciones y revisiones de los ya existentes.

3. Los titulares de las infraestructuras para cuyo servicio se establecen las servidumbres acústicas podrán instar en la vía procedente su aplicación, sin perjuicio de que el incumplimiento sea imputable en cada caso al responsable del mismo”.

Las zonas acústicas en la que se encuentran las estaciones de servicio que serán objeto de esta modificación son del tipo residencial y no se verá modificada con las alternativas propuestas.

INFORME TÉCNICO
Número: 2025-0012 Fecha: 19/06/2025



TITULO 3 MARCO NORMATIVO

10. Legislación sectorial estatal.

- Ley 15/2022 de 12 de julio, integral para la igualdad de trato y la no discriminación (BOE 13/07/2022).
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética (BOE 21/05/2021).
- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad efectiva de Mujeres y Hombres (BOE 23/03/2007).
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (BOE 11/12/2013).
- Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo (BOE 27/07/2013).
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE 18/11/2003).
- Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios (BOE 25/07/2000).
- Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos (BOE 08/10/1998).

11. Legislación urbanística.

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (BOE 31/10/2015).
- Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (BOC 19/07/2017).
- Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias (BOC núm. 5, 09/01/2019).
- Decreto 182/2018, 26 diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Intervención y Protección de la Legalidad Urbanística de Canarias (BOC núm. 5, 09/01/2019).

12. Legislación sectorial autonómica.

- Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias (BOC 31/12/2022).
- Ley 7/2011, de 5 de abril, de Actividades Clasificadas y Espectáculos Públicos (BOC núm. 77, 07/05/2011).
- Ley 1/2010, de 26 de febrero, de Igualdad entre Hombres y Mujeres (BOC 05/03/2010).

13. Objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 y de la Agenda Urbana Española

La Asamblea General de la ONU adoptó, el 25 de septiembre de 2015, la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible. La Agenda formula 17 objetivos de desarrollo sostenible (ODS), que son los siguientes:





Además, la Agenda Urbana Española (AUE), que es un documento estratégico sin carácter normativo que –de conformidad con los criterios establecidos por la Agenda 2030– persigue el logro de la sostenibilidad en las políticas de desarrollo urbano, enmarcándose en el ODS 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, busca que las ciudades sean sostenibles, inclusivas, seguras y resilientes.



El modelo territorial y urbano por el que apuesta la AUE se inspira en el principio de desarrollo sostenible que establece la legislación estatal sobre suelo y rehabilitación urbana (artículo 3 del TRLSRU).

La presente modificación estaría integrada dentro los siguientes objetivos Estratégicos de la AUE:

- Objetivo 1: “Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo.”
- Objetivo 2: “Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente”.
- Objetivo 5: “Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible”
- Objetivo 7: “Impulsar y favorecer la economía urbana.”

14. El principio de desarrollo sostenible en la LSENPC (art 3 y 5 y art 20 y 21 Ley Cambio Climático)

Uno de los retos más importantes que tiene planteado en la actualidad el urbanismo es el desarrollo territorial y urbano sostenible; es decir, el de seguir contribuyendo al progreso sin olvidar los requerimientos y la triple dimensión (económica, social y ambiental) de la sostenibilidad, y en particular, entendiendo el suelo, además de como un recurso económico, como uno de los más valiosos elementos naturales de los que disponemos y en cuya regulación se hace preciso conjugar toda una serie de factores diversos: el medio



ambiente, la calidad de vida, la eficiencia energética, la prestación de servicios, la cohesión social, etc.

Dichos principios se recogen a nivel europeo en la Carta de Leipzig Sobre Ciudades Europeas Sostenibles, y en la Declaración de Toledo, y, a nivel estatal en el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, que dedica su artículo 3 al Principio de Desarrollo Territorial y Urbano Sostenible, en el que se inspira la LSENPC.

Tal y como señala el preámbulo de la LSENPC en su epígrafe VI, esta ley se fundamenta en el principio constitucional de desarrollo sostenible como criterio rector del entendimiento de las reglas que establece, de las normas reglamentarias que la desarrollen y, sobre todo, como principio que debe guiar la labor de ordenación e intervención sobre el suelo de las islas.

Este principio constitucional, por el que deben velar las Administraciones Públicas, es definido y regulado en el artículo 3 de la LSENPC, del siguiente tenor literal:

“Artículo 3. Desarrollo sostenible.

1. Las intervenciones, tanto públicas como privadas, que se lleven a cabo en el archipiélago canario preservarán y cuidarán sus valores naturales y la calidad de sus recursos, de modo que permitan su uso y disfrute responsable por las generaciones presentes sin mermar la capacidad de las generaciones futuras.
2. Las administraciones públicas diseñarán y aplicarán políticas activas encaminadas a la preservación de los valores y recursos existentes, a la rehabilitación de los espacios y recursos degradados y al fomento de las tecnologías que contribuyan a esas metas y, además, a mitigar el impacto de la huella de carbono.
3. Las administraciones públicas velarán en sus actuaciones por el uso eficiente y la reducción del consumo de recursos naturales, en especial del suelo.
4. Las intervenciones públicas, en cuanto afecten al medioambiente, se atenderán a los siguientes principios:
 - Principio precautorio y de incertidumbre. Las decisiones que afecten a la conservación del medioambiente deberán ser pospuestas cuando no se conozcan con suficiente detalle sus consecuencias en cuanto a los posibles daños irreversibles sobre los elementos autóctonos y otros merecedores de protección.
 - Principio preventivo. Las decisiones para anticipar, prevenir y atacar las causas de la disminución de sostenibilidad o sus amenazas tendrán prioridad sobre las que tengan por objeto restaurar con posterioridad los impactos causados al medioambiente.
 - Principio de mínimo impacto. Las actividades más desfavorables para la preservación del medioambiente, que no puedan ser evitadas, deberán ubicarse en los lugares donde menos impacto produzcan y desarrollarse de la manera menos perjudicial posible.



- Principio de equidad intra e intergeneracional. Se deberá velar por que la utilización de los elementos del medioambiente se haga de forma sostenible, de modo que las posibilidades y oportunidades de su uso y sus beneficios se garanticen de manera justa para todos los sectores de la sociedad y para satisfacer las necesidades de las generaciones futuras. A la hora de valorar los recursos naturales deberán considerarse no solo las sociedades contemporáneas, sino también las generaciones futuras.
- 5. El ejercicio de las potestades públicas y de la actividad de los particulares en relación con la ordenación del territorio, el urbanismo y el medioambiente se ejercerá siempre con arreglo al principio de desarrollo sostenible, aquí entendido como utilización racional de los recursos de manera que se garantice la compatibilidad entre crecimiento y progreso económico y preservación de los recursos naturales y de los valores paisajísticos, arqueológicos, históricos, culturales y etnográficos, a fin de garantizar la calidad de vida de las generaciones presentes y futuras.
- 6. De modo particular, la intervención pública en relación con la ordenación del suelo deberá atender y respetar el principio universal de igualdad entre hombres y mujeres.
- 7. Las administraciones públicas, en aras a conseguir el desarrollo sostenible, fomentarán la custodia del territorio, a través de la realización de estrategias y actuaciones que impliquen a los propietarios y usuarios del territorio en la conservación y uso de los valores y recursos naturales, culturales y paisajísticos, y la promoción de tales comportamientos mediante acuerdos entre entidades de custodia y propietarios de fincas privadas o públicas que tengan por objetivo principal la conservación del patrimonio natural y la biodiversidad.
- 8. En todo caso, la intervención sobre el suelo y su ordenación atenderá a los principios de desarrollo territorial y urbano sostenibles señalados por la legislación básica estatal”.

Además, las intervenciones, tanto públicas como privadas, deben inspirarse en los principios específicos enunciados en el artículo 5 de la LSENPC, de cuyo apartado 2 –en relación con la ordenación territorial y urbanística– destacamos, por su conexión directa con el objeto de esta Modificación, los apartados a), b) y e):

- a) La promoción del uso racional de los recursos naturales y territoriales, armonizando las exigencias derivadas de su protección y conservación con el desarrollo económico, el empleo, la cohesión social, la igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres y, en general, la mejora del nivel de vida de la ciudadanía, compensando de forma adecuada a quienes se comprometan a su costa con esos objetivos.
- b) La correcta planificación y el uso racional y sostenible de los espacios urbanos para mejorar las condiciones de vida en las ciudades y en el campo, combinando los usos de manera funcional y creando entornos seguros, saludables, energéticamente eficientes y accesibles universalmente.
- e) La localización de actividades y servicios de forma que sean fácilmente accesibles, integrando en el entramado urbano los usos residenciales,



dotacionales, de equipamientos y de actividades, logrando una mayor cercanía a la ciudadanía y evitando así los costes económicos y medioambientales asociados al transporte.

15. Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias

La Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias, modificada Decreto ley 5/2024, de 24 de junio dispone en su artículo 21, relativo a la modificación del modelo territorial y urbanístico, lo siguiente:

1. Las administraciones públicas de Canarias promoverán un cambio de modelo territorial y urbanístico dirigido a la consecución de los objetivos establecidos en la presente ley. A tales efectos, los correspondientes instrumentos de ordenación ambiental, de los recursos naturales, territorial y urbanística deberán motivar las concretas determinaciones de ordenación que se dirijan a la satisfacción de tales objetivos.
2. Las determinaciones de ordenación de las nuevas áreas residenciales que se propongan en los diferentes instrumentos de ordenación deberán responder al principio de máxima autosuficiencia energética.
3. Igualmente, los instrumentos de ordenación ambiental, de los recursos naturales, territorial y urbanística deberán:
 - a) Desarrollar modelos compactos de ocupación del territorio y unos usos más eficientes e intensivos de terrenos ya urbanizados.
 - b) Garantizar, en las actuaciones de transformación de nueva urbanización, una provisión energética con fuentes de energía renovables, de forma que se garantice la máxima autosuficiencia.
 - c) En los instrumentos de nueva redacción, en las modificaciones plenas de los mismos y en las actuaciones de transformación de nueva urbanización, sin perjuicio del cumplimiento del estándar previsto en la legislación urbanística, se tendrá en consideración el desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza, en particular, la aplicación del criterio de un mínimo de 10 metros cuadrados de zona verde por habitante y de un árbol por cada tres habitantes”.

En esta modificación no resulta de aplicación lo señalado en el artículo 21.3 apartado c) de dicho texto legal por no tratarse de una modificación plena ni de una actuación de transformación de nueva urbanización.

Por otra parte, el artículo 15 dispone que: “Las estaciones de servicio nuevas deberán contar, desde su puesta en funcionamiento, con al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua. Este mismo requisito será exigible en caso de reformas que impliquen una revisión del título administrativo de la instalación”.

16. Principios y criterios de ordenación (art. 81 y 82 LSENPC)

Los principios y criterios seguidos en la presente modificación son los recogidos en los artículos 81 y 82 de la LSENPC.



“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; de utilización de energías renovables y de eficiencia energética; de lucha contra el calentamiento global, mitigando la contribución territorial a sus causas y adaptándose a sus efectos; de adecuación a las condiciones climáticas de las islas; de menor consumo de recursos naturales, en particular de uso racional del agua; de accesibilidad universal; de igualdad entre hombres y mujeres; y de movilidad sostenible.

El planeamiento deberá atender a los modos tradicionales de ocupación del suelo de Canarias, procurando resolver los problemas económicos, ambientales, culturales y de integración social derivados de la realidad existente.”

En consecuencia, como criterios de ordenación se establecen los recogidos en los apartados a) y d) del artículo 82, por su conexión directa con el objeto de esta modificación:

- a) La configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan el acceso de la ciudadanía a unos servicios eficientes y una mejor calidad de vida, la consolidación de unas ciudades más dinámicas, incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad, así como la consecución de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.
- d) El desarrollo de núcleos de población más compactos, complejos y atractivos, en los que se use más eficientemente el suelo, mediante su reutilización y densificación, y se impulse la integración social y funcional, evitando la práctica extensiva de la zonificación urbana, y favoreciendo igualmente una reducción de las demandas de movilidad urbana.

17. Modelo de desarrollo sostenible y plan de acción para el presente y futuro de las políticas territoriales y Agenda Urbana Local del municipio de San Cristóbal de La Laguna.

Con fecha 12 de diciembre de 2024, el pleno del Ayuntamiento de La Laguna aprobó la Agenda Urbana Local de La Laguna y su correspondiente Plan de Acción, un marco estratégico y de actuación para resolver los retos del municipio a medio y largo plazo, que servirá como referencia para la redacción de los instrumentos de ordenación urbanística o su modificación.

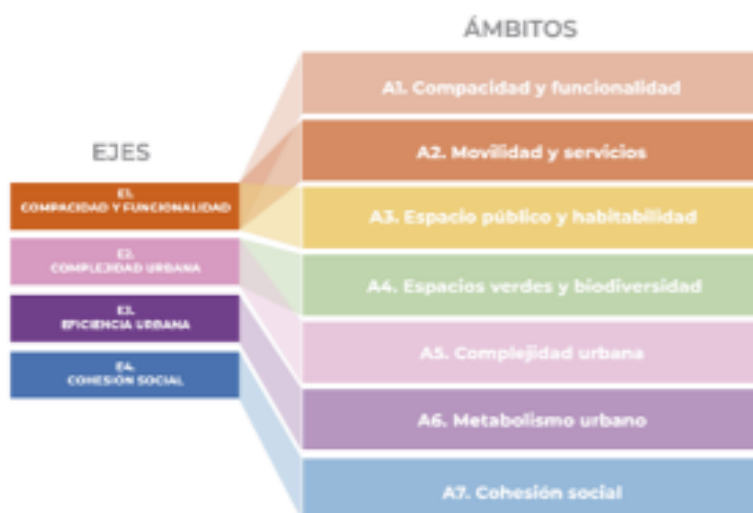
El modelo de desarrollo sostenible que se propone para el municipio de San Cristóbal de La Laguna cuenta con propuestas orientadas a frenar el consumo de suelo para avanzar hacia una mayor compacidad urbana y donde vivienda, movilidad sostenible, recuperación de la naturaleza y el campo, la implantación de un Distrito de Innovación, la gestión eficaz de los recursos hídricos o la implantación de políticas de residuos y energía, se dan la mano para avanzar en reducción de riesgos y hacia la autosuficiencia local.



El modelo propuesto refleja el compromiso del Ayuntamiento con la Agenda Urbana Española, la Agenda Urbana de las Naciones Unidas, la Agenda Urbana de Naciones Unidas para la UE y los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de la Agenda 2030.

El modelo de referencia propuesto en la Agenda Urbana Local es un modelo urbano intencional que es compacto en su morfología, complejo (mixto en usos y biodiverso) en su organización, eficiente metabólicamente y cohesionado socialmente.

Esta modificación tiene especial incidencia en los siguientes ejes del modelo: compacidad y funcionalidad, movilidad y servicios; y complejidad urbana.



TÍTULO 4 OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE ORDENACIÓN

18. Objetivos de la modificación del plan.

Con base en los principios descritos en los epígrafes anteriores, los objetivos de la nueva ordenación para solucionar los problemas detectados –analizados en el epígrafe 5 y conforme a los criterios de oportunidad extraídos del epígrafe 6 de este documento– son los siguientes:

Objetivo 1: “Adaptar la regulación del uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* del vigente PGO a la legislación sectorial sobrevenida”.

El objetivo principal consiste en introducir las modificaciones necesarias en las Normas Urbanísticas y anexos del PGO-2004 para adaptar sus determinaciones a las de la normativa sectorial de aplicación a las estaciones de servicio y surtidores de combustible, descritas en el epígrafe 5.3.

Objetivo 2: “Corregir las incongruencias detectadas en el PGO-2004”.

Otro de los objetivos es eliminar las incongruencias detectadas en la Normativa y Anexos del PGO-2004 y que, como se han señalado en el epígrafe 5.2.1, son las siguientes:

- Suprimir el carácter de uso característico (como uso terciario que es) de las *estaciones de servicio y surtidores de combustible* en la zona de edificación EC(n)UT.
- Suprimir la compatibilidad del uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* en la zona de edificación CT(2)UF, salvo su incorporación a establecimientos comerciales existentes, de conformidad con la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.

Objetivo 3: “Suprimir la obligatoriedad de tramitar un ED manteniendo el estudio de tráfico”.

Tal y como se ha expuesto en el epígrafe 5.2.3, el estudio de detalle no es el instrumento idóneo para resolver los problemas de circulación de vehículos. Con la supresión de la tramitación obligatoria de un ED se consigue un procedimiento más ágil y adecuado para solucionar los problemas causados por el incremento de tráfico de vehículos que suelen generar este tipo de instalaciones, siendo el instrumento idóneo para ello un “Estudio de tráfico” que evalúe la repercusión sobre la accesibilidad y la movilidad en el viario del entorno inmediato, y contemple el posible aumento del nivel de servicio de la red viaria y las medidas necesarias establecidas para garantizar la no saturación de la red, de acuerdo con sus dimensiones y sus niveles de servicio, analizando las maniobras de aproximación, posicionamiento y salida del camión cisterna en el interior de la parcela urbanística, en condiciones de máxima seguridad.

Objetivo 4: “Regular las condiciones de edificación para el uso de estaciones de servicio y surtidores de combustible”.

Regular las determinaciones sobre el uso, condiciones de ubicación de la actividad de estaciones de servicio y surtidores de combustible en el edificio o en su caso establecer restricciones sobre la proporción de la superficie destinada a la actividad de suministro de combustible en relación con la superficie destinada a la actividad comercial; establecer determinaciones que redunden en la mejora del paisaje urbano y del impacto



ambiental del ruido generado por el tráfico y las operaciones de repostaje, disminuyendo las molestias que pueden generar las instalaciones complementarias a la actividad de estaciones de servicio y surtidores de combustible, como pueden ser los túneles de lavado.

19. Propuestas de ordenación para alcanzar los objetivos.

Las propuestas de ordenación para alcanzar los objetivos son:

Propuesta 1: “Establecer determinaciones sobre el uso estaciones de servicio y surtidores de combustible”.

Se proponen las siguientes determinaciones urbanísticas para el *uso estaciones de servicio y surtidores de combustible*:

- Su implantación en zonas de uso global residencial requerirá la redacción de un Estudio de Tráfico que cuente con informe favorable de la administración competente en materia de tráfico según la titularidad de la vía que da acceso a la parcela. Este estudio deberá evaluar la repercusión sobre la accesibilidad y la movilidad en el viario del entorno inmediato, contemplando el posible aumento del nivel de servicio de la red viaria y las medidas necesarias establecidas para garantizar la no saturación de la red, de acuerdo con sus dimensiones y sus niveles de servicio y analizando las maniobras de aproximación, posicionamiento y salida del camión cisterna en el interior de la parcela urbanística, en condiciones de máxima seguridad. En ningún caso los vehículos en abastecimiento, en espera o de carga podrán interrumpir el tráfico peatonal y rodado de la calle.
- Salvo que en el referido Estudio de Tráfico se justifique lo contrario, los accesos y salidas a la parcela se realizarán desde vías rodadas con un ancho mínimo de ocho (8) metros y se situarán a una distancia no inferior a tres (3) metros de los linderos de la parcela. Además, en caso de parcelas en esquina, de seis (6) metros medidos desde el punto de intersección de las alineaciones oficiales de cada calle.
- No podrán instalarse en parcelas cuyo acceso se realice por espacios libres o vías peatonales.
- En las zonas y en los tipos de edificación abierta, la maniobra de posicionamiento del camión cisterna y el *Área de instalación de suministro a vehículos* (definida en la normativa sectorial de aplicación, ITC MI-IP 04 «Instalaciones para suministro a vehículos» o la que en su caso resulte de aplicación) deberá ubicarse en el interior del *Área de movimiento de la edificación* (definida en el art. 26 del Anexo 2 del PGO-2004). Además, en aplicación del artículo 20 del referido Anexo 2, solamente se podrá ocupar la superficie de la parcela exterior a esta área de movimiento con dos franjas del ancho mínimo imprescindible para el acceso y salida de vehículos.
- En las zonas y en los tipos de edificación cerrada, todas las instalaciones asociadas y el *Área de instalación de suministro a vehículos* (definida en la normativa sectorial de aplicación, ITC MI-IP 04 «Instalaciones para suministro a vehículos» o la que en su caso resulte de aplicación) deberán ubicarse a una distancia mínima de tres (3) metros de los linderos laterales y posterior.



- Para su emplazamiento en el interior de edificios, deberán cumplirse simultáneamente las siguientes condiciones:
 - Que los cerramientos verticales entre las zonas de uso público exterior y el *Área de instalación de suministro a vehículos* (definida en la normativa sectorial de aplicación, ITC MI-IP 04 «Instalaciones para suministro a vehículos» o la que en su caso resulte de aplicación) cuenten con una superficie libre de hueco que permita un grado de ventilación suficiente de forma que en ningún momento se produzcan emplazamientos clasificados como zona 0 o zona 1, conforme a lo establecido en la ITC-BT-29 del REBT o la que en su caso resulte de aplicación.
 - Que el *Área de instalación de suministro a vehículos* (definida en la normativa sectorial de aplicación, ITC MI-IP 04 «Instalaciones para suministro a vehículos» o la que en su caso resulte de aplicación) no tenga otros usos en plantas superiores ni esté dotada de cubierta o forjado, salvo la instalación de una marquesina suspendida o apoyada en estructura ligera.
- Cuando se incorporen a establecimientos comerciales existentes por aplicación de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, o ley que la sustituya, las instalaciones de suministro de combustible a vehículos serán exclusivamente de abastecimiento de combustible, excluyéndose expresamente los aparatos de suministro de agua y aire, así como los de lavado y aspirado de vehículos.
Las instalaciones permitidas como uso complementario del uso comercio quedarán vinculadas a éste, debiendo cesar la actividad económica de suministro de combustibles en caso de cese de la actividad comercial.

Propuesta 2: “Modificar las zonas de edificación EC(n)UT y CT(2)UF”.

Se propone suprimir la compatibilidad del uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* en la zona de edificación de Casco Tradicional CT(2)UF, que establece el artículo 212 de las Normas Urbanísticas del vigente PGO y que es contradictoria a la determinación del artículo 27 del Anexo 4, que lo prohíbe.

En consecuencia, el uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* en las parcelas de esta zona de edificación sólo sería posible como incorporación a establecimientos comerciales existentes, de conformidad con la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos; y siempre y cuando se cumplan las determinaciones urbanísticas señaladas en la propuesta 1.

Además, se propone añadir la palabra *comercio* en el uso característico de la zona de edificación EC(*)UT en el artículo 98.6 de las Normas Urbanísticas del PGO, que pasa a ser *terciario comercio* en todas sus categorías y no *terciario* en todas sus categorías, en coherencia con los artículos 94 y 183 de las referidas Normas Urbanísticas. Por este motivo se propone modificar igualmente la redacción del artículo 179 de las Normas Urbanísticas del PGO, añadiendo la palabra *comercial* en la definición que la etiqueta EA(n)UT, que corresponde a la edificación abierta para uso terciario comercial.

Con esta corrección se establece que las únicas zonas de edificación con el uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* como característico son las EC(1)ES y EA(1)ES.



Propuesta 3: “Modificar el grupo 14 de zona de edificación abierta EA(1)ES”.

Se propone establecer condiciones de posición a las edificaciones e instalaciones, fijando una separación mínima a cualquier lindero de tres (3) metros. En aplicación del artículo 20 del Anexo 2, este espacio deberá estar ajardinado, facilitándose con ello la integración paisajística y la protección ambiental y acústica.

Asimismo, como condiciones de volumen y forma se mantiene la altura máxima sobre rasante en número de plantas de una (1) planta y la altura máxima de cornisa de los edificios de tres metros y ochenta centímetros (3,80 m) y se propone añadir una altura máxima para las marquesinas y demás instalaciones de cinco (5) metros, medidos desde la cota de suelo urbanizado de la parcela.

La ocupación máxima en planta no procede.

La superficie edificable máxima no procede, al no ser posible materializar el coeficiente de edificabilidad, de 1 m²c/m²s con las condiciones de posición propuestas.

Propuesta 4: “Limitar la superficie destinada a instalaciones de suministro a vehículos como complementario de los establecimientos comerciales”.

Con el fin de garantizar que el establecimiento comercial, que es el uso principal y que por tanto caracteriza la función esencial del mismo, no se vea desproporcionadamente afectado por la actividad complementaria de suministro de combustible, se propone limitar su superficie –dentro de los márgenes establecidos por la legislación sectorial aplicable que dispone que “*los establecimientos podrán incorporar entre sus equipamientos al menos una instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos*”– con el fin de no distorsionar ni desnaturalizar el uso comercial previsto en el planeamiento para una determinada zona; añadiendo a la propuesta 1 lo siguiente:

“El Área de las instalaciones de suministro a vehículos podrá ocupar una superficie máxima no superior a la de la mitad del establecimiento comercial al que se incorpora o, en su caso, el mínimo exigible para dar cumplimiento a la legislación sectorial”.

Propuesta 5: “Modificar la zona de edificación cerrada EC(1)ES”.

Por último, con respecto a la zona de edificación cerrada EC(1)ES, con el uso *estaciones de servicio y surtidores de combustible* característico, se propone suprimirla y calificar como EA(1)ES las cuatro parcelas urbanísticas en zona de edificación EC(1)ES existentes, de forma que se posibilite el establecimiento de espacios ajardinados en los linderos de la parcela.

20. Descripción de las alternativas.

En función de cuáles de las propuestas anteriores sean seleccionadas, resultan 3 alternativas de ordenación además de la 0 (el vigente PGO-2004).

Todas las alternativas de ordenación propuestas, a excepción de la alternativa 0, cumplen con los objetivos de ordenación de la modificación descritos en el epígrafe 19.

Alternativa 0



Consiste en la aplicación del vigente Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna, adaptación básica del PGOU 2000 al TRLOTCENPC, cuyas determinaciones se han descrito en los epígrafes 5.2 y 8.1 de este documento.

Alternativa 1 (propuestas 1, 2 y 3)

Esta alternativa integra las siguientes propuestas de ordenación:

Propuesta 1 “Establecer determinaciones sobre el uso estaciones de servicio y surtidores de combustible”.

Propuesta 2 “Modificar las zonas de edificación EC(n)UT y CT(2)UF”.

Propuesta 3 “Modificar el grupo 14 de zona de edificación abierta EA(1)ES”.

Alternativa 2 (propuestas 1, 2, 3 y 4)

Esta alternativa comprende las señaladas para la alternativa 1 a la que se le añadiría la siguiente:

Propuesta 4 “Limitar la superficie destinada al uso como complementario de los establecimientos comerciales”, regulándose que, como actividad complementaria, la superficie del Área de las instalaciones de suministro a vehículos no podrá ser superior a la de la mitad del establecimiento comercial al que se incorpora de conformidad con la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.

Alternativa 3 (propuestas 1, 2, 3, 4 y 5)

Comprende las señaladas para la alternativa 2 a la que se le añadiría la siguiente:

Propuesta 5 “Modificar la zona de edificación cerrada EC(1)ES”, “Suprimir la zona de edificación cerrada EC(1)ES y calificar las 4 parcelas urbanísticas que cuentan con esta calificación como EA(1)ES”, que pasaría a ser la única zona de edificación del PGO con el uso estaciones de servicio y surtidores de combustible como característico.

21. Indicadores de valoración

En este epígrafe se exponen los indicadores de valoración de cada alternativa, que valoran la observancia de los objetivos y principios de desarrollo sostenible, tomando como referencia los sistemas de indicadores del modelo de ordenación propuesto en la Agenda Urbana Local:

Indicador 1 “Complejidad urbana y diversidad de usos”: este indicador atiende a la organización urbana, a las interacciones entre distintos elementos en el entorno de una ciudad, al grado de mixticidad de usos y a la coexistencia de diferentes actividades y funciones en el ámbito o en áreas cercanas, generando los siguientes beneficios:

- Accesibilidad: La diversidad de usos en un espacio facilita el acceso a distintos servicios y actividades sin tener que desplazarse grandes distancias, promoviendo la movilidad eficiente.



- Interacción social: La coexistencia de diversas actividades en un mismo lugar permite que diferentes grupos sociales interactúen entre sí, favoreciendo la creación de comunidades más integradas.
- Resiliencia económica: La mezcla de usos contribuye a la estabilidad económica de las ciudades.
- Vitalidad urbana: La diversidad de actividades contribuye a una ciudad más dinámica y vibrante, haciendo que los espacios sean más activos y atractivos durante todo el día.
- Seguridad y percepción de seguridad: La coexistencia de diferentes usos en el entorno favorece una ocupación constante del espacio público, lo que tiene un impacto directo en la seguridad.

Indicador 2 “Menor impacto y molestias a la población colindante”: la actividad de suministro de combustible genera impacto y molestias a la población debido al incremento de tráfico y al ruido producido por los vehículos, pero también debido a actividades que, sin tener relación con el suministro de combustible a vehículos, suelen emplazar sus instalaciones en las estaciones de servicio, como son “túneles de lavado” y “zonas de aspirado de vehículos”. Este indicador evalúa el impacto y molestias generadas, a través del establecimiento de determinaciones urbanísticas, que contribuyen a una mejor calidad de vida de los vecinos.

Indicador 3 “Derecho de los propietarios”: este indicador se refiere a la protección y el ejercicio efectivo de los derechos legales de los propietarios en el marco de la legislación urbanística aplicable.

El derecho de los propietarios del suelo comprende las facultades de uso, disfrute y explotación de este conforme al estado, clasificación, características objetivas y destino del suelo de acuerdo con la legislación urbanística aplicable.

Indicador 4 “Paisaje urbano”: el indicador del paisaje urbano se refiere a la evaluación de la calidad visual, estética, cultural y ambiental del espacio urbano. Este indicador mide cómo los elementos del entorno construido, los espacios públicos y las características naturales interactúan para formar un paisaje que influye en la percepción de los habitantes, la identidad de la ciudad y la calidad de vida.

22. Valoración de las alternativas.

En este apartado se valoran individualmente y de forma aritmética, siendo 0 la puntuación más baja y 3 la más alta, los indicadores derivados de los objetivos de ordenación en cada alternativa, incluida la 0, y se analizará el resultado para plantear cual es la alternativa más viable urbanísticamente para su desarrollo.

Valoración alternativa 0

- Indicador 1 “Complejidad urbana y diversidad de usos”

Este indicador se valora con un 1 teniendo en cuenta que, al no limitarse la superficie destinada a instalaciones de suministro a vehículos como uso complementario de los establecimientos comerciales, se afectaría al espacio destinado a estos, lo que podría provocar una reducción de la diversidad de actividades económicas y funcional del



ámbito. Además, este tipo de instalaciones interrumpen la continuidad del tejido urbano activo atractivo para el comercio, afectando a la accesibilidad, a la interacción social, a la vitalidad urbana y generando impactos negativos en la percepción de seguridad del entorno y en la funcionalidad del espacio público.

- Indicador 2 “Menor impacto y molestias a la población colindante”

Las instalaciones de suministro de combustible generan una serie de externalidades negativas que afectan directamente a la calidad de vida de los residentes cercanos y de los usuarios del espacio urbano. Entre ellas se encuentran los ruidos por el tránsito de vehículos, surtidores, emisiones contaminantes, olores derivados del combustible...

Este indicador se valora con un **1** ya que, al no limitarse la superficie destinada a instalaciones de suministro a vehículos (como uso complementario de los establecimientos comerciales) ni establecerse en las normas urbanísticas una distancia mínima a los linderos en las zonas de edificación cerrada, se posibilita su implantación colindante a edificaciones de uso residencial, agravando su impacto sobre la población.

Además, no se posibilita el establecimiento de espacios ajardinados en los linderos de la parcela que actúen como elementos de reducción del impacto ambiental.

- Indicador 3 “Derecho de los propietarios”

Este indicador se valora con un **3** considerando que, al no limitarse el uso de suministro de combustible, no se están afectando los derechos de los propietarios de las parcelas en las que se implanten.

- Indicador 4 “Paisaje urbano”

Este indicador se valora con un **1** teniendo en cuenta que en el vigente PGO no se establecen determinaciones suficientes para limitar la ocupación total de la parcela en las zonas de edificación cerrada; afectando negativamente a la imagen y al paisaje urbano, al no posibilitarse (dentro de la parcela), el establecimiento de espacios ajardinados, que actúen como elementos integradores del paisaje.

Valoración alternativa 1

- Indicador 1 “Complejidad urbana y diversidad de usos”

Este indicador se valora con un **2** porque, si bien no se limita la superficie destinada a instalaciones de suministro a vehículos, sí se reduce ésta con respecto al PGO-2004, al establecerse determinaciones urbanísticas de distancia a linderos que reducen la ocupación de la parcela por estas instalaciones, favoreciendo la accesibilidad, la interacción social y la mixticidad de usos en el ámbito o en áreas cercanas.

- Indicador 2 “Menor impacto y molestias a la población colindante”

Este indicador se valora con un **2** por el mismo motivo que en el indicador anterior, pues al establecerse una distancia mínima de las instalaciones de suministro a vehículos a los linderos, se impide la implantación de este tipo de instalaciones colindantes a edificaciones de uso residencial, mejorando su impacto sobre la población. Además, se



posibilita el establecimiento de espacios ajardinados en los linderos de la parcela que actúen como elementos de reducción del impacto ambiental, ya que la vegetación ayuda a absorber contaminantes del aire y mitigar el ruido generado por el tráfico y las operaciones de repostaje.

Indicador 3 “Derecho de los propietarios”

Este indicador se valora con un **2** ya que, si bien no se limita la superficie destinada a instalaciones de suministro a vehículos, sí se reduce ésta con respecto al PGO-2004, al establecerse determinaciones urbanísticas de distancia a linderos que conlleva la reducción de la ocupación y la edificabilidad de la parcela para este uso.

▪ Indicador 4 “Paisaje urbano”

Este indicador se valora con un **2** teniendo en cuenta que al establecerse determinaciones urbanísticas de distancia a linderos se reduce la ocupación de la parcela por estas instalaciones y se posibilita el establecimiento de espacios ajardinados en los linderos de la parcela, lo que mejora la imagen del paisaje urbano.

Valoración alternativa 2

▪ Indicador 1 “Complejidad urbana y diversidad de usos”

Este indicador se valora con un **3** porque, al limitarse la superficie destinada a instalaciones de suministro a vehículos como uso complementario de los establecimientos comerciales, no se afectaría al espacio destinado al uso principal (comercial), con lo que no se reduce la diversidad de actividades económicas ni funcional del ámbito. Además, al disminuirse la superficie destinada a este tipo de instalaciones, también se mejora la continuidad del tejido urbano activo atractivo para el comercio, sin afectar a la accesibilidad, a la interacción social, a la vitalidad urbana y sin generar impactos negativos en la percepción de seguridad del entorno y en la funcionalidad del espacio público.

Además, con la regulación de la implantación de instalaciones de suministro a vehículos mediante criterios de proporción dentro del tejido urbano, se consigue garantizar una mezcla equilibrada de actividades y una adecuada calidad del espacio urbano.

▪ Indicador 2 “Menor impacto y molestias a la población colindante”

Este indicador se valora con un **3** porque, al establecerse una distancia mínima de las instalaciones de suministro a vehículos a los linderos, posibilitarse el establecimiento de espacios ajardinados en los linderos de la parcela, que actúen como elementos de reducción del impacto ambiental, y al limitarse su superficie como uso complementario de los establecimientos comerciales, el impacto sobre la población es menor que el de la alternativa 1.

▪ Indicador 3 “Derecho de los propietarios”

Este indicador se valora con un **2** ya que, además de lo señalado en la valoración de la alternativa 1, en esta alternativa se limita también la superficie destinada a instalaciones



de suministro a vehículos, pudiendo resultar afectados con ello los derechos de los propietarios de las parcelas en las que se implanten.

- Indicador 4 “Paisaje urbano”

Este indicador se valora con un **2** por los mismos motivos expuestas en la valoración de la alternativa 1.

Valoración alternativa 3

- Indicador 1 “Complejidad urbana y diversidad de usos”

Este indicador se valora con un **3** por los mismos motivos expuestos en la valoración de la alternativa 2.

- Indicador 2 “Menor impacto y molestias a la población colindante”

Este indicador se valora con un **3** por los mismos motivos expuestas en la valoración de la alternativa 2.

- Indicador 3 “Derecho de los propietarios”

Este indicador se valora con un **1**, al añadirse a los motivos expuestos en la valoración de la alternativa 2, que las estaciones de servicio en zona de edificación EC(1)ES, al sustituirse esta tipología por una abierta, pasarían a tener una menor ocupación y superficie edificable.

- Indicador 4 “Paisaje urbano”

Este indicador se valora con un **3**, al considerarse que las determinaciones urbanísticas que mejoran la imagen y el paisaje urbano de las alternativas 1 y 2 se hacen extensivas a las estaciones de servicio existentes en zona de edificación EC(1)ES, al sustituirse la tipología de edificación cerrada por una abierta, que posibilita el establecimiento de espacios ajardinados en los linderos de la parcela.

Resultado de la valoración de las alternativas

En conclusión, tras la valoración de las alternativas se puede concluir que las **alternativas 2 y 3** obtienen la puntuación más alta (valoración: 10) frente a la **alternativa 0**, la menor valorada (valoración: 6) y la **alternativa 1** (valoración: 8).

Si bien la alternativa 2 obtiene un resultado más alto en la valoración del “derecho de los propietarios”, la alternativa 3 obtiene un mejor resultado en el indicador del “paisaje urbano”, siendo este uno de los objetivos que se quiere lograr con esta modificación. Por consiguiente, se estima que la alternativa 3 es la mejor valorada al primar el interés general “mejora del paisaje urbano”, siendo éste uno de los objetos de esta modificación, frente al interés privado “posibles derechos afectados a los propietarios”.



	Complejidad urbana y diversidad de usos	Menor impacto y molestias en la población colindante	Derecho de los propietarios	Paisaje urbano	Total
Alternativa 0	1	1	3	1	6
Alternativa 1	2	2	2	2	8
Alternativa 2	3	3	2	2	10
Alternativa 3	3	3	1	3	10

San Cristóbal de La Laguna, a la fecha de la firma.
Documento con firma electrónica

INFORME TÉCNICO
Número: 2025-0012 Fecha: 19/06/2025

