

# MEMORIA JUSTIFICATIVA

## de la adaptación a las Directrices de Ordenación General

Introducción

Motivación y alcance de las modificaciones a incorporar conforme al objeto del documento

Descripción general de las modificaciones incorporadas

Valoración detallada de la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General

Modificaciones incorporadas en relación con los Acuerdos Plenarios de la Corporación Insular

Modificaciones incorporadas para la adaptación a la legislación sectorial

Evaluación ambiental de las determinaciones del Plan

Anexos

## PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE

**Aprobado Definitivamente por DECRETO 56/2011, de 4 de marzo (B.O.C. nº58, de 21 de marzo de 2011)**

Revisión Parcial para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares





INTRODUCCIÓN	1
<b>Presentación y antecedentes</b>	1
<b>Objeto</b>	4
<b>Justificación de la procedencia y oportunidad del documento</b>	4
<b>Ámbito de la modificación</b>	7
<b>Contenido del Plan Insular de Ordenación de Tenerife</b>	8
MOTIVACIÓN Y ALCANCE DE LAS MODIFICACIONES A INCORPORAR CONFORME AL OBJETO DEL DOCUMENTO	13
<b>Sobre la adaptación a las Directrices de Ordenación General</b>	13
Las Directrices de Ordenación General en el sistema de planeamiento	13
Criterios para la adaptación a las Directrices en el marco de las determinaciones del PIOT	14
<b>Sobre la modificación de las disposiciones del PIOT en relación con los acuerdos del Pleno de la Corporación Insular</b>	17
El gobierno del territorio y la gestión del Plan Insular de Ordenación de Tenerife	17
<i>La situación actual</i>	17
<i>La iniciativa del Cabildo de Tenerife sobre la racionalización de la planificación territorial</i>	19
La necesidad de modificar el Plan Insular de Ordenación	21
Criterios que justifican la naturaleza de las modificaciones	23
<b>Sobre la modificación de las disposiciones del PIOT conforme a la legislación sectorial</b>	25

---

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS MODIFICACIONES INCORPORADAS	27
<b>Modificaciones incorporadas a las disposiciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife</b>	27
En relación con la Memoria	27
En relación con las Disposiciones Generales	28
En relación con las Disposiciones Territoriales	33
En relación con las Disposiciones Sectoriales	39
VALORACIÓN DETALLADA DE LA ADAPTACIÓN DEL PIOT A LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL	57
<b>Generalidades</b>	57
<b>Valoración de las determinaciones del PIOT respecto a las Directrices</b>	59
En relación con el Título II de Recursos Naturales	59
En relación con el Título III de Energía y Residuos	85
En relación con el Título IV de Ordenación Territorial	97
En relación con el Título V de Infraestructuras y Transporte	131
En relación con el Título VI de Patrimonio Cultural y Paisaje	153
En relación con el Título VII de Territorio y Actividad Económicas	165

---

MODIFICACIONES INCORPORADAS EN RELACIÓN CON LOS ACUERDOS DEL PLENO DE LA CORPORACIÓN INSULAR	177
<b>Relativas a la racionalización de los instrumentos de desarrollo previstos por el PIOT</b>	177
Sobre la superposición de instrumentos de ordenación en un mismo ámbito territorial	177
Sobre la formulación de varios instrumentos de ordenación acerca de una materia sectorial concreta o sobre ordenación de ámbitos singulares localizadas en el ámbito de ordenación de otro instrumento de ordenación ya previsto. .	185
Sobre la formulación de instrumentos de planeamiento de ámbito insular cuyas determinaciones son objeto de otro instrumento conforme a la legislación territorial o sectorial.	191
Sobre la formulación de planes territoriales que figuran con carácter de recomendación en las disposiciones normativas del PIOT.	192
Sobre la formulación de ordenanzas de carácter insular acerca de materias sectoriales en las que el Cabildo de Tenerife no posee competencias.	195
Sobre la incorporación de nuevas disposiciones normativas	196
Sobre los instrumentos de ordenación que se incorporan o redefinen sus contenidos por adaptación a las Directrices de Ordenación General	197
<b>Relativas a la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares</b>	207
MODIFICACIONES INCORPORADAS PARA LA ADAPTACIÓN A LA LEGISLACIÓN SECTORIAL	209
<b>Legislación sectorial posterior al PIOT</b>	209
<b>Sobre la ordenación en materia residencial</b>	210
<b>Sobre la ordenación de las infraestructuras portuarias</b>	211
<b>Sobre la ordenación en pesca y acuicultura</b>	213
<b>Sobre la ordenación de los residuos</b>	214

---

EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN	215
<b>Identificación de las determinaciones del plan potencialmente generadoras de impactos</b>	215
<b>Modelo de ordenación de puertos. Análisis y justificación de las alternativas seleccionadas</b>	219
<b>Valoración detallada y signo de los impactos inducidos por las determinaciones contenidas en el Plan</b>	220
Evaluación ambiental de la zonificación	221
<i>Metodología empleada en el ejercicio de evaluación ambiental de la zonificación</i>	221
<i>Resultado de la zonificación y de la evaluación ambiental correspondiente</i>	224
Evaluación ambiental de las actuaciones concretas	224
<i>Metodología aplicada en el ejercicio de evaluación de las actuaciones concretas</i>	227
<i>Resultado de la evaluación ambiental correspondiente</i>	230
<i>Síntesis de la evaluación ambiental de las actuaciones concretas</i>	247
<b>Descripción y justificación del conjunto de medidas ambientales protectoras y correctoras contenidas en el PIOT o remitidas al planeamiento de desarrollo</b>	248
Medidas ambientales respecto a la zonificación de la costa en función de su aptitud	248
Medidas ambientales respecto a la localización concreta de actuaciones portuarias	249

## ANEXOS

253

**Acuerdo de la sesión ordinaria del Pleno, celebrada el día 29 de abril de 2005, acerca la moción del Grupo socialista sobre la planificación territorial de Tenerife.**

**Acuerdo de la sesión extraordinaria del Pleno, celebrada el día 20 de octubre de 2003, acerca de la moción del Grupo Socialista para el inicio de expediente de modificación del PIOT en relación con el sistema portuario de la isla de Tenerife.**

**Acuerdo Institucional: Compromiso para el desarrollo del sistema portuario de Tenerife**

**Acuerdo de la sesión extraordinaria del Pleno, celebrada el día 30 de enero de 2005, acerca de la moción del Grupo Socialista para el inicio de expediente de modificación del PIOT en relación con el sistema portuario de la isla de Tenerife.**



## Introducción

---

### PRESENTACIÓN Y ANTECEDENTES

El 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 (de ahora en adelante TRLOTENC) fue aprobado definitivamente por Decreto 150/2002 de 16 de octubre, entrando en vigor el día veinte tras su publicación (BOC 140/2002, de 19 de octubre). Un año más tarde, en sesión de 3 de octubre de 2003, el Pleno del Cabildo de Tenerife aprobó el *Programa de Actuación* en el que se establecen las prioridades para el inicio de las acciones que desarrollan y concretan el Modelo de Ordenación Territorial del Plan Insular.

El PIOT es el instrumento básico de la planificación territorial, urbanística y de los recursos naturales de la isla de Tenerife, y constituye el marco de referencia de la ordenación y de la actuación de la Administración en dichas materias en el ámbito insular. Conforme al sistema de planeamiento integrado y jerarquizado establecido por el TRLOTENC los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos, de ordenación territorial y urbanística, así como las actuaciones sectoriales con relevancia en el territorio, formulados en Tenerife, han de ajustarse a sus determinaciones, con objeto de cumplir sus fines específicos e integrarse en el sistema de ordenación global.

Tras seis meses de vigencia del PIOT, el 14 de abril de 2003, el Gobierno de Canarias aprobó por Ley 19/2003, las *Directrices de Ordenación General de Canarias y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias*. Las *Directrices*, que constituyen el instrumento de planeamiento propio del Gobierno de Canarias, integran la ordenación de los recursos naturales y del territorio y ocupan el primer nivel en la jerarquía del sistema de planeamiento; por ello, todos los instrumentos de ordenación que se formulen en la Comunidad Autónoma, así como la actuación de las administraciones y los particulares, habrán de subordinarse a sus determinaciones.

La entrada en vigor de las Directrices tuvo dos efectos determinantes sobre el PIOT: la necesidad de adaptar sus determinaciones a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General en el plazo de dos años en los términos establecidos en la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003 y la posibilidad de que el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular que se redactase según lo dispuesto en la Disposición Adicional Primera modificara las determinaciones en materia turística del Plan Insular.

En sesión celebrada el 6 de abril de 2005, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias aprobó definitivamente de forma parcial el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife, que entró en vigor el día 25 de noviembre de 2005 (BOC 2005/231 de 24 de noviembre).

El documento que ahora se presenta constituye la adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General de Canarias así como a lo establecido en la legislación sectorial sobrevenida tras la entrada en vigor del PIOT, fundamentalmente, la Ley 2/2003, de 30 de enero, de *Vivienda de Canarias*, la Ley 14/2003, de 8 de abril, de *Puertos de Canarias* y la Ley 17/2003, de 10 de abril, de *Pesca de Canarias*. Incorpora también las modificaciones precisas para dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife acerca de la racionalización de los instrumentos de desarrollo del PIOT y la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona.

Asimismo se rectifican y precisan algunos términos utilizados en el texto del PIOT que se han manifestado como imprecisiones respecto de las leyes o normas ya vigentes cuando se elaboró el plan (Ley 1/1999, de 29 de enero, de *Residuos de Canarias*, Decreto 29/2002, de 25 de marzo, por el que se *regula el funcionamiento de las instalaciones denominadas Puntos Limpios* y Decreto 111/2002, de 9 de agosto, de *traspaso de funciones de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos*).

El documento elaborado aúna las dos modificaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife que, con carácter de Avance, tramitó el Cabildo de Tenerife durante el año 2006. Al respecto cabe destacar la siguiente relación de antecedentes:

- El 27 de marzo de 2006 la Consejo de Gobierno Insular del Cabildo de Tenerife aprobó el documento de **Avance de la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General de Canarias**, elaborado conforme a la redacción inicial de la disposición transitoria tercera de la Ley 19/2003, en virtud de la cual en tanto no se hubiese producido la Adaptación del Plan Insular no se podrían tramitar modificaciones o revisiones del mismo.
- Se inicia un periodo de **participación ciudadana y trámite de consulta** a las Administraciones Públicas según anuncios publicados en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma (BOC) nº 76 de 20 de abril de 2006 y BOC nº 108, de 6 de junio de 2006 que se prolonga entre el 21 de abril de 2006 y el 7 de julio de 2006. Resultado de dicho trámite se reciben un total de 23 sugerencias.
- A través de la Ley 1/2006, de 7 de febrero, *por la que se modifica la Ley 2/2003 de Vivienda de Canarias* se modifica la redacción inicial de la Disposición Transitoria Tercera de las Ley 19/2003 posibilitando la formulación de modificaciones de los Planes Insulares aún sin haberse adaptado a las Directrices. En consecuencia, el 31 de julio de 2006 el Consejo de Gobierno Insular aprobó la **Modificación nº2 del PIOT, sobre la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y sobre la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares**, formulada para dar cumplimiento a los Acuerdos Plenarios de 29 de abril de 2005 sobre la planificación territorial y de 20 de octubre de 2003 y de 30 de enero de 2005 sobre el carácter complementario de los puertos de Santa Cruz y Granadilla, así como al Acuerdo Institucional denominado *Compromiso para el desarrollo del sistema portuario de la isla de Tenerife*.

La modificación de las determinaciones de las disposiciones normativas del PIOT para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo se acompaña una revisión del **Programa de Actuación** del Plan Insular de conformidad con las modificaciones pretendidas.

- El periodo de **participación ciudadana y trámite de consulta** correspondiente a la modificación anterior se inicia el 12 de septiembre de 2006 y se prolonga durante 45 días hasta el 26 de octubre, según anuncio publicado en el BOC nº 177, de 11 septiembre de 2006. Se reciben un total de diez sugerencias.
- Emitidos los informes acerca de las sugerencias recibidas respecto de los dos Avances tramitados se formula para ser aprobado inicialmente un documento que los aúna. En sesión ordinaria de 26 de enero de 2007, el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, acordó la **aprobación inicial** del documento para **Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General de Canarias, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla.**
- Junto con la aprobación inicial se acuerda disponer la apertura del trámite de información pública y de consulta a las Administraciones por el plazo de dos meses, según anuncio publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma (BOC) nº 26 de 5 de febrero de 2007.
- Transcurrido el periodo de información pública y consulta, e incorporadas al PIOT las modificaciones oportunas derivadas del mismo, en Sesión de 11 de mayo de 2007, el Pleno del Cabildo de Tenerife acordó **aprobar provisionalmente** la adaptación del PIOT, así como remitirlo a la administración de la Comunidad Autónoma para proseguir su tramitación.
- En sesión celebrada el 30 de enero de 2009 la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) adptó el siguiente acuerdo:
  1. Suspender la aprobación de la Memoria Ambiental del Plan Insular, con objeto de que se realice la identificación de las modificaciones del PIOT propuestas y la posterior evaluación justificada de las que tienen efectos significativos sobre el medio ambiente, que deberá ser incorporada al Informe de Sostenibilidad y sometido nuevamente al trámite de información pública y consulta.
  2. En relación con el informe preceptivo y previo a la aprobación definitiva del PIOT a emitir por la COTMAC, informar favorablemente y de forma condicionada a la subsanación de las cuestiones reseñadas en el informe.

Incorporadas al informe de sostenibilidad y al Plan Insular las observaciones que figuran en el informe de la COTMAC, se elabora este documento para su consideración por el Pleno de la Corporación Insular a efectos de proceder al nuevo trámite de exposición pública del informe de sostenibilidad.

## OBJETO

El presente documento tiene por objeto principal la **adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General de Canarias**, conforme a la relación jerárquica establecida en el TRLOTENC para los distintos instrumentos de planeamiento y a lo dispuesto en el apartado primero de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General de Canarias y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

Ante la posibilidad de formular modificaciones de los PIO aún sin haber culminado el proceso de Adaptación a las Directrices, al objeto principal se suma el de **dar cumplimiento a los acuerdos de Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife**, de 29 de abril de 2005 relativos a la *racionalización, simplificación y concreción de los instrumentos de desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)* y a los acuerdos de 20 de octubre de 2003 y de 30 de enero de 2005 y al Acuerdo Institucional de 9 de febrero de 2004, en relación con la *puesta de manifiesto del carácter complementario de las instalaciones portuarias de Santa Cruz de Tenerife y las previstas en el litoral de Granadilla de Abona*.

Se incorporan también las modificaciones oportunas para incluir las cuestiones sobre el contenido de los Planes Insulares de Ordenación requeridas por la **legislación sectorial aprobada con posterioridad a la entrada en vigor del PIOT**.

## JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA Y OPORTUNIDAD DEL DOCUMENTO

La *Disposición Transitoria Tercera* de la Ley 19/2003 por la que se aprobaron las Directrices establecía, en su redacción inicial, la obligatoriedad de la adaptación de los Planes Insulares a las Directrices de Ordenación General en el plazo máximo de dos años desde su entrada en vigor; sin especificar nada al respecto sobre las Directrices de Ordenación de Turismo. Transcurrido dicho plazo sin que al menos se hubiese producido la aprobación provisional de los documentos adaptados no se podría aprobar ni continuar la tramitación de ningún plan territorial de desarrollo del mismo.

En el apartado cuarto de la citada *Disposición Transitoria Tercera* se establecía además que, transcurrido el plazo de dos años fijado para la adaptación a las Directrices de Ordenación General, tampoco podrían tramitarse modificaciones o revisiones del Plan Insular que no tuviesen por objeto la plena adaptación a lo dispuesto en la Ley 19/2003. Ante tal hecho, el Cabildo de Tenerife inició la elaboración del documento de **adaptación del PIOT**, cuyo **Avance fue aprobado por Consejo de Gobierno de 27 de marzo de 2006** (BOC nº 76, de 20 de abril de 2006 y BOC nº 108, de 6 de junio de 2006).

Conforme a la situación descrita, a partir del 16 de abril de 2005, fecha en que finalizó el plazo establecido para la adaptación de los Planes Insulares de Ordenación, se hizo imposible **la tramitación de los planes territoriales** de desarrollo del PIOT así como la **tramitación de cualquier modificación o revisión** del mismo que no estuviese motivada en la adaptación de sus determinaciones a las Directrices.

Esta situación fue precisada por el acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 28 de Julio de 2005, ante la consulta formulada por la Consejería de Infraestructuras Transporte y Vivienda sobre la tramitación y aprobación de Planes Territoriales de Ordenación. La COTMAC concluyó que la prohibición contenida en el apartado primero de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003 *no afecta a aquellos planes que, aún estando previstos en los Planes Insulares de Ordenación, constituyan el ejercicio de funciones propias de las Administraciones competentes por razón de la materia (...)* dado que si no se llegaría a la situación incongruente de posibilitar la tramitación de planeamiento sectorial en las islas que no cuentan con Plan Insular e imposibilitarlo en las que sí lo tienen .

La imposibilidad de tramitación del planeamiento territorial impuesta por las Directrices constituía entonces, y constituye en la situación actual, una sanción a los Cabildos en el ejercicio de su política de intervención en el territorio a través de los planes que desarrollan y concretan el modelo de ordenación establecido por los Planes Insulares.

A la vista de la grave situación creada, tras meses de paralización de la tramitación del Planeamiento Territorial en todo el ámbito de la Comunidad Autónoma y, ante la imposibilidad de cumplir los plazos establecidos en las Directrices para la adaptación de los PIO, el Parlamento de Canarias introdujo, a través de la disposición adicional segunda de la Ley 1/2006, de 7 de febrero, por la que se modifica la Ley de Vivienda de Canarias, una modificación de los apartados primero y cuarto de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003, por la que se aprobaron las Directrices.

Según la nueva redacción del apartado primero, quedaron exceptuados de la suspensión, los planes territoriales que ordenen materias estructurantes del Planeamiento Insular, que resulten necesarios para la correcta implantación del modelo territorial, sistemas generales, dotaciones o equipamientos, previo informe preceptivo de la COTMAC acerca del acuerdo motivado de la administración que formule el Plan justificando su carácter estructurante o estratégico. La modificación del apartado cuarto posibilitó, aún sin haberse adaptado a las Directrices de Ordenación General, la tramitación de modificaciones de los PIO y revisiones que tengan por objeto la adaptación parcial a sus determinaciones.

En el año 2006, ante la posibilidad de formular modificaciones del Plan Insular, se inició la que constituía, al margen de la adaptación a las Directrices, la primera modificación del PIOT tras su aprobación definitiva. Esta modificación tenía por objeto dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno del Cabildo de Tenerife de 29 de abril de 2005 relativos a la **racionalización, simplificación y concreción de los instrumentos de desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife** (PIOT) y a los acuerdos de 20 de octubre de 2003 y de 30 de enero de 2005 y al

*Acuerdo Institucional*, de 9 de febrero de 2004, en relación con la **puesta de manifiesto del carácter complementario de las instalaciones portuarias de Santa Cruz de Tenerife y las previstas en el litoral de Granadilla de Abona**.

Con fecha de 31 de julio de 2006 el Consejo de Gobierno Insular aprobó el Avance Modificación del PIOT, sobre la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo y sobre la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares, formulada para dar cumplimiento a los citados Acuerdos Plenarios. (BOC nº 177, de 11 septiembre de 2006), que se acompañaba, conforme al objeto de racionalizar el planeamiento territorial, de una revisión del Programa de Actuación de acuerdo a las modificaciones efectuadas.

Respecto a las determinaciones del PIOT en materia turística, cabe precisar que a pesar de la formulación conjunta de las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo, las disposiciones transitorias de la Ley 19/2003 no contemplan plazos ni medidas similares para la **adaptación de los Planes Insulares a las Directrices de Ordenación del Turismo**. Las previsiones de aplicación de las determinaciones de estas últimas tienen un tratamiento diferente en la Ley; para no condicionar a un lento y encadenado proceso de adaptaciones sucesivas a un sector tan vital y dinámico como el turístico, la disposición adicional primera habilita la figura de los **Planes Territoriales Especiales de Ordenación Turística Insular**, de contenido sucinto y procedimiento abreviado, que formulan los Cabildos Insulares y a los que dota de carácter vinculante. Estos Planes Territoriales imponen sus determinaciones a los Planes Insulares de Ordenación, desplazando sin más las que éstos pudieran contener que fueran discrepantes o contrarias a la nueva ordenación, pero, de acuerdo a la exposición de motivos de la Ley, no pretenden suplantarse a los instrumentos clave de la ordenación canaria del territorio y los recursos naturales: su objeto es adaptar la ordenación turística insular a las condiciones y límites al crecimiento que se prevé establecer cada tres años y desarrollar las condiciones de renovación, traslado y rehabilitación que establecen las Directrices, cuando no estén contenidas en el planeamiento insular en vigor, tal como recoge la disposición transitoria cuarta para la primera formulación de los mismos. No obstante, según consta en la Memoria de las Directrices de Ordenación del Turismo, estos Planes Territoriales Especiales de Ordenación Turística, al menos parece que los primeros, también *tienen por objeto poder disponer en corto plazo de una ordenación suficiente para permitir la aplicación de las directrices*.

El Plan Territorial Especial de Ordenación Turística, elaborado en desarrollo de las Directrices, fue aprobado definitivamente y de forma parcial por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, de fecha 6 de abril de 2005. Es por ello que el presente documento, atendiendo a su objeto, solo pretende introducir las modificaciones oportunas en materia de ordenación turística que se derivan directamente de las Directrices de Ordenación General

Superados los trámites de participación ciudadana y consulta a las Administraciones implicadas correspondientes a los documentos de Avance de la Adaptación del PIOT a las Directrices (BOC nº 76, de 20 de abril de 2006 y BOC nº 108, de 6 de junio de 2006) y de la Modificación nº2 (BOC nº 177, de 11 septiembre de 2006) y emitidos los informes acerca de las sugerencias presentadas, se elaboró un

documento único, que refunde los Avances tramitados, para la **Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General de Canarias, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla**, aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación Insular en sesión ordinaria de 26 de enero de 2007.

Conforme a las consideraciones expuestas y atendiendo al imperativo de Ley, acerca de la necesidad de adaptar los Planes Insulares de Ordenación a las Directrices de Ordenación General así como, a la posibilidad de formular las modificaciones del PIOT que den cumplimiento a los Acuerdos Plenarios de la Corporación Insular de 29 de abril de 2005 relativos a la racionalización, simplificación y concreción de los instrumentos de desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife y de 20 de octubre de 2003 y de 30 de enero de 2005 y al Acuerdo Institucional de 9 de febrero de 2004, en relación con la puesta de manifiesto del carácter complementario de las instalaciones portuarias de Santa Cruz de Tenerife y las previstas en el litoral de Granadilla de Abona, y teniendo en cuenta que han sido superados los trámites de información pública y consulta a las Administraciones así como emitidos los informes acerca de las alegaciones recibidas, se justifica la conveniencia del presente documento para continuar con el trámite preceptivo y proceder a su aprobación provisional.

## ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN

Conforme al objeto de la presente modificación, el ámbito de la misma es el ámbito territorial del PIOT, es decir, la isla de Tenerife; ello no excluye que, por la naturaleza de algunas determinaciones que se pretenden modificar, en ocasiones este ámbito sea menor que el insular dado que afectan a las disposiciones sobre de instrumentos de desarrollo del PIOT que ordenan ámbitos concretos que no abarcan toda la isla.

## CONTENIDO DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE

Si bien se conserva la estructura expositiva del Plan Insular vigente, con objeto de justificar las nuevas determinaciones incorporadas al documento y de dar cumplimiento a las exigencias requeridas por la legislación territorial y ambiental sobrevenida tras la aprobación del PIOT se han añadido los siguientes documentos:

- *Estudio de base* para justificar el modelo de ordenación de puertos.
- *Estudio de base* sobre los aeropuertos insulares, sus zonas de servicio y las servidumbres establecidas en razón de la navegación aérea
- *Informe de sostenibilidad ambiental y Memoria Ambiental*, en virtud de lo dispuesto de la Ley 9/2006, de 28 de abril, *sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*.
- Documentación cartográfica que consta de:
  - Modelo de ordenación de puertos
  - Mapa de potencial eólico
  - Mapa eólico
  - Ámbitos de regeneración paisajística
  - Esquemas de ordenación:
    - Infraestructuras de energía
    - Núcleos urbanos
    - Estructura comarcal

Completan la documentación correspondiente a esta modificación del PIOT, una revisión del **Programa de Actuación** en vigor, conforme a las modificaciones realizadas, y los **informes relativos a las alegaciones e informes institucionales** presentados durante el trámite de información pública y consulta a las Administraciones correspondiente al documento aprobado inicialmente.

Incorporados los documentos anteriores se relaciona a continuación el **contenido del Plan Insular de Ordenación de Tenerife**, según figura en las Disposiciones Generales del Título I:

1. De acuerdo con su finalidad básica y su posición en el marco del sistema de planeamiento, el PIOT comprende un conjunto de **disposiciones de variada naturaleza** que conforman la ordenación de la isla en su nivel y escala competencial. Estas disposiciones se estructuran en cuatro volúmenes:

- Memoria
- Disposiciones generales (el presente Título I)
- Disposiciones territoriales (el Título II)
- Disposiciones sectoriales (el Título III).

2. Las disposiciones antedichas se complementan con **documentación cartográfica**, que consta de los planos siguientes:

- Síntesis de la información
- Distribución básica de los Usos
- Modelo de estructura urbana
- Modelo de ordenación territorial
- Ámbitos de intervención singular
- Ámbitos de regeneración paisajística
- Mapa eólico
- Modelo de ordenación de puertos
- Esquemas de ordenación de los siguientes temas:
  - Esquema funcional
  - Estructura comarcal
  - Ordenación de los usos urbanos
  - Modelo viario y de transportes
  - Infraestructuras de energía
  - Núcleos urbanos

3. Sin carácter dispositivo, el PIOT incorpora los siguientes documentos, realizados como **estudios de base** para la redacción del plan:

1. La forma del territorio insular

2. La ordenación territorial del turismo
3. La agricultura
4. La ordenación territorial de la industria
5. Población y residencia
6. El soporte estructural del crecimiento (dedicado al análisis del conjunto de las redes de infraestructuras y equipamientos).

4. Dicha documentación escrita está acompañada de los correspondientes **planos de información territorial y urbanística**, con escalas de análisis diferenciadas en función de su respectiva temática:

- escala 1:100.000: delimitación de unidades territoriales litología, red viaria insular, otras redes de infraestructura y otros aspectos similares.
- escala 1:50.000: representación de la forma del territorio, intervenciones y reservas en el litoral.
- escala 1:25.000: esquemas de ordenación territorial comarcal, delimitación de Áreas Homogéneas, representación de la red viaria en las Unidades Territoriales y de los modelos de construcción en suelo rústico, estudio de la forma del territorio y áreas de interés agrícola.

5. A lo largo de la redacción, se han incorporado al contenido del plan, con el mismo carácter de **estudios de base**, documentos que incidían en materias insuficientemente estudiadas o que venían a completar la documentación elaborada:

- Inventario de planeamiento general (actualizado a junio de 1997).
- Inventario de planeamiento parcial (actualizado a junio de 1999).
- Documentos de base para la elaboración de la propuesta de regulación de las actividades-extractivas.
- Dictámenes emitidos sobre el contenido y alcance del Plan Insular en distintas materias sectoriales, que sirvieron para ir incorporando el resultado de las conclusiones de los distintos estudios y trabajos.
- Documentos de base para el Plan Insular de Carreteras.
- Estudio de la demanda del transporte y plan para la realización de la planificación intermodal del transporte terrestre en la isla de Tenerife.
- Estudio técnico-económico para la implantación de un transporte alternativo entre Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna.
- Diagnóstico ambiental del ámbito marino litoral de Rasca

- Diagnóstico ambiental del ámbito terrestre de Rasca (éste y el anterior contenidos en el documento denominado Memoria Ambiental del Plan Especial de Rasca)
- Estudio de base para justificar el modelo de ordenación de puertos.
- *Estudio de base* sobre los aeropuertos insulares, sus zonas de servicio y las servidumbres establecidas en razón de la navegación aérea

6. Como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley de Espacios Naturales de Canarias se incorporan al Plan Insular el contenido y determinaciones propias de su nueva condición de **Plan de Ordenación de los Recursos Naturales**, por lo que se elaboran estudios encaminados a dicha finalidad. El resultado de tales estudios se refleja en cinco volúmenes de información, cuyo contenido temático es el siguiente:

- Volumen I: Documento de Análisis (Medio físico, Flora y vegetación, Fauna, Ecosistemas y bibliografía).
- Volumen II: Documento de Diagnóstico (Medio físico, Diagnóstico del estado de conservación de los recursos naturales; Medio biótico, Diagnóstico del estado de conservación de los recursos naturales; Diagnóstico de sectores y actividades con implicaciones ambientales; Fichas-problema; bibliografía).
- Volumen III: Documento de Diagnóstico (Unidades Ambientales, Cartografía de Unidades Ambientales)
- Volumen IV: Documento de Directrices y Normativa (Disposiciones Generales, Áreas Homogéneas, Directrices de Ordenación Territorial, Fichas de los espacios naturales protegidos, Catálogo Insular de Especies en Peligro; Propuesta de Catálogo de especies de fauna marina amenazada).
- Volumen IV: Documento Plan de Actuaciones (Justificación del Plan de Actuaciones; Competencias del Cabildo Insular; Estructura del Plan de Actuaciones; Programa del Medio Urbano y Sector Industrial; Programa de Gestión de Residuos; Programa de Actuaciones sobre Flora y Vegetación; Programa sobre la Fauna; Programa de los recursos y actividades marinas; Programa en materia agropecuaria; Programa de actuaciones de planeamiento en espacios insulares protegidos).
- Volumen V: Cartografía Áreas Homogéneas.

7. Dicha información se completa con una **cartografía temática** que viene a integrar los aspectos más relevantes de los estudios relacionados anteriormente de cara a la configuración del modelo de ordenación insular y comprende las siguientes materias:

- Pendientes del terreno
- Espacios Naturales Protegidos
- Unidades ambientales
- Áreas agrícolas
- Categorías de Suelo Rústico
- Clasificación de suelo
- Expansión de la edificación (1987-96)
- Red de carreteras
- Ocupación edificatoria y suelo disponible
- Mapa de potencial eólico

8. Se anexa también un apéndice estadístico denominado **Documento de actualización de información del PIOT**, cuya finalidad es actualizar los datos en que se ha basado el diagnóstico del plan y la toma de decisiones.

9. Finalmente, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 9/2006, de 28 de abril, *sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente* se incorpora a la documentación del Plan Insular el **informe de sostenibilidad ambiental** y la **memoria ambiental**.

## Motivación y alcance de las modificaciones a incorporar conforme al objeto del documento

---

### SOBRE LA ADAPTACIÓN A LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL

#### **Las Directrices de Ordenación en el Sistema de Planeamiento.**

La aprobación de la Ley 9/1999, de 13 de mayo, de Ordenación del Territorio de Canarias, posteriormente refundida con la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias en el TRLOTENC, supuso el refrendo legal de una manera de abordar la planificación desde una perspectiva integral, considerando el territorio como un recurso natural, escaso, singular y no renovable que no debía continuar constituyendo un mero soporte físico de la actividad urbanística.

Tal como se refleja en su exposición de motivos, a través de esta Ley se materializaron las competencias en materia de ordenación recogidas en el Estatuto de Autonomía de Canarias, se integró en un único sistema de planeamiento la legislación autonómica existente hasta la fecha y se articuló un sistema basado en la planificación sostenible de los recursos, que incorpora la variable medioambiental y la ordenación de los recursos naturales, *referidos no solo a aquellas partes del territorio objeto de protección sino también al ámbito urbano y rural, a fin de garantizar como objetivo último la calidad de vida de los ciudadanos y la armonía con su entorno.*

Con objeto de garantizar la complementariedad y coherencia entre los instrumentos de ordenación que en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias desarrollarán la planificación de los recursos naturales, territorial y urbanística, así como las actuaciones con relevancia territorial, se define en el TRLOTENC un sistema único de planeamiento, integrado y jerarquizado. En este sistema la figura del Plan Insular, ya existente antes de la aprobación de la Ley, se refuerza como instrumento para la ordenación de los recursos naturales, de las estrategias de desarrollo territorial y como marco referencial de la ordenación urbanística, *que orienta las políticas de inversión pública, coordina las actuaciones supramunicipales y corrige los desequilibrios insulares*; sin embargo conforme a las relaciones de jerarquía definidas en el sistema de planeamiento anteceden a los Planes Insulares, las Directrices que constituyen uno de los nuevos instrumentos de ordenación incorporados en el TRLOTENC.

En el marco del sistema de planeamiento al que nos venimos refiriendo, las **Directrices de Ordenación** constituyen el instrumento de referencia para la planificación en materia de ordenación de los recursos naturales y del territorio, dado que son el *instrumento de planeamiento propio del Gobierno de Canarias* a cuyas determinaciones habrán de subordinarse los restantes instrumentos de ordenación, así como las actuaciones de las administraciones públicas y de los particulares.

Tras un complejo procedimiento de formulación y tramitación que se prolongó durante dos años, por Ley 19/2003, de 14 de abril, el Gobierno de Canarias aprobó conjuntamente las Directrices de Ordenación General de Canarias y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

El objeto de las Directrices de Ordenación establecido el artículo 15 del TRLOTENC, se precisa de manera muy sintética en la exposición de motivos de la Ley 19/2003: *lograr un modelo de desarrollo más sostenible y duradero para las islas, especialmente respetuoso con el medio ambiente y conservador de los recursos naturales, del patrimonio cultural y del territorio, pero también socialmente más equilibrado y justo, y generador de riqueza económica.* Con objeto de lograr este modelo de desarrollo sostenible el Gobierno de Canarias acordó la formulación conjunta de las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, al entender que *la definición de un marco territorial y de los recursos naturales para el archipiélago, no podía ser eficaz, dada su evidente interacción, si simultáneamente no se diseñaba el marco para la principal actividad económica.*

### **Criterios para la adaptación a las Directrices en el marco de las determinaciones del PIOT**

El objeto básico de las Directrices de Ordenación sobre la articulación de un modelo de desarrollo sostenible para Canarias al que se hacía alusión en el apartado anterior, es concordante con el establecido de forma más genérica en el PIOT respecto *a la configuración de un marco territorial apropiado para el desarrollo socioeconómico de la población insular, sin mermar la potencialidad para satisfacer las necesidades y aspiraciones de las generaciones futuras,* que de igual manera gira en torno a la consecución de un modelo de desarrollo equilibrado para la isla.

Según se refleja en la Memoria, al establecer los objetivos y principios de la ordenación, el PIOT parte del reconocimiento de la limitación superficial y de recursos de un medio insular de enorme riqueza ambiental, paisajística y ecológica pero sometido a las tensiones derivadas de un crecimiento poblacional y económico de gran magnitud, que *obligan a establecer medidas de racionalización en el uso del territorio para evitar, tanto el agotamiento de sus recursos, como el deterioro de la calidad de vida y de la oferta turística en que está basada la economía del archipiélago.*

De la correspondencia entre los objetivos y fines de ambos documentos, así como del análisis detenido de los principios y criterios de ordenación establecidos en la Memoria del PIOT se concluye que, con la entrada en vigor de las Directrices, el modelo de ordenación insular no ha perdido vigencia, por lo que esta Adaptación no supondrá una revisión o puesta en cuestión del mismo.

Tras un análisis exhaustivo de ambos, se puede concluir que el modelo de ordenación del territorial del PIOT se encuentra **totalmente adaptado al modelo de desarrollo sostenible para Canarias que propugnan las Directrices**, en consecuencia la adaptación de sus determinaciones a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General puede parecer que tiene, en muchas ocasiones, un carácter más

formal que de fondo, dado que trata esencialmente de complementar ciertos contenidos relativos a aspectos concretos, generalmente sectoriales.

Con carácter general, la introducción efectuada de nuevos contenidos y determinaciones por mandato legal de las Directrices, no supone modificaciones que afecten a los elementos que definen el modelo insular, sino que se traduce definición de determinados aspectos con mayor nivel de detalle del que actualmente poseen en el PIOT.

En función de las cuestiones expuestas y sin renunciar al rigor que ello requiere, el documento elaborado constituye una adaptación de los actuales contenidos del PIOT a los “contenidos mínimos” que exigen las Directrices, garantizando la permanencia de la coherencia del modelo de ordenación territorial y los elementos a través de los que se concreta. Conforme a las características del Plan Insular vigente, que constituye un plan que se completa y profundiza en la definición del Modelo a través de su planes territoriales de desarrollo, los trabajos de adaptación se han abordado conforme a los siguientes **principios básicos**:

- Considerar la planificación como un objetivo a desarrollar en etapas: el Plan Insular no es un instrumento “acabado” sino que establece una ordenación básica que es posteriormente precisada con mayor detalle a través del planeamiento de desarrollo, hecho que además aporta una cierta flexibilidad para proceder a futuras adaptaciones, tanto del Plan Insular como de los planes territoriales que se vayan formulando.
- Conservar la concepción actual del Plan Insular de Ordenación de Tenerife como “plan marco” que remite la ordenación específica de materias sectoriales a Planes Territoriales de desarrollo. Ello no debe suponer necesariamente un aumento de los planes de desarrollo del PIOT ni la elusión de determinaciones de las Directrices de Ordenación General; muchas de las nuevas determinaciones se podrán incorporar en el marco de los planes previstos o en formulación e incluso, otras, motivan la desaparición de algunos programados.
- Ante la perspectiva de la aparición de un gran número de directrices sectoriales previstas en las Directrices de Ordenación General, no incorporar al PIOT aquéllos contenidos que, si bien según el texto de las Directrices deberán incorporar los Planes Insulares de Ordenación, aparecen condicionados a los criterios que en el futuro establezcan las correspondientes directrices de ordenación sectorial, evitando adaptaciones sucesivas acerca de la misma cuestión.
- Evitar duplicidades normativas innecesarias no incorporando al PIOT las determinaciones que en las Directrices tienen el carácter de Normas de Aplicación Directa.
- Interpretar que en las ocasiones en que las Directrices se refieren al “planeamiento insular” en sentido genérico, no sólo se alude a los Planes Insulares de Ordenación sino también a los Planes Territoriales Especiales de Ordenación de ámbito insular a los que pueden remitir los PIO. La opción por una u otra alternativa se ha realizado en función la procedencia o no de incorporar las determinaciones requeridas conforme al marco en que el PIOT vigente plantea la ordenación de la materia concreta.

Tomando como referencia los principios anteriores para la elaboración de la adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General se adoptó la siguiente **metodología** de trabajo:

1.- Se realizó en primer lugar una lectura detenida de las Directrices identificando las que:

- Son Normas de Aplicación Directa (NAD) con objeto de verificar que las determinaciones actuales del PIOT no resultasen contradictorias con las mismas.
- Hacen referencia a los Planes Insulares de Ordenación o al “planeamiento insular”, independientemente de si se trata de normas de aplicación directa (NAD), normas directivas (ND) o recomendaciones (R), para incorporar las determinaciones que fueran procedentes o en su caso, en base a los criterios expuestos anteriormente remitirlas a los planes territoriales especiales de ordenación correspondientes.
- Están referidas al “planeamiento” en sentido genérico, para valorar si lo dispuesto en éstas pudiese estar referido a contenidos que deban incluir los PIO.
- Mencionan acciones que deban emprender las Administraciones Públicas o los Cabildos, que puedan ser objeto de regulación en materia de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística y pudiesen estar incorporadas en el Plan Insular.

2.- Seleccionadas las directrices en función de los principios anteriores, se realizó una valoración de la afección de lo dispuesto en cada directriz concreta sobre las determinaciones que el PIOT incorporaba al respecto, con objeto de dilucidar cuáles eran las modificaciones precisas para su adaptación. Ello permitió evaluar el grado de adecuación del PIOT a las Directrices confirmando la impresión inicial derivada del análisis de los objetivos y principios de ordenación, acerca de la consideración del PIOT como un plan “básicamente” adaptado.

La valoración detallada de las determinaciones del PIOT respecto de lo dispuesto en cada directriz concreta, así como la consideración de la necesidad o no de introducir nuevas determinaciones al objeto de adaptarse a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General, se incorpora en el capítulo cuarto denominado *valoración detallada de la adecuación del PIOT a las Directrices*.

Además de su interés en cuanto valoración del grado de adecuación del PIOT a las Directrices con la reseña a cada directriz concreta y a las determinaciones del PIOT que verifican su cumplimiento o, en su caso, las incorporadas para cumplimentar lo dispuesto en la directriz en cuestión, el capítulo cuarto citado constituye un “instrumento de consulta” respecto de las opciones tomadas en la adaptación acerca de lo dispuesto en cada una de las directrices.

## SOBRE LA MODIFICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL PIOT EN RELACIÓN CON LOS ACUERDOS DEL PLENO DE LA CORPORACIÓN INSULAR

### **El gobierno del territorio y la gestión del Plan Insular de Ordenación de Tenerife**

#### *La situación actual*

Tal como se puso ya de manifiesto en el capítulo anterior, la aprobación de la Ley 9/1999, de 13 de mayo, de Ordenación del Territorio de Canarias, posteriormente refundida con la Ley 12/1994 de Espacios Naturales de Canarias en el TRLOTENC, supuso la unificación en una sola norma de gran parte de las disposiciones legales de carácter parcial que se habían aprobado en la Comunidad Autónoma en el ejercicio de sus competencias de ordenación del territorio, medio ambiente y urbanismo desde su constitución como autonomía.

A través de la Ley 9/1999 se articuló un sistema de planeamiento único, integrado y jerarquizado para Canarias, con el que se pretendía abordar la planificación de forma integral definiendo las relaciones de prevalencia entre los distintos instrumentos de ordenación que componen el sistema.

Según lo preceptuado en el TRLOTENC todo acto de transformación del territorio o de uso del suelo, sea de iniciativa pública o privada, tendrá que estar legitimado por el instrumento de ordenación correspondiente en cada caso, hecho novedoso en el marco de la planificación canaria. Entre los distintos instrumentos que integran el sistema de planeamiento, la mayor innovación se produce en los de ordenación territorial en cuanto que aparecen gran cantidad de nuevas figuras de planeamiento o se redefinen los contenidos y ámbito competencial de los existentes, hecho sin precedente en la Comunidad Autónoma: las Directrices de Ordenación, los Planes Territoriales Especiales, los Planes Territoriales Parciales, etc...

A la aparición de estos nuevos instrumentos de ordenación se suma la vertiginosa actividad legislativa que en materia de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística se ha producido tras su aparición, a la que se suman las disposiciones de la legislación sectorial que regula actividades de relevancia territorial. En este sentido los hitos normativos más relevantes, hasta la fecha son:

- La aprobación del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.
- La aprobación de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las *Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias*.

- El Decreto 183/2004, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión y Ejecución del Sistema de Planeamiento de Canarias.
- La Ley 2/2003, de 30 de enero, de Vivienda de Canarias, modificada por la Ley 1/2006.
- La Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.
- La Ley 17/2003, de 10 de abril, de Pesca de Canarias.
- El Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias

A éstas ha de sumarse la legislación estatal en la materia, como la reciente Ley 9/2006, de 28 de abril, *sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente* que resulta de la trasposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2001/42/CEE, por la que se han incorporar nuevos contenidos a los instrumentos de ordenación relativos a la evaluación ambiental de los efectos de sus determinaciones.

Así, la complejidad de la materia que se aborda en las normas que afectan a la ordenación del territorio es en buena medida consecuencia de la propia dificultad del sistema territorial adoptado por nuestra Comunidad Autónoma, en el que además de concurrir las Administraciones Públicas municipal, insular y autonómica en el ejercicio de las competencias sobre el territorio, se ha establecido un estructura jerarquizada de las figuras de planeamiento de forma que los instrumentos superiores vinculan a los restantes, debiendo atenderse igualmente a lo que establezca la normativa sectorial con incidencia en el territorio.

La situación descrita ha devenido en el convencimiento generalizado de la existencia de un exceso de normas en materia de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística que se ha traducido, a la hora de su aplicación, en:

- Problemas de interpretación y prevalencia entre las distintas normas, derivados en muchas ocasiones de la utilización de una técnica legislativa poco acertada con abundantes impresiones en la redacción de preceptos, la excesiva utilización de conceptos jurídicos indeterminados, la utilización de un mismo término con significados diversos en la misma norma, etc...
- Excesiva complejidad a la hora de aplicar las normas y delimitar sus distintos ámbitos de competencia por parte de las distintas Administraciones implicadas en los procesos de planificación.
- Superposición de un número excesivo de instrumentos ordenación en un mismo ámbito territorial, que llevan aparejado en muchas ocasiones, sus correspondientes suspensiones de licencias.
- Continuos procesos de adaptación de los instrumentos de planeamiento, sometidos a los plazos que a tal fin ha venido estableciendo la legislación en materia de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística.

Todo ello, en el relativamente breve plazo transcurrido desde la aprobación de la Ley 9/1999, unido a la complejidad del sistema de planeamiento articulado por la propia Ley, han puesto de manifiesto las dificultades y limitada capacidad de las propias Administraciones Públicas competentes para la aplicación de las normas y la de los operadores técnicos y jurídicos a la hora de formular los instrumentos de ordenación, generando a su vez un cierto rechazo social hacia la planificación en general. A ello además se une la continua situación de expectativa ante la aparición de nuevas normas, tales como los reglamentos que desarrollan las nuevas leyes y los nuevos instrumentos de ordenación que completan el Sistema de Planeamiento.

Hasta la fecha la Administración de la Comunidad Autónoma ha abordado esta situación de forma parcial a través de continuas modificaciones del TRLOTENC o de las realizadas a las Directrices de Ordenación General. Sin embargo, el carácter parcial de las modificaciones, que generalmente han estado destinadas a la resolución de problemas coyunturales tal como la prórroga sucesiva de los plazos para la adaptación de los planes, no han contribuido a mejorar la situación, resultando en muchas ocasiones contraproducentes con la propia lógica del sistema.

*Es evidente que la situación expuesta perjudica claramente al correcto desarrollo de la ordenación del territorio como función pública que ostenta la máxima importancia en un territorio espacialmente limitado como es el insular, en el que debe procurarse la consecución del adecuado equilibrio entre el respeto y la conservación del medio ambiente y los recursos naturales, y el desarrollo económico y social.*

#### *La iniciativa del Cabildo de Tenerife sobre la racionalización de la planificación territorial*

Durante el proceso de formulación del PIOT se puso de manifiesto, entre otras cuestiones, la hasta entonces ausencia de una política de gobierno eficaz del territorio y la necesidad de una ordenación y gestión adecuadas de un ámbito territorial aislado y muy limitado que ya había superado su capacidad endógena.

La necesidad de una planificación global que contemplase de forma integral la compleja realidad insular y que posibilitara un marco de desarrollo adecuado ha sido satisfecha a través de la formulación y aprobación del propio Plan Insular; sin embargo, es responsabilidad del Cabildo de Tenerife y del resto de las administraciones realizar la compleja tarea de gestión que permita llevar adelante los planteamientos de la planificación y, en definitiva, posibilitar la materialización del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT.

La materialización y consolidación del MOT es una tarea compleja, que exige del compromiso de todas las Administraciones en tanto que dicho modelo se ha planteado como un modelo global y abierto que ha de ser concretado a través del planeamiento territorial que lo desarrolla, de los planes y normas de los Espacios Naturales Protegidos y del planeamiento urbanístico, conforme a las normas del sistema de planeamiento.

Si bien, tal como se ha citado, la Ley 9/1999 con objeto de someter todas las actuaciones territoriales a un proceso de planificación previa y posibilitar una actuación coordinada de las Administraciones articuló un sistema de planeamiento integral y jerarquizado, la quizá excesiva complejidad del sistema, el exceso de normas jurídicas y las dificultades de gestión por parte de la Administración a que se hizo alusión anteriormente, están subvirtiendo la finalidad de la Ley generando un preocupante descrédito social acerca de la utilidad de la planificación y la puesta en cuestión la operatividad del sistema o del marco legal vigente.

Ante la compleja situación antes descrita, el Cabildo de Tenerife con afán de ser más eficaz en sus competencias en materia de ordenación del territorio y al objeto de lograr una mayor eficacia en la materialización del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT abordó esta cuestión en Sesión Plenaria de 29 de abril de 2005, acordando por unanimidad:

- *Solicitar al Gobierno y al Parlamento de Canarias que proceda a reducir, simplificar y dotar de la máxima calidad normativa a los procesos de creación de normas jurídicas que afecten a la ordenación del territorio insular, a fin de que las mismas puedan ser correctamente aplicadas por las Administraciones Públicas de Canarias y por el resto de los operadores jurídicos que inciden en la ordenación territorial.*
- *Solicitar al Gobierno de Canarias a abrir un debate compartido con el resto de las Administraciones Públicas Canarias que permita la racionalización de los contenidos y determinaciones de la Leyes, Reglamentos e instrumentos de planeamiento.*
- *El Cabildo de Tenerife procederá a la racionalización y simplificación en la medida de lo posible del desarrollo del Programa de Actuación del PIOT.*

## **La necesidad de modificar el Plan Insular de Ordenación**

Dar cumplimiento al apartado tercero del Acuerdo del Pleno del Cabildo de Tenerife de 29 de abril de 2005 antes citado, en que se alude a la racionalización y simplificación del desarrollo del Programa de Actuación del PIOT, conlleva realizar la modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife que se incorpora al documento de Adaptación a las Directrices de Ordenación General, en virtud de lo dispuesto en el apartado cuarto la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003.

Con esta modificación del PIOT, que se suma a las necesarias para su adaptación a las Directrices, se pretende emprender un proceso de racionalización y concreción de los instrumentos de planeamiento que desarrollan el propio Plan Insular evitando en la medida de lo posible superposiciones innecesarias de instrumentos de ordenación en un mismo ámbito territorial, concretando la finalidad y los objetivos que se pretendan alcanzar con la formulación de cada plan, eludiendo la formulación de planes que ya formulan otras administraciones competentes en la materia sectorial correspondiente, incorporando nuevos contenidos al PIOT, etc...

De ello resulta una disminución del número de planes territoriales de desarrollo del PIOT, dado que se parte del convencimiento de que el pretendido gobierno del territorio, en la situación actual, exige un ejercicio de síntesis normativa y "economía" de instrumentos de ordenación al objeto de formular adecuadamente y gestionar los instrumentos previstos en el marco del sistema de planeamiento vigente.

La modificación realizada a tal objeto tiene como consecuencia, para ser efectiva, una reconsideración del Programa de Actuación del PIOT en que se ve reducido el número de planes territoriales actuales y se revisan los niveles de prioridad en el desarrollo de los mismos. Esta reducción en el número de instrumentos de desarrollo del Plan Insular no supone una renuncia a la potestad de gobierno del territorio sino un intento de ser más eficaz en esta tarea, haciendo balance del periodo transcurrido desde la aprobación del PIOT e intentando reconducir las dificultades observadas en su aplicación y desarrollo en el contexto actual, con objeto de garantizar la mejor implantación del Modelo de Ordenación Territorial.

En el marco de esta estrategia se ha de considerar la dificultad que supone la formulación del planeamiento territorial, no sólo por la profusión legislativa a que se ha aludido anteriormente y la continua situación de expectativa ante la aparición de nuevas normas, sino también por lo novedoso de la figura de los planes territoriales especiales y parciales dentro del sistema de planeamiento. El alcance y contenido de cada uno de dichos instrumentos, así como las relaciones que deben guardar entre sí para cumplir sus fines específicos, integrados armónicamente en el sistema global, se encuentran pendientes de regulación a través del correspondiente desarrollo reglamentario, situación que genera en ocasiones conflictos entre las diferentes Administraciones y desigualdades significativas entre los planes a la hora de modular su alcance o delimitar las competencias estrictamente territoriales de las propiamente sectoriales.

Además de las modificaciones introducidas en el Plan Insular en base al Acuerdo Plenario de 29 de abril de 2005 citado, se introduce también en este documento una modificación relativa a las infraestructuras portuarias de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla previstas en el Plan Insular.

De forma expresa se pone de manifiesto en las disposiciones normativas del PIOT la **complementariedad de las instalaciones portuarias de Santa Cruz de Tenerife y las previstas en Granadilla de Abona**, ligadas al polígono industrial y al desarrollo de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, conforme a los Acuerdos del Pleno de la Corporación de fecha 20 de octubre de 2003 y de 30 de enero de 2005 y al Acuerdo Institucional firmado por el presidente del Gobierno de Canarias, el presidente del Cabildo Insular de Tenerife, los alcaldes de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona, el presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y otros órganos implicados que se citan en el apartado de antecedentes de esta Memoria.

Literalmente, en el Acuerdo del Pleno de la Corporación Insular –adjunto en el anexo final de esta Memoria- respecto a la cuestión que repercute en el modelo de ordenación de las infraestructuras portuarias insulares establecido en el Plan Insular se enuncia que,

*A) El Cabildo Insular de Tenerife manifiesta:*

*1) El Puerto de Santa Cruz debe ser el principal puerto de la Isla, de tal forma que la actividad portuaria continúe siendo una de las principales actividades económicas de área metropolitana. A tal fin, además del tráfico de pasajeros, de cruceros y de embarcaciones de recreo, se deben mantener en este puerto las operaciones de abastecimiento de la isla. (...)*

*2) Resulta conveniente para los intereses insulares la creación de un puerto en Granadilla, que se concibe como una instalación complementaria al Puerto de Santa Cruz, estrechamente ligada al Polígono Industrial de Granadilla y formando parte de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.*

*B) El Cabildo de Tenerife aprueba:*

*1) Dirigirse a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife con objeto de que se adapte el proyecto del Puerto de Granadilla a las características descritas y aprobadas por este Pleno.*

*2) Considerar como una interpretación del PIOT lo expresado en las manifestaciones anteriores y comunicar las mismas a las redacciones de los planes territoriales parciales de Ordenación del Puerto y Frente Marítimo de Santa Cruz y de la Plataforma Logística del Sur.*

## Criterios que justifican la naturaleza de las modificaciones

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife se plantea como un “plan marco”, que establece el modelo de ordenación territorial y los instrumentos de desarrollo que irán concretando la definición del mismo. Del análisis de las disposiciones del PIOT acerca de los planes que han de desarrollar y concretar el MOT se concluyen diversas situaciones que, con objeto de dar cumplimiento al acuerdo Plenario sobre la racionalización y simplificación de los mismos, han de tenerse en cuenta y analizarse. Entre ellas cabe mencionar, la superposición de diversos instrumentos de ordenación en un mismo ámbito territorial, la remisión a formular varios instrumentos de ordenación sobre una materia sectorial concreta, la previsión de formular instrumentos de ordenación de ámbito insular cuya determinaciones son ya objeto de otro instrumento o de otra administración conforme a la determinaciones de la legislación específica en la materia, la remisión a la formulación de planes que figuran con el carácter de recomendación, etc...

En base a las cuestiones antedichas y conforme al objeto planteado acerca de la simplificación y racionalización de los instrumentos de ordenación que desarrollan el PIOT, las modificaciones en las disposiciones normativas que se incorporan en la presente modificación se han realizado de acuerdo a los siguientes criterios:

- **Evitar, en la medida de lo posible, la superposición de instrumentos de ordenación en un mismo ámbito territorial** al objeto de no favorecer la aparición de disposiciones normativas innecesarias o que puedan presentar incoherencias entre sí. Conforme a ello podemos distinguir varias situaciones que se han pretendido evitar:
  1. La superposición en un mismo ámbito de Planes Territoriales Parciales de Ordenación.
  2. La superposición en el mismo ámbito territorial de instrumentos de ordenación de Espacios Naturales Protegidos y Planes Territoriales Parciales.
- **Refundir en un solo plan varios instrumentos de ordenación que afecten materias sectoriales concretas o que se puedan integrar como ámbitos singulares en el de un instrumento de ordenación ya previsto que tenga carácter global.** Un ejemplo de ello sería la previsión de la formulación un *PTEO de Infraestructuras Energéticas* que incorpore en un solo plan el *PTEO de Infraestructuras Eléctricas* y los *PTEO de Energías Renovables* y de *Grandes Infraestructuras Eléctricas del Área Metropolitana* incluidos en el Programa de Actuación en vigor.
- **Eludir la formulación de instrumentos de planeamiento de ámbito insular cuyas determinaciones son objeto de otro instrumento conforme a la legislación territorial o sectorial**, como el *Catálogo Insular de Especies Amenazadas de la Flora y la Fauna Silvestre terrestre y marina* que constituye el símil insular del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora y la Fauna Silvestre.

- **Eliminar la referencia expresa a la formulación de planes territoriales que figuran con carácter de recomendación en las disposiciones normativas del PIOT** aunque con ello no se impida la formulación de dichos planes si, en un momento concreto durante el periodo de vigencia del PIOT se justifica su necesidad. Tal es el caso de muchos de los *PTEO de recursos naturales* “continuos” previstos en el PIOT, como la gea, la atmósfera, la vegetación y los bosques, la fauna silvestre y sus hábitat, etc...
- **No prever formular ordenanzas de carácter insular sobre materias sectoriales en las que el Cabildo de Tenerife no posee competencias** como la *Ordenanza Insular de Explotaciones Ganaderas*.
- **Incorporar nuevas disposiciones normativas al Plan Insular** motivadas por la actualización de sus determinaciones respecto a las disposiciones de la legislación sectorial sobrevenida tras su aprobación definitiva que hagan innecesaria la definición de dichos contenidos a través planes de desarrollo. Tal es el caso de la inclusión en el PIOT del modelo de ordenación de puertos, correspondiente al segundo nivel, conforme a las disposiciones de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias que ha permitido no remitir a la formulación del *PTEO de Puertos* previsto en el Plan Insular vigente.

Aunque las adaptación a la legislación sectorial sobrevenida como se ha señalado, es uno de los objetivos del presente documento de modificación del PIOT y se expondrá con mayor grado detalle en el capítulo sexto de la presente memoria, corresponde citar en éste aquéllas determinaciones incorporadas con tal objeto al PIOT que afectan a los instrumentos de desarrollo previstos, tal como en este caso la inclusión del modelo de ordenación de puertos en sustitución del PTEO de Puertos al que remite el documento vigente.

Además de las modificaciones que se justifican por la aplicación de los criterios señalados se ha de tener en cuenta que de la **Adaptación a las Directrices** también se derivan modificaciones de las disposiciones normativas del PIOT a través de las que se incorporan nuevos instrumentos de desarrollo, se suprimen otros previstos o, se redefinen los contenidos de algunos de los ya existentes. En este caso se ha de mencionar la inclusión de determinaciones relativas al *PTEO de Establecimientos Turísticos Recreativos*, al *PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio*, *PTEO de Ordenación del Paisaje*, *PTEO para la Prevención de Riesgos* (antes de los Servicios de Protección Civil), *PTEO de las Áreas residenciales* (antes de suelo residencial), así como de las relacionadas con el PE Puerto, frente marítimo y casco de Los Cristianos y PE Puerto, frente marítimo y casco del Puerto de la Cruz, que se modifican para adecuarse a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación del Turismo y adoptan la denominación específica de planes especiales de rehabilitación urbana.

La modificación de las determinaciones del PIOT realizadas conforme a los principios descritos se ha de completar, para ser efectiva y posibilitar el cumplimiento del acuerdo del Pleno de la Corporación Insular de 29 de abril de 2005, con una **revisión del Programa de Actuación** en vigor. Esta revisión del Programa tiene por objeto garantizar, en el marco actual, la mayor eficacia posible en la acción de gobierno del territorio y la adecuada gestión para la definición e implantación del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT.

## SOBRE LA MODIFICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL PIOT CONFORME A LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

Desde la entrada en vigor del Plan Insular de Ordenación de Tenerife en octubre del año 2002, hace ya más de tres años, el Gobierno de Canarias ha aprobado diversas leyes que regulan materias sectoriales cuyas disposiciones tienen incidencia en la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística y que deben ser incorporadas al PIOT.

En la formulación de este documento se pretenden incluir las determinaciones específicas que cumplimentan lo dispuesto en la legislación sectorial siguiente:

- Ley 2/2003, de 30 de enero, de **Vivienda de Canarias**
- Ley 14/2003, de 8 de abril, de **Puertos de Canarias**
- Ley 17/2003, de 10 de abril, de **Pesca de Canarias**

Las modificaciones a introducir al respecto se restringen a lo dispuesto estrictamente en las mismas acerca de los Planes Insulares de Ordenación, sobre la determinación de los municipios de preferente localización de vivienda en los Planes Insulares y sobre la localización la incorporación de la estructura y localización de los puertos de titularidad autonómica. En relación con la Ley de Pesca, si bien se establece en ésta la necesidad por parte de los Cabildos de elaborar una propuesta de ordenación de la acuicultura para su incorporación al Plan Regional no se ha estimado necesario incorporar determinaciones normativas en el PIOT vigente dado que aunque dicho Plan Regional tiene el carácter de PTEO será de desarrollo de la propia Ley. Las modificaciones del Plan en este aspecto se reducen a una mera corrección terminológica en que se sustituye el término cultivos marinos por acuicultura, de acuerdo con los propios términos de la Ley de Pesca.

Además, se incorporan algunas correcciones en los artículos correspondientes a la ordenación de los residuos y a las instalaciones para su gestión que consisten en la adecuación de los términos utilizados en el PIOT a los establecidos en la Ley 1/1999, de 29 de enero, de Residuos de Canarias. Básicamente se modifican cuestiones relativas a los puntos limpios, a la sustitución del término “residuos sólidos” por el de “residuos” y a la denominación del *Complejo de Tratamiento Integral de Residuos de Arico*, como Complejo Ambiental, conforme a la terminología utilizada en la Ley.



## Descripción general de las modificaciones incorporadas

---

### MODIFICACIONES INCORPORADAS A LAS DISPOSICIONES DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE

La presente alteración de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación, al margen de la documentación gráfica, no supone modificaciones en la estructura expositiva del PIOT ni en su contenido documental a excepción del *Estudio de Base que justifica el modelo de ordenación de puertos* que se añade a la documentación del Plan Insular vigente y del *Informe de Sostenibilidad Ambiental y la Memoria Ambiental*, incorporados según lo dispuesto en la Ley 9/2006, de 28 de abril, *sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*. Acompañan a la documentación de esta modificación los informes sobre las alegaciones e informes de las Administraciones resultado del trámite de información pública y consulta del documento aprobado inicialmente.

A continuación se exponen las **modificaciones** introducidas en la **Memoria** y en las **Disposiciones Generales, Territoriales y Sectoriales** realizadas en el presente documento de modificación del Plan Insular. Esta exposición no pretende ser más que una relación sintética de las nuevas determinaciones incorporadas; la justificación de las opciones tomadas respecto a cada una de las Directrices, de los Acuerdos Plenarios citados o de las determinaciones de la legislación sectorial figuran en los correspondientes capítulos cuarto, quinto y sexto de esta Memoria. Al respecto cabe señalar que hay modificaciones que se justifican conforme a dos o más cuestiones del objeto de la modificación hecho que motiva que se reiteren algunas cuestiones en varios capítulos; tal es el caso, por ejemplo, de la inclusión del modelo de ordenación de puertos, que se justifica en la adaptación a la legislación sectorial en materia de puertos y en la adaptación a las Directrices, o la eliminación de algunos instrumentos de desarrollo del PIOT con motivo de la adaptación a las Directrices que responden también a la estrategia de racionalización del planeamiento de desarrollo.

Además de las modificaciones que se exponen a continuación se han realizado las correcciones correspondientes a la fe de erratas que figura en la página final de la Memoria del PIOT así como otras detectadas en la elaboración de este documento.

#### En relación con la Memoria

La Memoria del PIOT consta de cuatro capítulos en que se realiza una reflexión introductoria sobre la *naturaleza, fines y estructura* del Plan Insular de Ordenación, se establecen las *conclusiones de la información, el diagnóstico* y los *criterios y objetivos de ordenación* elaborados a partir de las conclusiones anteriores y se expone el *contenido del plan* y las *características de la ordenación* en cada una de las materias tratadas.

Evidentemente la **naturaleza y fines** del PIOT permanecen inalterados en este documento.

En el capítulo correspondiente a las **conclusiones de la información** se han realizado algunas modificaciones en relación con las incorporadas en las disposiciones normativas sobre la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares, dado que es en este capítulo, y no en el correspondiente a la descripción y justificación de la ordenación, donde en el Plan Insular vigente se realiza la descripción del papel de las infraestructuras portuarias de primer nivel establecidas en el MOT.

Los **objetivos y criterios de la ordenación** en los que se fundamenta el modelo de ordenación territorial del PIOT sobre la racionalización de la ocupación y explotación del territorio, la ordenación de la isla como espacio turístico, la consideración de la variable ambiental como orientadora de las distintas políticas de intervención, la protección del patrimonio natural y cultural, etc... mantienen, tras la aprobación de las Directrices de Ordenación General, plena vigencia tal como se ha puesto de manifiesto en el capítulo anterior.

La correlación de los criterios de ordenación del PIOT que tienen por objeto la configuración de un marco territorial apropiado para el desarrollo socioeconómico de la población insular, sin mermar la potencialidad para satisfacer las necesidades y aspiraciones de las generaciones futuras, con el objetivo básico de las Directrices de Ordenación General de lograr un modelo de desarrollo más sostenible y duradero para Canarias (...) induce a considerar el PIOT como un documento “básicamente adaptado” en cuanto a los fundamentos y consideraciones clave de la ordenación. Ello queda refrendado al analizar el resultado de este documento de adaptación en el que no se realizan modificaciones en el Modelo de Ordenación Territorial.

En el último capítulo de la Memoria sobre la **descripción y justificación de la ordenación** se realizan leves modificaciones motivadas, fundamentalmente, por las introducidas en las Disposiciones Sectoriales del Título III, con objeto de mantener la correspondencia entre la Memoria y las disposiciones normativas.

### **En relación con las Disposiciones Generales (Título I)**

El Título I contiene las Disposiciones Generales que tienen por objeto incidir en el **marco en que se garantiza la eficacia del PIOT** y del sistema de planeamiento en su conjunto. Permanece con la misma estructura en cuatro capítulos sobre *disposiciones preliminares, criterios para la elaboración de los instrumentos de planeamiento, programación de las actuaciones sobre el territorio y los recursos y definiciones normativas básicas*. Las modificaciones incorporadas al PIOT a través del presente documento apenas han supuesto modificaciones relevantes en este Título I salvo, como se verá posteriormente la supresión de la sección séptima del capítulo 2 sobre los Proyectos de Actuación Territorial (PAT).

## DISPOSICIONES PRELIMINARES

En el **capítulo primero** sobre las **disposiciones preliminares** se han realizado algunas modificaciones formales en cuanto al contenido documental del PIOT: en el artículo 1.1.2.1 sobre el contenido del Plan Insular se ha añadido la referencia a los *Estudios de base para justificar el modelo de ordenación de puertos y sobre las zonas de servicio y servidumbres en razón de la navegación aérea de los aeropuertos insulares*, a los nuevos planos incorporados, y al *Informe de Sostenibilidad Ambiental* y a la *Memoria Ambiental* incluidas según lo dispuesto en la Ley 9/2006, de 28 de abril, *sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*.

Por otra parte, la pretendida mejor y más ágil gestión del PIOT motiva la realización de una modificación del apartado 3-D del artículo 1.1.1.6 *Desarrollo, ejecución y gestión del PIOT*, eliminando la necesidad de que los programas de actuación se elaboren por periodos quinquenales. Ello se justifica en el objeto de la modificación del Plan Insular que se incorpora en este documento para dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno de la Corporación Insular sobre la racionalización de los instrumentos de planeamiento de desarrollo; con ésta se pretende posibilitar una mejor adecuación de las prioridades de actuación, revisándolas cuando se modifique el PIOT, cuando conforme a las prioridades de la Corporación insular sea necesario o cuando se requiera una actualización de los plazos programados sin que sea necesariamente cada quinquenio

## CRITERIOS PARA LA ELABORACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO

En el **segundo capítulo** sobre **critérios para la elaboración de los instrumentos de planeamiento**, las modificaciones realizadas, al margen de la relativa a la eliminación de la sección 7ª correspondiente a los PAT, consisten fundamentalmente en referencias a diversos planes territoriales que desarrollan materias sectoriales del Título III o en la supresión de algunos instrumentos de ordenación territorial previstos:

- Con objeto de racionalizar los instrumentos de desarrollo del PIOT, en el apartado tercero (3-R) del artículo 1.2.2.1 sobre los tipos de **instrumentos de Ordenación de los Recursos Naturales**, se elimina la referencia expresa a la formulación de Planes Territoriales Especiales de Recursos Naturales concretos ( atmósfera, gea, agua, suelo, flora silvestre y sus hábitat, paisajes, vegetación y los bosques, etc...), si bien la nueva redacción del artículo no imposibilita la formulación de los mismos que, en cualquier caso, ya figuraban como recomendaciones. En el capítulo quinto de esta Memoria, sobre la descripción de las modificaciones incorporadas respecto a los Acuerdos del Pleno de la Corporación se justifica con detalle tal determinación en base a que:

- La ordenación territorial de algunos de los recursos citados podrá ser abordada a través de otros planes territoriales de desarrollo del Plan Insular o de las Directrices (el agua/PTEO Hidrológico, la vegetación y los bosques/PTEO Forestal-),

- Su formulación en la situación actual carece de justificación porque la ordenación de estos recursos se prevé realizar a través de la formulación de Directrices sectoriales y ordenanzas según consta en las Directrices de Ordenación General (PTEO de la Atmósfera/DO Calidad Ambiental y Ordenanza Ambientales, según las directrices 20 y ss).

-La remisión a la formulación de estos planes se han incorporado en el marco de otras determinaciones del PIOT (PTEO del Paisaje, que por su doble valor natural y antrópico se regula en el ámbito del Patrimonio Natural y Cultural), etc

- En los artículos correspondientes a los planes territoriales especiales de **ordenación de actividades económicas o de ordenación de infraestructuras y dotacionales** -antes de infraestructuras y equipamientos (sección 5ª)- se añade la mención a los nuevos planes territoriales incorporados por la adaptación a las Directrices de Ordenación General así como la referencia al Título III de Disposiciones Sectoriales donde se recogen las instrucciones dirigidas a los mismos, conservando la misma estructura del PIOT vigente:

- En el artículo 1.2.3.3 se incorpora el *PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio*, introducido para la adaptación a la directriz 136.

- En el artículo 1.2.5.3 el PTEO de Infraestructuras Eléctricas se sustituye por el *PTEO de Infraestructuras Energéticas* que tendrá por objeto de definir un modelo de ordenación energético donde las nuevas formas de producción de energía a través de fuentes renovables complementen a los sistemas convencionales de generación en centrales térmicas.

Se añade también en este artículo la referencia al *PTEO de Establecimientos Turísticos Recreativos*, previsto en el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife (PTEOTT) y que pretende completar las condiciones de implantación de los equipamientos turísticos de mayor impacto territorial introducidas en el artículo 3.7.5.8 del PIOT para dar cumplimiento a la directriz 124.2.

- Se añade una norma directiva (3-D) al artículo 1.2.5.3 que permite la elaboración de planes territoriales especiales de ordenación de infraestructuras y dotacionales (PTEOID) por categorías independientes de dotacionales, siempre que se garantice la coherencia de la red concreta y su complementariedad con las restantes. Ello se ha introducido con objeto de dotar de mayor flexibilidad al sistema de planeamiento de desarrollo y posibilitar, si interesase, la formulación del PTEO de Dotaciones previsto en el PIOT actual por categorías dotacionales según figura en la directriz 79.1.

- Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la directriz 56.2 se añade un nuevo apartado (4-D) al artículo 1.2.6.2 sobre **Planes Territoriales Parciales Comarcales**, con objeto indicar que el PTPO de la Comarca Metropolitana tendrá que señalar los ámbitos de preferente coordinación intermunicipal y establecer los objetivos y criterios de ordenación de los mismos para su desarrollo por el planeamiento.

Además en el apartado tercero del artículo citado se modifica el texto vigente para determinar como norma directiva la formulación de los *Planes Territoriales Parciales de Ordenación Comarcal*. Con objeto de reducir los instrumentos de desarrollo del PIOT, se relacionan los

PTPO comarcal que han de formularse, excluyendo los pertenecientes a la comarca de Anaga –cuya delimitación se modifica en el presente documento para adecuarse a los límites del ENP-, a la de Teno, -que coincide con el Parque Rural y al Macizo Central, que abarca varios Espacios Naturales Protegidos. Según se expone con detalle en el capítulo quinto de esta Memoria, se realizan en el texto del Plan Insular las modificaciones pertinentes con objeto de que las comarcas citadas sean ordenadas a través de sus correspondientes planes ambientales, dado que los PTPO de las comarcas, por jerarquía del sistema de planeamiento, no tendrían más carácter que el de recomendaciones para los planes y normas ambientales.

- Se elimina la sección séptima sobre los **Proyectos de Actuación Territorial (PAT)** que contenía tres artículos acerca de: la definición de los Proyectos de Actuación Territorial (1.2.7.1), el establecimiento de criterios generales para su autorización (1.2.7.2) y el contenido de los PAT (1.2.7.3.):

En el artículo 1.2.7.1 sobre la definición de los PAT se recogían una serie de intervenciones o usos en el territorio que debían ser legitimados a través de Proyectos de Actuación Territorial. La relación de actuaciones que figuraba en este artículo debería ser, en cualquier caso, homogénea para todo el territorio canario, es decir establecida por las Normas Técnicas de Planeamiento Urbanístico, de acuerdo a lo previsto en el artículo 67 del TRLOTENC. En base a ello y, conforme al criterio de evitar duplicidades normativas, se han suprimido las disposiciones mencionadas, sin menoscabo de los usos que pueden ser autorizados a través de PAT que, en ausencia de desarrollo reglamentario, se regulan en los artículos 25 y 67 del TRLOTENC.

Lo establecido en el artículo 1.2.7.2 sobre *criterios generales para la autorización de los PAT* son cuestiones que ya aparecen apuntadas en el artículo 25 del TRLOTENC, por lo que se trataría de una redundancia y exceso normativo que, entendemos, debe evitarse.

Para finalizar, en el artículo 1.2.7.3 se establece el contenido de los PAT, con carácter complementario del que reglamentariamente se disponga. Algunas de las cuestiones reseñadas ya figuran en el TRLOTENC -la necesidad de declaración de interés general, la asunción de compromisos por el promotor y el plazo de vigencia de la actuación- mientras que el resto constituyen condiciones que garantizan la correcta implantación de las actuaciones –estudio de sus repercusiones, de la capacidad de carga del entorno que utiliza y del consumo de recursos, capacidad de las infraestructuras e instalaciones utilizadas...-. Como tales condiciones, se han trasladado a las disposiciones sectoriales que regulan la implantación de determinados usos con gran repercusión territorial, como son: los puertos (3.3.3.10), los grandes establecimientos comerciales (3.6.2.6), los establecimientos turísticos recreativos (3.7.5.8), los usos industriales en suelo rústico (3.6.2.2.), etc... independientemente de que el instrumento de ordenación que los legitime sea un PAT o no.

- Respecto a los **PTPO del Litoral de los Parques Rurales de Anaga y Teno** a que remite el Plan Insular vigente, se han utilizado criterios de prevalencia de los planes y normas ambientales análogos a los que justifican la supresión de los PTPO de sus comarcas respectivas. En el apartado (11-D) del artículo 1.2.6.3 se establece que no será necesaria la formulación de los PTPO de estos tramos de litoral dado que, los

PRUG de los citados Parques Rurales incorporarán la ordenación de su franja litoral con el alcance previsto en el propio artículo 1.2.6.3. Esta posibilidad ya estaba contemplada en el PIOT, si bien con la modificación del texto, la ordenación del litoral es ahora una determinación exclusivamente dirigida a los PRUG.

#### PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES SOBRE EL TERRITORIO Y LOS RECURSOS

En el capítulo tercero sobre la programación de las actuaciones sobre el territorio y los recursos no se realizan modificaciones.

#### DEFINICIONES NORMATIVAS BÁSICAS

En el capítulo cuarto, de **definiciones normativas básicas**, se realizan algunas rectificaciones sobre erratas del texto vigentes y se incorporan las siguientes cuestiones relativas a las definiciones de los usos:

-En el artículo 1.4.2.4 (7-R), se incorpora la definición “*Complejo ambiental de residuos*” a las **infraestructuras de tratamiento de residuos** que figuran en el PIOT, conforme a lo dispuesto en la Ley 1/1999, de 29 de enero, de Residuos de Canarias.

También en el propio artículo 1.4.2.4, se modifica el apartado (10-R) sobre las **definiciones de las infraestructuras portuarias** introduciendo los términos “*puerto mixto*” y “*obras de abrigo parcial o de mejora litoral*”, necesarias para la mejor definición del modelo de ordenación de puertos correspondiente al segundo nivel de servicio –pesqueros y deportivos o mixtos- que se incorpora en cumplimiento de la directriz 88 y de la Ley 14/2003 de Puertos de Canarias y que se expondrá con las modificaciones incorporadas en el Título III y en los capítulos siguientes.

-Se modifica el apartado (2-R) del artículo 1.4.2.7. acerca de los **usos terciarios en la categoría de comercio minorista**, especialmente aquéllas definiciones que, en el Título III, se identificarán con los establecimientos comerciales considerados grandes equipamientos comerciales, con objeto de incorporar las determinaciones precisas para cumplimentar la directriz 136.

## En relación con las Disposiciones Territoriales (Título II)

El Título II de Disposiciones Territoriales contiene la descripción del **Modelo de Ordenación Territorial** es decir, el esquema de ordenación establecido por el PIOT para la isla y hacia cuya consolidación deben tender los distintos procesos de transformación del territorio. Este Título se estructura en cuatro capítulos que constituyen los *aspectos generales del Modelo de Ordenación Territorial*, los *Modelos de Ordenación Comarcal*, las *Áreas de Regulación Homogénea* y las *Operaciones Singulares Estructurantes (OSE)*.

Según se ha expuesto anteriormente, la adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General no ha supuesto una modificación del *modelo de ordenación territorial* dado que la finalidad y los criterios de ordenación de ambos documentos resultan concordantes. Por tanto, las modificaciones introducidas en las disposiciones territoriales del Plan Insular con este objeto son escasas y se reducen al encaje del modelo de ordenación insular del PIOT en el *sistema territorial* definido por las Directrices para Canarias identificando, entre los componentes del Modelo de Ordenación Territorial, los elementos que integran el sistema urbano, el sistema rural y el sistema de infraestructuras y servicios, así como los tipificación de los distintos núcleos según la clasificación de núcleos I, II, III y IV establecida en la directriz 53.

Se incorporan también en este Título las modificaciones del texto vigente necesarias para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias de Santa Cruz y Granadilla, cumpliendo con los Acuerdos del Pleno de la Corporación Insular de 20 de octubre de 2003 y de 30 de enero de 2005 y con el Acuerdo Institucional denominado *compromiso para el desarrollo del sistema portuario de la isla de Tenerife*. Para ello, según se expone con detalle en el capítulo quinto de esta Memoria, se han de precisar también las determinaciones establecidas al respecto en los modelos de ordenación comarcal del Área Metropolitana y de Abona, así como en las OSEs de la Plataforma Logística y del Frente Marítimo Santa Cruz-El Rosario.

Asimismo, en el capítulo 2, relativo a los *modelos de ordenación comarcal*, y en el capítulo 4, sobre las *Operaciones Singulares Estructurantes*, se realizan modificaciones relativas a la formulación de algunos instrumentos de planeamiento territorial previstos en el PIOT al objeto de posibilitar la racionalización y reducción de los mismos y dar así cumplimiento al Acuerdo Plenario de 29 de abril de 2005.

En el capítulo 3, sobre las *Áreas de Regulación Homogénea* solo se han realizado dos modificaciones, la incorporación de un nuevo condicionante (5-D) entre las *directrices para la clasificación de suelo urbano y urbanizable* en las ARH urbanas que se establecen el artículo 2.3.9.2 de acuerdo a lo dispuesto en la directriz 28 sobre la proporcionalidad que debe existir entre los desarrollos urbanos y la disponibilidad del recurso agua y, la introducción de una nota en el *matriz de usos* para adecuar sus disposiciones a las que se derivan de la aplicación del mapa eólico incorporado al PIOT para su adaptación a la directriz 37.

## ASPECTOS GENERALES DEL MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

En el capítulo primero, sobre los **aspectos generales del modelo de ordenación territorial (MOT)**, se define el contenido y alcance del modelo de ordenación territorial, además de los cuatro componentes o submodelos con que se describe: la distribución básica de los usos, los núcleos urbanos principales, las infraestructuras básicas y los equipamientos insulares. De forma sucinta, las modificaciones incorporadas son:

-Respecto a los elementos a través de los que se define el MOT, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la directriz 53 sobre los elementos que integran el **sistema territorial**, se han introducido nuevos apartados en los artículos 2.1.1.2 (3-E) sobre la características del Modelo, 2.1.1.5 (2-D) sobre el contenido y alcance del operativo y 2.1.2.1 (2-E) sobre los submodelos de ordenación territorial. Se describen los componentes del MOT conforme al sistema territorial instaurado por las Directrices de forma que, a nivel insular, el sistema rural se concreta a través de la *distribución básica de los usos*, el sistema urbano a través del *sistema de núcleos urbanos principales* y sus áreas de expansión y el sistema de infraestructuras y servicios queda definido por las *redes básicas de infraestructuras y equipamientos insulares*. De igual forma, los distintos planes que concreten y desarrollen el MOT del PIOT, en sus propios modelos de ordenación, diferenciarán entre el sistema urbano, el sistema rural y el sistema de infraestructuras y servicios.

-Acerca de la **tipificación de núcleos** que se establece en el apartado segundo de la directriz 53 para el *sistema urbano*, la adaptación queda cumplimentada mediante las oportunas modificaciones del artículo 2.1.2.3 (2-E) sobre *los núcleos urbanos principales*. En este artículo se realiza una descripción genérica del papel que corresponde a cada núcleo en el modelo insular para considerarlo tipo I, II, III o IV.

Según esta caracterización, los núcleos I y II corresponderían al modelo de ordenación insular, los núcleos III se añaden a los modelos de ordenación comarcal y los núcleos IV no se incluyen, en ninguno de los niveles de descripción del MOT del PIOT, por su escasa relevancia desde la perspectiva insular. Correspondería la identificación de estos últimos a los Planes Generales de Ordenación o a los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos.

En consecuencia, según su ámbito de ordenación corresponde al PIOT determinar los núcleos I, II y III. Una vez analizada la situación de la isla, se ha optado por distinguir, pormenorizando la clasificación establecida por las Directrices, dentro de los núcleos II y III, dos subtipos -a y b-, en atención a su influencia de carácter insular o comarcal y con objeto de precisar el papel de cada núcleo en el Modelo,;

Conforme a los criterios anteriores, la distinción de tipos de núcleos establecida por el PIOT sería la siguiente:

-**Núcleo I**, correspondiente al área metropolitana de Santa Cruz-La Laguna, se considera como un núcleo especial donde se concentran servicios de nivel autonómico.

- **Núcleos II**, entre los que se distinguen Núcleos II-a, correspondientes a centros de servicios con influencia insular o territorial amplia, y Núcleos II-b, con influencia sobre su propia comarca y el entorno de la misma.
- **Núcleos III**, que se subdividen en Núcleos III-a, aquellos centros de servicios a nivel municipal, y Núcleos III-b, correspondientes a centros locales que, a pesar de su pequeña entidad, son importantes en la conformación de la estructura insular.

Como ya se ha señalado, los **Núcleos IV**, que corresponden a los asentamientos poblacionales con servicios destinados a su propia población y la del entorno rural inmediato, por su escasa entidad a nivel insular o comarcal **no forman parte del submodelo de núcleos urbanos principales** por lo que serán identificados por el planeamiento urbanístico municipal o de los Espacios Naturales.

- Respecto a la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias principales de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla se modifica el apartado (3-D) del artículo 2.1.3.3. *infraestructuras insulares de conexión con el exterior*; en la medida que se desarrolle el Puerto de Granadilla, en el puerto de Santa Cruz, además de las actividades de abastecimiento insular, se potenciarán las actividades de tráfico de pasajeros al tiempo que se procederá a la recuperación del frente marítimo de la ciudad en el que se pretenden integrar usos lúdicos, dotacionales y comerciales. En este contexto, se precisa que el puerto de Santa Cruz es y será el elemento principal del sistema de puertos insulares y que el **Puerto de Granadilla** ha de conformarse como la **plataforma portuaria complementaria a éste**, con un doble carácter estratégico: ser el complemento fundamental de capacidad portuaria para el abastecimiento insular y aprovechar el hub atlántico de trasbordos de tráficos Norte-Sur. Como ya se ha citado, y según se expone con mayor detalle en el capítulo sexto de esta Memoria, la alusión al carácter complementario de las infraestructuras portuarias citadas se pone de manifiesto en las determinaciones al respecto que ya figuran en el PIOT vigente; en los modelos de ordenación de la Comarca Metropolitana [2.2.1.1 (4-E) y 2.2.1.7 (1-D)] y de la comarca de Abona [2.2.4.1 (4-E) y 2.2.4.4 (1-D)] y en las dos OSE en cuyo ámbito de ordenación se localizan ambos puertos, en la OSE del Frente Marítimo de Santa Cruz- El Rosario [2.4.2.1 (2-E y 3-E) y 2.4.2.4 (1-R)] y la OSE de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife [2.4.3.1 (3-E)].

## MODELOS DE ORDENACIÓN COMARCAL

En el capítulo segundo del Título II se describen los **Modelos de Ordenación Comarcal**. Para describir el modelo de ordenación de cada una de las once comarcas insulares además de algunas consideraciones previas y de criterios de actuación, se utilizan los mismos cuatro elementos con que se describe la ordenación insular: la distribución básica de los usos, el sistema de núcleos urbanos, las infraestructuras y los equipamientos. Con objeto de completar la adaptación a lo dispuesto en la directriz 53 antes citada, en los artículos correspondientes a la **descripción del sistema de núcleos urbanos** se ha introducido una tabla con los tipos de núcleos I, II y III que se consideran en cada comarca y el uso principal de los mismos.

Respecto a las modificaciones realizadas para la racionalización y simplificación de los instrumentos de desarrollo del PIOT, cabe mencionar:

- Entre las determinaciones relativas al modelo de ordenación de la **Comarca Metropolitana**, figuraba la formulación de dos **PTPO** de los antiguos ámbitos extractivos de **Montaña de Taco** y **Montaña de Ofra** hoy inmersos en núcleos urbanos. Estos PTPO tienen por objeto, entre otros, habilitar estos espacios como áreas dotacionales de esparcimiento o de equipamientos para la población; sin embargo no parece procedente que la ordenación de estos ámbitos, así como los usos finales que se determinen para los mismos, se realice al margen del PTPO comarcal, por lo que, en el presente documento, se modifica el artículo 2.2.1.7 (1-D) para remitir la ordenación de los mismos al PTPO de la comarca, como dos ámbitos singulares.

- Con el mismo criterio anterior de integrar ámbitos singulares concretos en el modelo de ordenación que establezca el PTPO comarcal, se ha incorporado entre las determinaciones que ha de desarrollar el **PTPO de la Comarca de La Orotava**, la localización y ordenación de la **OSE del Complejo Turístico de Salud del Valle de La Orotava**, para lo que se modifica el artículo 2.2.7.5. (1-D), así como los correspondientes a ésta en la sección 7ª del capítulo 4 -2.4.7.2. (1-D) y 2.4.7.3. (1-D)- Además se modifica la denominación de la citada OSE, sustituyendo el término “complejo turístico de salud” por el de “complejo de equipamientos de salud”, dado que se ajusta mejor a los objetivos planteados por el PIOT para la Operación, que no necesariamente debe responder a la definición de un complejo turístico propiamente dicho.

- Respecto a las **comarcas de Anaga, Teno** y el **Macizo Central** se realizan las modificaciones necesarias para, conforme a lo expuesto al comentar las modificaciones más significativas que se incorporan en el Título I sobre la prevalencia en estas comarcas de los planes y normas ambientales sobre los PTPO comarcal, no prever la formulación de los mismos:

- En la sección 10ª sobre el modelo de ordenación de Anaga, se modifica el artículo 2.2.10.1 (1-E) sobre la delimitación comarcal para hacerla coincidir con el ámbito del Parque Rural, que se ordenará a través del correspondiente Plan Rector que será, a su vez, el instrumento de ordenación de la comarca. Esta solución conlleva también la redelimitación del ámbito de la Comarca Metropolitana, según se establece en el artículo 2.2.1.1. (1-E) y la prolongación del ámbito de la OSE del Frente Marítimo de Santa Cruz-El Rosario

-equivalente al PTPO del Litoral en esta comarca- desde el extremo norte de la Playa de Las Teresitas hasta Igueste de San Andrés - artículo 2.4.2.2 (1-D)-.

- La supresión de los PTPO comarcales de Anaga y el Macizo Central motiva la modificación de los artículos 2.2.9.4 (1-D), 2.2.9.5.(1-D) y 2.2.10.3.(1-D) en los que, en lugar de remitir sus determinaciones al planeamiento comarcal o al planeamiento, se dirigen directamente a los planes y normas ambientales correspondientes en cada caso.

- En los artículos 2.2.10.6 y 2.2.11.6 se incorpora un nuevo apartado, el (3-D) y (2-D) respectivamente, que remite la ordenación de la franja litoral de las Comarcas de Anaga y Teno a los PRUG de los Parques Rurales, en concordancia con la modificación realizada en el apartado (11-D) del artículo 1.2.6.3. del Título I expuesta entre las modificaciones realizadas en el mismo.

#### ÁREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA

Los cambios en este capítulo son muy leves y corresponden a la adaptación a la directriz 28 y a la directriz 37. Para la adaptación a dispuesto en la directriz 28.1 se ha incorporado un nuevo condicionante a las directrices que se establecen en el artículo 2.3.9.2 para la clasificación de suelo urbano y urbanizable a partir de las ARH urbanas delimitadas por el PIOT en virtud del cual el planeamiento deberá justificar la disponibilidad de agua para los nuevos crecimientos previstos así como establecer las medidas que garanticen la conexión con las redes existentes.

En relación con la adaptación a la directriz 37.2 se ha añadido una nota a la *matriz de usos* que figura en la Sección 11 para reflejar las determinaciones derivadas del mapa eólico sobre la incompatibilidad de las ARH de Protección Ambiental 3 –salvo las marinas, que permanecen remitidas- y las ARH urbanas y de Expansión Urbana para la implantación de infraestructuras de energía eólica adscritas al segundo nivel de servicio.

#### OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES

En el capítulo 4 del Título 2 se describen las once Operaciones Singulares Estructurantes que se definen como un conjunto de actuaciones de transformación del territorio cuya finalidad es configurar un elemento fundamental en la articulación del modelo de ordenación insular. Además de las modificaciones expuestas en las citas que se han realizado en los capítulos anteriores del Título II, relativas a las OSEs del Frente Marítimo de Santa Cruz- El Rosario, la Plataforma Logística del sur de Tenerife, el Complejo de Equipamientos de Salud del Valle de la Orotava, se realizan las siguientes:

- La **OSE Complejo de Tratamiento Integral de Residuos de Arico** adopta, de conformidad con la terminología utilizada por la Ley 1/1999 de Residuos de Canarias, la denominación **Complejo Ambiental de Residuos de Arico**.

Respecto a la ordenación del Complejo Ambiental ya en el artículo 2.4.8.4 del PIOT vigente se establece, entre los criterios de ordenación dirigidos al PTPO que ordene el ámbito de la OSE, que deberán regularse los movimientos de tierra e intervenciones de transformación orográfica así como prever áreas de almacenamiento de extracciones para satisfacer las necesidades de puzolana y para la cubrición y restauración paisajística de las áreas de vertidos. Atendiendo a tal consideración y a lo dispuesto en el artículo 3.5.2.6 (1-D) sobre la conveniencia -y no la obligatoriedad- de formular PTPO de las áreas extractivas, con objeto de evitar la superposición de planes territoriales en un mismo ámbito, se elimina el **PTPO de la actividad extractiva del ámbito de Guama-El Grillo**, coincidente en gran medida con el del Complejo Ambiental, dado que la actividad extractiva que se realiza en el mismo ha de programarse y ejecutarse acorde a las necesidades de éste. Para ello se precisa lo ya dispuesto en el apartado (2-D) del artículo 2.4.8.4. añadiendo un nuevo apartado (3-D) al respecto y modificando el artículo 10.2 (3-R) del Anexo I del Título III. La incorporación de las citadas modificaciones normativas no supone la renuncia a la ordenación de las actividades extractivas de Guama\_El Grillo más allá de la delimitación del Complejo Ambiental sino, la ordenación a través de un único PTPO, denominado **Plan Territorial Parcial de Ordenación del Complejo Ambiental de Arico y del ámbito extractivo de Guama-El Grillo**, de las actividades de gestión de residuos que se realizan en el Complejo y de las actividades mineras y de restauración que deban realizarse en el ámbito extractivo delimitado por el PIOT .

Entre las OSE previstas por el PIOT vigente figuran los Planes Especiales de Rehabilitación de la ciudad turística de Los Cristianos y del Puerto de La Cruz. Atendiendo a lo dispuesto en las **Directrices de Ordenación del Turismo** que señalan ambos centros turísticos como áreas de rehabilitación urbana y dado que los fines para la ordenación de dichos ámbitos son concordantes con los establecidos en el PIOT, se equiparan las OSEs previstas a las operaciones de rehabilitación urbana que determinan las Directrices de tal manera que, de acuerdo con la directriz 21, se incorpora a los Planes Generales de Ordenación como instrumentos competentes para la ordenación y delimitación precisa de los ámbitos territoriales de dichas Operaciones Singulares Estructurantes, sin perjuicio de que dichas cuestiones puedan ser abordadas a través de Planes Especiales de Ordenación inicialmente previstos en el PIOT. Se modifica el artículo 2.4.1.2 (1-AD) sobre la denominación de tales OSEs como **Rehabilitación Urbana de Los Cristianos** y **Rehabilitación Urbana del Puerto de La Cruz** y los artículos 2.4.1.4 (1-D), 2.4.11.1.(1-E y 2-E), 2.4.11.2 (1-R), 2.4.11.3 (1-D), 2.4.11.4(1-D), 2.4.11.5 (1-R) y 2.4.12.1.(1-E y 2-E), 2.4.12.2 (1-R), 2.4.12.3 (1-D), 2.4.12.4(1-D), 2.4.12.5 (1-R) para adecuar las determinaciones del PIOT a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación del Turismo..

Para finalizar, en virtud de lo dispuesto en el apartado segundo del Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009 emitido en el trámite de aprobación definitiva de la Adaptación del Plan Insular, se ha incorporado la conclusión del informe preceptivo de la Demarcación de Costas en relación con la inclusión de la Dirección General de Costas en la gestión y desarrollo de todas las operaciones en el litoral. Para ello se han modificado los artículos 2.4.2.5 (1-R), 2.4.3.5 (1-R), 2.4.4.5 (1-R), 2.4.10.5 (1-R), 2.4.11.5 (1-R) y 2.4.12.5 (1-R) correspondientes a los criterios de gestión y desarrollo de las OSE del Frente marítimo de Santa Cruz- El Rosario, Plataforma logística del sur de Tenerife, Puerto y centro de servicios de Fonsalía, Complejo de equipamientos de Rasca, Rehabilitación urbana de Los Cristianos y Rehabilitación urbana del

Puerto de La Cruz, incorporando entre las administraciones participantes a las Dirección General de Costas y se ha verificado que dicha Dirección General figura entre los “organismos vinculados” en las fichas del Programa de Actuación correspondientes a los PTPO que ordenen la OSEs antes citadas y los PTPO del litoral, cuestión que ya figuraba el documento aprobado provisionalmente.

### **En relación con las Disposiciones Sectoriales (Título III)**

El Título III se destina a las Disposiciones Sectoriales, que tienen por objeto **condicionar el ejercicio de los usos e intervenciones** con la finalidad de lograr una mejor integración territorial de cada uno de ellos. Se estructura en ocho capítulos en que se regula cada materia sectorial concreta: *protección de los recursos naturales y culturales, dotaciones, infraestructuras, usos primarios, actividades extractivas, turismo y residencia*. Además cuenta con dos *anexos* finales de fichas sobre ámbitos extractivos y sobre planes territoriales parciales y especiales de desarrollo del PIOT a los que se ha sumado un nuevo anexo en el que se describen las características básicas de cada uno de los puertos adscritos al segundo nivel previstos por el PIOT.

Las Disposiciones Sectoriales son las que han experimentado mayor número de modificaciones para su adaptación a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General y para dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno de la Corporación Insular. A continuación se exponen las modificaciones más relevantes introducidas en cada capítulo.

#### PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES Y CULTURALES

Tal como se refleja al inicio del capítulo primero, la **protección de los recursos naturales y culturales** es uno de los objetivos fundamentales del PIOT y subyace como criterio de ordenación en muchas de sus determinaciones de naturaleza territorial o sectorial. Se parte de la consideración de la protección de los recursos como un principio fundamental de la ordenación, en un territorio limitado y frágil en que se contraponen las exigencias de desarrollo socioeconómico de la población y su limitada capacidad de acogida.

- Respecto de la **protección de los recursos naturales** la adaptación a las Directrices de Ordenación General, si bien no ha supuesto modificaciones de los fines y objetivos de la ordenación, ni siquiera del trasfondo último de las determinaciones, sí que ha producido dos cuestiones que, a primera vista, son relevantes:

-La revisión de las determinaciones del PIOT desde la óptica de la **ordenación de la biodiversidad**, que ha motivado la modificación de la estructura de las secciones 4ª y 5ª, sustituyendo la distinción entre recursos naturales continuos y discontinuos por la recursos naturales abióticos y recursos vivos, trasladando las determinaciones que ordenan la vegetación como recurso natural continuo, en los términos del PIOT vigente, a la sección 1ª del capítulo 4 junto con la ordenación de los usos forestales.

-La desaparición de algunos instrumentos de desarrollo previstos que, bien por la existencia de otros con la misma finalidad ya formulados por el Gobierno de Canarias, o bien porque las Directrices ya prevén otros que han de sustituirlos. Tal es el caso del Catálogo Insular de Especies Amenazadas de la Flora y la Fauna Terrestre y Marina o de la Ordenanza Insular de protección frente al ruido.

En la *sección 1ª* donde se exponen, además de los *finés y objetivos de la ordenación*, el contenido básico de cada una de las secciones posteriores en que se divide este capítulo se han modificado los apartados 2-E, 5-E, 6-E y 8-E del artículo 3.1.1.2 y los tres guiones finales correspondientes al apartado 1-E del artículo 3.1.1.3. Estas modificaciones son meramente formales, y por tanto no relevantes, dado que están destinadas a actualizar, en base a las modificaciones que se realizan en las secciones posteriores, la exposición de la estructura del capítulo primero.

- La **ordenación de los residuos** establecida por el PIOT se incorpora en la *sección 3ª* de este capítulo en cuanto medidas para la protección de los recursos naturales, completándose en el capítulo 3 con las disposiciones establecidas para la ordenación de las infraestructuras de gestión. Para la adaptación a lo dispuesto en la directriz 41.7 sobre la incorporación de criterios para localización por el planeamiento general de los puntos limpios en suelo urbano industrial, terciario o residencial se han modificado los apartados 4-D y 5-D del artículo 3.1.3.3. En los restantes artículos destinados a la regulación de los residuos se han realizado leves modificaciones que responden a la sustitución de las referencias al Plan Insular de Residuos por el PTEO de Residuos o a la adaptación de la terminología utilizada por el PIOT a la Ley 1/1999 de Residuos de Canarias, al sustituir por ejemplo, el término *residuos sólidos urbanos* por *residuos urbanos*, etc. (3.1.3.1, 3.1.3.2, 3.1.3.5 y 3.1.3.6).

-Las *secciones 4ª y 5ª*, como ya se ha comentado, son las que experimentan las modificaciones más significativas de este capítulo motivadas por la adaptación a lo dispuesto en el apartado primero de la directriz 9 y en el apartado segundo de la directriz 13, sobre la ordenación de la **biodiversidad** por los PIO en su calidad de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales y, sobre los criterios para la conservación de las especies. Si bien, tal como se justifica en el capítulo siguiente de esta Memoria en los comentarios sobre las directrices citadas, no existe una referencia expresa en el PIOT a la biodiversidad en cuanto que establece la ordenación recurso a recurso, el objetivo de conservación de la misma impregna todo el documento, por lo se ha considerado básicamente adaptado al respecto. Al objeto de clarificar la cuestión se han incorporado modificaciones además de en este primer capítulo, en los correspondientes a las *Infraestructuras* y a los *Usos Primarios*, a las que se hará alusión posteriormente.

Se ha sustituido la diferenciación recursos naturales continuos (*sección 4ª*) y discontinuos (*sección 5ª*) por la de **recursos naturales abióticos** (*sección 4ª*) y **vivos** (*sección 5ª*), para lo que se elimina el artículo 3.1.4.7 sobre *protección de la vegetación* de la *sección 4ª*, incorporando las determinaciones de protección de la vegetación en la *sección 1ª* del capítulo 4 que pasa a denominarse *actividades forestales y de conservación de la vegetación natural*.

- Además de las modificaciones anteriores, se eliminan los apartados 2-AD y 4-D y se modifica la redacción del 1-AD y 3-D (ahora 2-D) del artículo 3.1.4.2 de *protección frente al ruido*. Se suprimen los **umbrales sonoros** previstos en el PIOT, la exigencia de la formulación de un **proyecto acústico** para la autorización de las actividades que se prevea puedan generar niveles sonoros que superen los de su entorno y la elaboración de una **Ordenanza Insular de Protección Frente al Ruido** dado que se entiende que éstas serán cuestiones a regular a través de las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental, en formulación, y a través de las ordenanzas municipales que se elaboren en desarrollo de las directrices sectoriales, según está previsto en las directrices 9.4 y 23.

- En el artículo 3.1.4.6 sobre protección de las aguas marinas se corrige en los apartados 2-D y 3-R la mención al PTEO de los Recursos Naturales del Medio Marino y no al Plan de Ordenación del Medio Marino.

- En la sección 5ª, ahora denominada Sobre la protección de los recursos vivos, se añaden dos nuevos artículos, el 3.1.5.1 Protección de la biodiversidad y el 3.1.5.3 Criterios para la conservación de la diversidad de las especies -directriz 13-, conservándose los artículos 3.1.5.1 Régimen de protección de la flora y la fauna silvestre y 3.1.5.3 Actuaciones para la protección de la flora y la fauna silvestre, que pasan a numerarse en este documento 3.1.5.2 y 3.1.5.4.

- Se elimina también de la sección 5ª el artículo 3.1.5.2 del PIOT vigente sobre la constitución de un **Catálogo Insular de Especies Amenazadas de la flora y fauna terrestres y marinas**. Dado que el Gobierno de Canarias ya ha constituido a través del Decreto 151/2001 el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Canarias -al que indirectamente alude la directriz 13.1 al establecer una secuencia de prioridad para la conservación de las especies catalogadas, y que según figura en el artículo 2 del citado Decreto, el Cabildo de Tenerife puede solicitar la iniciación del procedimiento de catalogación de las especies que entienda merezcan ser catalogadas, no se considera útil la elaboración de un Catálogo Insular. La supresión de este Catálogo motiva también la modificación de los párrafos 4-D y 5-D del artículo 3.1.5.4 (antes 3.1.5.3) *Actuaciones para la protección de la flora y la fauna silvestres*.

- Respecto a la **protección del paisaje** se ha incorporado, en el documento actual una nueva sección, en el capítulo primero del Título III *sobre la protección de los recursos naturales y culturales*, destinada específicamente a la protección del paisaje considerando su doble dimensión como recurso natural y cultural. Si bien el PIOT vigente, además de prever, con carácter de recomendación, la elaboración de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje, establecía determinaciones dispersas en los diferentes capítulos de las disposiciones sectoriales, acerca del tratamiento de la periferia de los núcleos y los bordes de edificación, de la preservación de los paisajes agrícolas, de la integración paisajística de las infraestructuras, etc, con motivo de dar cumplimiento a lo dispuesto en las Directrices se ha de profundizar en estas cuestiones apuntadas por el Plan Insular vigente.

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la directriz 113.3 se señalan en el artículo 3.1.6.1 de la nueva sección 6ª, además de los fines y objetivos para la ordenación del paisaje, los **ámbitos territoriales de singular interés para su regeneración paisajística**, que se

representan en un nuevo plano de ordenación denominado “ámbitos de regeneración paisajística”. Así mismo en el artículo siguiente se relacionan las cuestiones que deberá incorporar el PTEO del Paisaje para cumplimentar las directrices 113.4, 114.3, 115.1 y 116.1, acerca de la delimitación de áreas de protección paisajística, del establecimiento de las condiciones a que deban atender los planes y proyectos para minorar el impacto paisajístico de las infraestructuras principales y sobre el establecimiento de criterios para el tratamiento de las periferias y bordes urbanos.

- La ordenación de los **recursos culturales** se regula en este documento en la sección 7ª dado que, la 6ª, donde figuraba, contiene ahora las disposiciones sectoriales para la protección del paisaje. Para dar cumplimiento al apartado cuarto de las directrices 107 y 110, se sustituye el Catálogo Insular de Bienes Inmuebles de Interés Patrimonial como instrumento de desarrollo del PIOT por un **PTEO del Patrimonio Cultural**, que deberá desarrollar las determinaciones establecidas en dichas directrices sobre el establecimiento de criterios para la ordenación de conjuntos históricos, sitios y zonas que estando o no declarados BIC tengan especial relevancia en la isla, de medidas cautelares de protección de los mismos en tanto carezcan de normas de ordenación específicas y, de criterios dirigidos al planeamiento urbanístico para la protección del patrimonio histórico, especialmente para la elaboración de Catálogos. Además, en cumplimiento de la directriz 110 el PTEO deberá establecer una red de espacios destinados a la limpieza y protección de los yacimientos arqueológicos y paleontológicos.

La sustitución del Catálogo Insular por el PTEO como instrumento de desarrollo del PIOT en materia de ordenación de los recursos culturales, y lo dispuesto en la directriz 107.4 sobre el establecimiento por el planeamiento insular motiva, según se detalla en el capítulo cuarto de esta memoria, la reordenación de los artículos y las determinaciones del PIOT vigente, remitiendo el cumplimiento de muchas de éstas a los catálogos que se formulan formando parte de algún instrumento de ordenación o de forma autónoma.

- No se introducen en este capítulo modificaciones específicas relativas a la racionalización y simplificación del planeamiento de desarrollo del Plan Insular para dar cumplimiento al Acuerdo Plenario de 29 de abril de 2005 dado que, respecto a la ordenación de los recursos naturales y culturales:

-Las modificaciones a través de las que se ha eliminado la previsión de formular instrumentos de desarrollo (Catálogos y Ordenanzas Insulares) se justifican en la Adaptación a las Directrices según se ha expuesto anteriormente.

- La formulación de planes de ordenación de recursos naturales concretos figura, en el PIOT vigente, con carácter de recomendación en el apartado tercero del artículo 1.2.2.1 del Título I, por lo que las modificaciones establecidas al respecto ya se citaron, en los comentarios sobre este Título.

## DOTACIONES

En el capítulo segundo sobre **dotaciones** se establecen las determinaciones necesarias para lograr que la implantación y características de estos espacios respondan a una previsión de las necesidades a satisfacer de forma global, proporcionando unos niveles mínimos de servicio que cubran las necesidades básicas de la población al tiempo que contribuyan a la consolidación de los modelos de ordenación territorial y urbanística.

Como criterio general el PIOT prevé que las dotaciones se distribuyan en una red jerarquizada y articulada de forma coherente con el resto de usos e infraestructuras, estructurada en tres niveles de servicio y cuyo dimensionamiento se adecue a las pautas de desarrollo territorial y urbano. Con la finalidad de evaluar los déficit dotacionales y establecer el modelo de implantación de las mismas el PIOT prevé la elaboración de un Plan Territorial Especial de Ordenación de Dotaciones, que incorporará las educativas, culturales, sanitarias y deportivas, un PTEO de Áreas Libres de Esparcimiento y un PTEO de los Servicios de Protección Civil. Al respecto, las modificaciones incorporadas se sintetizan en:

- Para dar cumplimiento al apartado 1 de la directriz 79, que prevé la formulación de planes territoriales especiales de servicios sociales, sistema público de empleo, educación, salud, deportes, I+D y protección civil, se incorporan en el artículo 3.2.4.2 (2-D) las dotaciones asistenciales al **PTEO de Dotaciones** previsto en el PIOT así como la consideración de posibilitar la vinculación de los centros I+D a las dotaciones educativas principales, además de a los usos productivos. Respecto al sistema público de empleo, dado que la citada directriz tiene carácter de norma de aplicación directa y por tanto, no es necesario para la elaboración del correspondiente PTEO su remisión desde el PIOT y, considerando que la carga sectorial de esta actividad sobrepasa con creces la relevancia territorial de las instalaciones necesarias, se ha optado por no incluirlo entre las determinaciones del Plan Insular sino que se formule por iniciativa de la administración sectorial competente.

- Respecto al **PTEO de los Servicios de Protección Civil**, previsto en el citado artículo 3.2.4.2 (2-D) –ahora 3-D-, se ha replanteado su objeto de manera que, además de la definición de la red insular de las instalaciones de protección civil, incorporará las líneas básicas para la prevención de riesgos a nivel insular, con objeto de dar cumplimiento a la directriz 50. De acuerdo a dicha redefinición de contenidos el PTEO pasa a denominarse en este documento **Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos**.

Las determinaciones de este PTEO habrán servir de base para la toma de decisiones de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que desarrollen el PIOT, no obstante se ha incorporado en dicho artículo una salvedad a través de la que se establece que si de las determinaciones del PTEO para la Prevención de Riesgos derivaran contradicciones con el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT procederá la modificación o revisión del mismo.

## INFRAESTRUCTURAS

El capítulo tercero del Título III es el destinado a la ordenación de las **infraestructuras**. Constatado un importante déficit de infraestructuras, tal como se pone de manifiesto en el diagnóstico, el objetivo del PIOT es lograr la adecuación progresiva del soporte infraestructural a las necesidades de la isla vinculando la ejecución de las mismas a los requerimientos del desarrollo socioeconómico y de la evolución del modelo territorial. Se pretende la consecución de un nivel óptimo de funcionalidad en la satisfacción de las necesidades primado la mejora de los niveles de servicio de las redes existentes frente a la ejecución de nuevas infraestructuras.

Con motivo de la adaptación a las Directrices se han introducido modificaciones, con diferente alcance, en las determinaciones relativas a la ordenación de las infraestructuras de energía, de telecomunicación, viarias, del transporte y portuarias:

- Para la ordenación de las **infraestructuras de energía** se ha sustituido el PTEO de Infraestructuras Eléctricas previsto en el artículo 3.3.3.4 por un PTEO de Infraestructuras Energéticas que tiene por objeto definir un modelo de ordenación global para la isla donde las nuevas formas de producción de energía a través de fuentes renovables complementen a los convencionales sistemas de generación en centrales térmicas.

El PTEO de las Infraestructuras Energéticas concretará el modelo de los elementos de primer nivel de servicio de las infraestructuras eléctricas, a partir del esquema de ordenación incluido entre los planos del PIOT para dar cumplimiento a la directriz 36. Según se establece en el apartado dos de la citada directriz se han localizado las instalaciones de producción de energía de primer nivel -centrales térmicas- que, tal como está previsto en la planificación energética regional, prestan un nivel de servicio adecuado para satisfacer las necesidades insulares a corto y medio plazo. Se señalan también, para cumplimentar el apartado quinto, un esquema de las líneas existentes y previstas, que han de interconectar las centrales de producción de energía con las subestaciones de transformación. Con ello se pretende representar la estructura futura de la red y las relaciones de interconexión entre subestaciones y centros de producción, no los trazados concretos que serán, tal como figura en el artículo 3.3.3.4 (5-D), definidos por el PTEO y que en la medida de lo posible se vincularán al trazado de los corredores insulares.

Con objeto de plantear posibles alternativas de trazado en la concreción del submodelo de infraestructuras eléctricas se ha suprimido el apartado 2-AD del artículo 3.3.4.6 sobre las condiciones particulares de las conducciones de energía eléctrica. En éste se establece que los tendidos eléctricos de alta tensión deberán guardar una distancia de 50 metros cada 100 KV de cualquier edificación residencial o dotacional, cuestión que en una línea de 220KV deriva en una distancia de más de 63 metros.. Sin embargo para garantizar la seguridad de las personas la tensión a considerar, según lo dispuesto en la legislación sectorial, sería la correspondiente entre cualquiera de los conductores y el lugar donde se encuentran éstas -la tierra- que es la tensión simple o de línea, resultado de dividir la tensión compuesta –tensión entre el conductor

y cualquiera de las fases-entre la raíz de tres, que viene a resultar para la línea anterior unos 5,5 metros. La distancia de seguridad prevista supera las establecidas por la legislación sectorial y, en tanto que se refiere a edificaciones y no a núcleos de población, resulta ser mucho más restrictiva que la directriz 36.5.

En cuanto a la integración funcional y territorial de las infraestructuras, con carácter general, en el artículo 3.3.2.3 el PIOT establece que en la planificación y ejecución de las mismas se seguirán criterios de integración y complementariedad entre elementos de distintas categorías. A tales efectos se posibilitará la máxima utilización compartida de espacios, canalizaciones y elementos soportes en la prestación de distintos servicios infraestructurales, con el fin de reducir el número de aquéllos, limitar sus impactos sobre el territorio y optimizar los costes tanto de ejecución como de explotación y mantenimiento.

Respecto a las *energías renovables* (eólica, solar, hidráulica, etc...) dado que las centrales de producción abastecidas de fuentes renovables constituyen en gran medida iniciativas particulares que se conectan a la red de transporte general, se remite al PTEO de Infraestructuras Energéticas el establecimiento de las condiciones específicas de implantación de las centrales de producción, conforme a los requerimientos de cada sistema energético y a su integración en el modelo de ordenación territorial insular, según se establece en el artículo 3.3.3.4 (5-D). No obstante, para cumplimentar lo dispuesto en las directrices 36.6 y 37.2 se incorpora un mapa de potencialidad eólica de Tenerife y un mapa eólico en que se diferencian las “áreas incompatibles”, donde no se autorizará la implantación de centrales de producción de energía eólica, y las “potencialmente compatibles”, cuya ordenación se remite a lo dispuesto en el PTEO de Infraestructuras Energéticas o en el planeamiento urbanístico, según corresponda.

Con objeto de compatibilizar la expansión urbanística y la localización de los futuros centros de producción de energía a los que alude el apartado dos de la directriz 36 se incorporan en un nuevo apartado (6-D) añadido al artículo 3.3.3.4. criterios para la protección de los centros de generación y sus eventuales ampliaciones.

- Para la ordenación de las **infraestructuras de telecomunicación** el PIOT, en el artículo 3.3.3.5 prevé la elaboración de un PTEO de infraestructuras de telecomunicación, actualmente en formulación. Este Plan, según está previsto, *definirá las infraestructuras de ámbitos comarcal e insular y regulará las condiciones en base a las cuáles se admita la instalación de las restantes*; sin embargo en el documento de adaptación se ha suprimido la regulación de las condiciones para la implantación de las infraestructuras locales dado que en el apartado tercero de la directriz 105 se prevé la regulación de esta cuestión a través de ordenanzas municipales.

- Las determinaciones de ordenación de las **infraestructuras viarias** establecidas por el PIOT son concurrentes con lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General sobre la complementariedad con los sistemas de transporte público y la integración con otros modos, además de la consideración de la amplia repercusión de estas infraestructuras en las formas de ocupación del territorio y sus efectos ambientales.

De igual manera que las Directrices, el PIOT prevé la elaboración de un PTEO de Carreteras que tendrá por objeto desarrollar el modelo de ordenación propuesto y adecuarlo a los criterios establecidos por el Plan Insular sobre integración paisajística, ambiental y funcional, relación del viario con los usos del territorio, especialización funcional, dimensionamiento y niveles de servicio de cada uno de ellos. En cumplimiento del apartado sexto de la directriz 96 y de acuerdo al Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDIC), se remite a este PTEO, el desarrollo del modelo viario insular, jerarquizando los viarios conforme a los niveles de servicio prestados y a su especialización funcional, distinguiendo entre red de nivel básico, la red de nivel intermedio y la red viaria rural -3.3.3.7 (1-D)-.

En el artículo 3.3.3.7 se añade un nuevo apartado (1-D) donde se identifican los componentes del modelo de ordenación de infraestructuras viarias establecidas para la definición del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT -corredores insulares y vías comarcales- con la caracterización establecida por las Directrices. Se concreta también en este artículo la definición de la red de nivel intermedio en la que se incluyen, además de las carreteras insulares y municipales consideradas por las Directrices, los viarios urbanos.

También, se modifica la redacción del punto 4 del apartado 3-D (antes 2-D) con objeto de que las propuestas de ordenación viaria analicen sus efectos sobre el territorio, especialmente el efecto barrera y de la fragmentación de los hábitat, como una de las medidas incorporadas al PIOT para cumplimentar las directrices 9 y 13 en relación con la conservación de la diversidad de las especies.

-Las determinaciones de **ordenación del transporte colectivo** establecidas por el Plan Insular se ha estimado que no requieren modificaciones. En este caso las Directrices de Ordenación General no incorporan determinaciones específicamente dirigidas a los PIO sino que prevén la elaboración de un PTEO de Transporte para cada isla conforme a los criterios que establezcan las Directrices de Ordenación Sectorial de las Infraestructuras. A tal efecto, y a la expectativa de la aprobación de las Directrices sectoriales, en la adaptación del PIOT por una cuestión meramente formal de identificación con el Plan que prevén las Directrices, se ha sustituido la denominación del PTEO del Transporte Colectivo previsto por la de **PTEO del Transporte**. Este plan deberá, además de atender a la ordenación de los sistemas públicos de transporte tradicionales, determinar los itinerarios previstos para las nuevas infraestructuras de transporte terrestre y su integración y compatibilidad con los distintos modos en los corredores insulares.

Por la especificidad de los requerimientos de los sistemas de transporte público de tipo guiado se mantiene en el PIOT la elaboración de planes territoriales específicos para cada una de las tres líneas a implantar -Área metropolitana, corredor sur y corredor norte- independientes del PTEO del Transporte. No obstante, con objeto de garantizar la compatibilidad y complementariedad entre los distintos sistemas acorde a lo dispuesto en la directriz 83.3, en el artículo 3.3.3 8 sobre criterios de ordenación del transporte colectivo (4-D y 7-D) se incide en que ambos planes deberán estudiar la integración de los distintos modos, previendo los intercambiadores precisos que garanticen la articulación de los diferentes sistemas de transporte público entre sí, con los sistemas portuarios y aeroportuarios y con el uso del vehículo particular.

- La ordenación de las **infraestructuras portuarias** está remitida por el PIOT vigente a la formulación de un PTEO de Puertos, salvo los tres puertos principales -Santa Cruz, Granadilla y Fonsalía-, que figuran como componentes del modelo de ordenación territorial a nivel insular y cuya ordenación y la de sus ámbitos próximos tienen la consideración de Operaciones Singulares Estructurantes. El PTEO de Puertos previsto tiene por objeto la definición de la red de puertos destinada a cubrir la demanda pesquera y deportiva.

Con objeto de cumplimentar lo dispuesto en el apartado cuarto de la directriz 88, el PIOT señala los emplazamientos y tramos de costa apropiados para la localización de nuevos puertos autonómicos, que en el modelo de ordenación se adscribirán al segundo nivel.

La cumplimentación de esta directriz y la adaptación a lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de *Puertos de Canarias*, sobre la inclusión en los PIO de la *estructura y localización de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica*, ha motivado que el PIOT complete el modelo de ordenación de puertos de Tenerife, eliminando la remisión en el artículo 3.3.3.10 a la elaboración de un PTEO de Puertos.

Para la definición de la red portuaria insular adscrita al segundo nivel el PIOT plantea un modelo de ordenación donde se señalan los tramos de litoral susceptibles de albergar nuevos puertos atendiendo a su potencial aptitud en cuanto a condiciones de accesibilidad, inexistencia de elementos geomorfológicos de interés, no afección a Espacios Naturales Protegidos o Áreas de Sensibilidad Ecológica, etc. y se localizan los puertos -y las intervenciones de ampliación o mejora de los existentes- que se consideran necesarios para satisfacer una cierta demanda de atraques en cada una de las vertientes insulares. La elección de los tramos y las características de las intervenciones previstas se justifican en el *Estudio de Base* para justificar el modelo de ordenación insular de puertos que se incorpora a los documentos que componen el PIOT así como en la *evaluación ambiental* del modelo propuesto, que se incorpora en el capítulo final de esta Memoria Justificativa.

Según se expone con mayor detalle en el capítulo sexto, el modelo planteado es, en cierta forma, un modelo abierto que opera en dos niveles. Un primer nivel, que se corresponde con la caracterización del litoral insular en que se distinguen, además de los tramos ocupados por las tres OSEs en que se localizan los puertos insulares o de primer nivel de servicio, **tramos de potencial aptitud** para albergar infraestructuras portuarias correspondientes al segundo nivel de servicio y **tramos no aptos**, y un segundo nivel, correspondiente a las intervenciones concretas establecidas por el PIOT que, a diferencia de las restantes que pudiesen surgir en los tramos potencialmente aptos, no necesitan –en general- para su ejecución la intermediación de un instrumento de planeamiento territorial sino del proyecto de construcción. En este nivel el modelo es bastante cauto, en cuanto que se decanta mayoritariamente por la intervención en las infraestructuras portuarias existentes, proponiendo seis nuevas localizaciones.

- En relación con la ordenación del entorno territorial de las **infraestructuras aeroportuarias**, a la vista del informe preceptivo y vinculante emitido por la Dirección General de Aviación Civil tras la aprobación provisional sobre las zonas de servicio de los aeropuertos insulares y sobre las servidumbres establecidas en el entorno territorial de los mismos, además de la incorporación de un nuevo Estudio de Base al PIOT

según se ha citado anteriormente, en el artículo 3.3.2.3 sobre la *integración funcional y territorial de las infraestructuras* se añade un nuevo apartado 4-D en que se enuncia que, afectos conciliar el desarrollo urbano del entorno de los aeropuertos y la seguridad y operatividad de los mismos, los instrumentos de planeamiento tendrán en consideración lo dispuesto en la legislación sectorial y las recomendaciones establecidas en el Estudio de Base.

## USOS PRIMARIOS

En el capítulo correspondiente a la ordenación de los **usos primarios** se regulan las actividades forestal, agrícola, ganadera, pesquera y cinegética. Las modificaciones introducidas en las secciones destinadas a las actividades forestales y a la actividad cinegética no son relevantes y completan, junto con las determinaciones incorporadas en el capítulo primero, la adaptación a lo dispuesto en la directriz 13 sobre *criterios para la conservación de la diversidad de las especies*.

- A pesar de su integración entre los usos primarios, la ordenación de la **actividad forestal** establecida en el PIOT está más dirigida a la conservación de las áreas forestales por su relevancia ecológica, paisajística, recreativa, etc... que al aprovechamiento económico de la masa forestal. Por ello, y en función de las modificaciones introducidas en el capítulo primero sobre la ordenación de los recursos naturales, en que se sustituye la distinción entre recursos naturales continuos/ discontinuos por la de recursos abióticos/ vivos y se elimina el antiguo artículo 3.1.4.7 sobre *protección de la vegetación* de entre los ahora denominados recursos abióticos, se incorporan las determinaciones sobre la vegetación natural en la sección correspondiente a regulación de la actividad forestal. La ordenación de las actividades forestales se concibe ahora de una forma más amplia dirigida a la protección de las masas vegetales, sean o no arbóreas, denominándose la sección primera del capítulo cuarto *actividades forestales y de conservación de la vegetación natural* y modificándose los artículos 3.4.1.1, 3.4.1.2, 3.4.1.3 y 3.4.1.4.:

- El artículo 3.4.1.1, pasa a denominarse Generalidades, fines y objetivos sobre las actividades forestales y de conservación de la vegetación natural, revisando la redacción de los apartados 1-E y 2-E.
- Se modifica ligeramente la redacción del apartado 1-E de artículo 3.4.1.2 *Objeto, alcance y contenido* y se incorpora un nuevo párrafo (2-E) sobre las actividades de conservación de la vegetación natural.
- En el artículo 3.4.1.3. se sustituye el apartado 1-D por los nuevos 1-E y 2-D, y se modifica ligeramente la redacción del antiguo 2-D que pasa a ser 3-D. También se sustituye en el título del artículo el término **reforestación** por el de **revegetación**, más amplio, denominándose ahora *Sobre revegetación de zonas agrarias abandonadas*.
- El artículo 3.4.1.4, que pasa a denominarse *Sobre los criterios de revegetación, repoblación forestal y tratamientos silvícolas*, corrigiéndose algunos términos en los apartados 1-D, 2-D y 3-D.

Con objeto de dar cumplimiento al Acuerdo del Pleno de la Corporación de 29 de abril de 2005 sobre la racionalización de los instrumentos de desarrollo del Plan Insular, se suprime el artículo 3.4.1.6. en que se remite a la formulación del **Plan Territorial Especial de Ordenación Forestal de Tenerife**. Según se prevé en el artículo citado, del ámbito de dicho plan podrán ser excluidos los ámbitos de la isla en que sea incompatible el ejercicio de actividades forestales y aquéllos ámbitos que estén ordenados a través de un Plan Ambiental; por ello considerando que las áreas forestales más relevantes de Tenerife se localizan en el Parque Natural de la Corona Forestal y en el Parque Rural de Anaga, y que éstos ámbitos podrían ser excluidos del ámbito de ordenación del plan territorial, o que ,en todo caso las determinaciones del PTEO Forestal tendrían carácter de recomendación para los planes y norma ambientales, se eliminan las determinaciones del PIOT que remiten a la formulación del mismo.

Además en relación con lo anterior se ha de considerar que con carácter de norma de aplicación directa, en el Avance de las Directrices de Ordenación de los Recursos Forestales, se prevé la formulación de un PTEO Forestal para cada una de las islas, en desarrollo por tanto de las propias Directrices sectoriales y no del PIOT.

- En la sección 3ª correspondiente a las **actividades ganaderas**, se ha eliminado la posibilidad de formular, con carácter autónomo, la Ordenanza Insular Reguladora de las Explotaciones Ganaderas. Según se establece en el artículo 3.4.3.8 (2-D) del PIOT vigente, ésta se podrá formular de forma independiente o integrada en el PTEO de la Actividad Ganadera; sin embargo dado que en el PTEO, ya aprobado definitivamente, se han incorporado los contenidos de carácter territorial que debían ser desarrollados por ésta, se modifican los artículos 3.4.3.2 (3-E), 3.4.3.6.(3-NAD), 3.4.3.7.(1-D) y 3.4.3.8. (2-D y 3-D), remitiendo tales contenidos directamente al plan territorial, no previendo la formulación de la misma.

- En la sección correspondiente a las **actividades pesqueras, marisqueras y acuícolas**, el artículo 3.4.4.3 pasa a denominarse *sobre racionalización, gestión sostenible y diversificación de la explotación*, modificándose la redacción del apartado 3-D del PIOT vigente con objeto de que la Administración desarrolle políticas de investigación y desarrollo de la acuicultura para compatibilizar esta actividad con la preservación del medio marino y la biodiversidad.

- Como se mencionó anteriormente, en la regulación de las **actividades cinegéticas** se modifica el artículo 3.4.5.5 introduciendo un nuevo apartado (4-AD) para completar las determinaciones introducidas con motivo de la adaptación a la directriz 13 sobre *criterios para la conservación de la diversidad de las especies*. Precizando lo ya dispuesto en el artículo 3.1.5.2 sobre la protección de la flora y la fauna silvestre, se prohíbe la liberación de animales domésticos o de individuos de especies cinegéticas salvo que se realice con autorización de la administración y en el marco de la planificación cinegética vigente.

## ACTIVIDADES EXTRACTIVAS

Respecto a la ordenación de las **actividades extractivas** se ha considerado que las determinaciones actuales del PIOT cumplimentan lo dispuesto en la directriz 34 sobre los criterios de ordenación de los recursos geológicos tal como se justifica en el capítulo correspondiente a la valoración detallada de la adecuación del PIOT a las Directrices, por lo que no se han realizado modificaciones, al respecto.

Con objeto de dar cumplimiento al Acuerdo del Pleno de la Corporación sobre la racionalización del planeamiento territorial y en virtud de una mayor precisión de las determinaciones del PIOT, se han modificado dos artículos relativos a las actividades extractivas:

En el artículo 3.5.2.6. se incorpora una relación de los ámbitos extractivos que han de ser ordenados a través de un PTPO específico. Actualmente el PIOT delimita expresamente trece ámbitos extractivos pero no establece la obligatoriedad de formular un PTPO para cada ámbito concreto ya que en el 3.5.2.6 (1-D) vigente se establece, respecto al planeamiento de los ámbitos extractivos, que *es conveniente la formulación de una figura de ordenación de conjunto (...) que tendrá el carácter de Plan Territorial Parcial*. En la relación incorporada se remiten a ordenación a través de un PTPO de la actividad extractiva once de los trece ámbitos extractivos delimitados por el PIOT. Por las razones expuestas al referirnos a las modificaciones relativas a las OSEs, el ámbito de Guama\_El Grillo será ordenado por el PTPO del Complejo Ambiental de Arico y el ámbito de El Riquel, por el PGO de Icod de acuerdo a lo ya dispuesto en el artículo 8.2 (1-R) del anexo I del Título III del Plan Insular vigente:

*(...) El planeamiento municipal establecerá los usos finales del emplazamiento de cara a su restauración y las condiciones que la explotación deba cumplir para adecuar la morfología al desarrollo de dichos usos.*

## INDUSTRIA Y ACTIVIDADES TERCIARIAS

Ante los problemas ambientales y de estructuración territorial de gran parte de **instalaciones industriales** de la isla, los objetivos establecidos por el PIOT para la ordenación de las actividades industriales consisten en la ocupación preferente de los suelos vacantes, la mejora y recualificación urbana de las áreas industriales, la promoción de nuevos espacios productivos destinados a empresas innovadoras y el control estricto del establecimiento de instalaciones al margen del planeamiento.

Sobre la ordenación de las **actividades terciarias**, especialmente las comerciales, se parte del reconocimiento de su capacidad para convertirse en nodos estructurantes de las tramas urbanas donde se insertan y de su localización en áreas en que frecuentemente conviven con otros usos con menor capacidad para polarizar actividades en su entorno. Por otra parte se pone de manifiesto la necesidad de establecer objetivos diferenciados de ordenación y actuación para las tipologías tradicionales y las nuevas formas comerciales.

A pesar de la diferenciación de los objetivos, el PIOT establece conjuntamente la regulación de los usos industriales y terciarios identificando situaciones diferentes en función de la localización en el territorio de los mismos y su procedimiento de autorización:

- Usos e instalaciones industriales o terciarios fuera de áreas urbanas sin el carácter de Proyectos de Actuación Territorial.(3.6.2.1)
- Usos e instalaciones industriales o terciarios con el carácter de Proyectos de Actuación Territorial. (3.6.2.2)
- Usos e instalaciones industriales o terciarios en áreas urbanas con otro uso global. (3.6.2.3)
- Polígonos para actividades industriales y terciarias municipales. (3.6.2.4)
- Polígonos para actividades industriales y terciarias comarcales. (3.6.2.5)

La adaptación a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General, si bien no ha modificado la estructura en que se expone la regulación de las actividades industriales y terciarias, ha supuesto modificaciones en la práctica totalidad de los artículos en que se regulan las distintas situaciones descritas. La mayor parte de las nuevas determinaciones se reducen a precisiones en el texto vigente salvo las introducidas para cumplimentar la directriz 136 sobre grandes equipamientos comerciales y de ocio, que supone la introducción de nuevos contenidos al PIOT, así como la modificación del apartado (2-R) del artículo 1.4.2.7. acerca de los **usos terciarios en la categoría de comercio minorista**, según se reseñó al citar las modificaciones introducidas en el Título I:

- Si bien el Plan Insular vigente menciona los **grandes equipamientos comerciales**, reconociendo que pueden configurar en algunas ocasiones áreas urbanas en sí mismas, no establece determinaciones concretas para su localización. Para la adaptación a lo dispuesto en la directriz 136 sobre el establecimiento de las condiciones de implantación de los equipamientos comerciales y de ocio con incidencia territorial amplia se modifican los artículos 3.6.1.2 , 3.6.1.4., 3.6.2.3 y se introduce un nuevo artículo 3.6.2.6 sobre *grandes equipamientos comerciales*, que por su incidencia territorial y su repercusión en el entorno donde se insertan se consideran una situación diferenciada del resto de las descritas anteriormente, independientemente de si se localizan en áreas industriales y terciarias especializadas o insertos en tramas urbanas residenciales.

Una de las principales cuestiones para abordar la adaptación a lo dispuesto en la directriz 136 ha sido definir qué tipo de establecimientos comerciales son los que se han de considerar grandes equipamientos comerciales y de ocio “con incidencia territorial amplia”. Aunque parece que deben identificarse como tales los centros comerciales y los grandes establecimientos comerciales (polivalentes o especializados), del análisis de la realidad de muchos de estos establecimientos se concluye que no todos los que responden a esta definición tienen gran incidencia territorial y por tanto no deben ser objeto del PTEO al que alude la directriz 136. En base a esta consideración el PIOT diferencia qué establecimientos comerciales son objeto del PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio y cuáles serán objeto exclusivo del planeamiento municipal, según se expone a continuación.

En el artículo 3.6.1.2. *sobre criterios y objetivos de ordenación de las actividades terciarias* se incorporan dos nuevos apartados 3-D y 4-D que remiten a la elaboración de un PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio y los aspectos que deberá desarrollar este plan, dado que desde el PIOT se ha optado, tal como posibilita la directriz 136, por no establecer directamente la localización de estos establecimientos, que será concretada por el planeamiento general o, directamente, por el PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio.

En el artículo 3.6.1.4 *sobre el contenido y esquema de ordenación de los usos industriales y terciarios* se modifica el contenido del apartado 3-D y se añade un nuevo apartado 4-D para introducir los grandes establecimientos comerciales en el esquema establecido por el PIOT para la ordenación de los citados usos. En la sección siguiente, sobre la ordenación de los usos industriales y terciarios se incorpora un nuevo artículo 3.6.2.6 en que se precisa, en los términos del PIOT, qué tipo de establecimientos comerciales se consideran grandes equipamientos comerciales y de ocio y cuáles, conforme a su repercusión territorial, deben ser ordenados a través del PTEO. Además se incorporan en este artículo las condiciones generales de implantación de los grandes equipamientos comerciales y de ocio de influencia territorial amplia requeridas en el apartado primero de la directriz 136, sin perjuicio de las particulares que establezca el PTEO.

En el nuevo apartado (5-D) del artículo 3.6.2.3. *sobre usos industriales y terciarios en áreas urbanas con otro uso global* se incorpora una precisión sobre los grandes equipamientos comerciales que por su escasa influencia territorial (centros comerciales de carácter local) no son objeto del PTEO de grandes equipamientos comerciales y de ocio y podrán ser localizados directamente a través del planeamiento urbanístico, siempre que sea en parcelas donde se prevea expresamente el uso terciario en las categorías pormenorizadas de centro comercial o gran establecimiento comercial.

- Las determinaciones establecidas por el PIOT en el artículo 3.6.2.2 **sobre usos industriales o terciarios con el carácter de PAT** se modifican introduciendo un nuevo apartado (3-R) en que se establecen, en ausencia de desarrollo reglamentario, los contenidos que deberá incluir un PAT para la autorización de los citados usos. Se varía ligeramente también el texto del apartado 4-AD relativizando las condiciones de admisibilidad de las instalaciones, no sólo a lo dispuesto en el régimen de usos de las áreas de regulación homogénea de protección económica 1 o 2 y de protección territorial, sino también a lo que se establece en la directriz 62 sobre la vinculación de los PAT que se autoricen en suelo rústico de protección agraria a actuaciones de recuperación de tal actividad.

- Respecto a la regulación de las **actividades industriales o terciarias en áreas con otro uso global** establecidas en el artículo 3.6.2.3., se elimina del apartado 3-AD la cita a los umbrales de ruido que se establecían en el artículo 3.1.4.2, y se condiciona, entre otras, la admisibilidad de usos industriales o terciarios en áreas urbanas con otro uso global a los límites de ruido que establezcan las ordenanzas municipales cuya elaboración está prevista en la directriz 23.

- En el apartado tercero de la directriz 66 se prevé la posibilidad de que los Planes Insulares de Ordenación prevean la existencia de polígonos mixtos en que convivan actividades industriales y residenciales. Conforme a las determinaciones del PIOT vigente no son posibles estas áreas sino la autorización de determinadas actividades industriales en núcleos residenciales según las condiciones establecidas en el artículo 3.6.2.3. Se introduce, no obstante, en el apartado 3-D del artículo 3.6.2.4 **sobre polígonos para actividades industriales y terciarias municipales** una determinación que específicamente prohíbe el reconocimiento de estos polígonos mixtos por el planeamiento general.

- En la actualidad el PIOT posibilita la delimitación de polígonos aislados de carácter comarcal para actividades industriales y terciarias a través de un PTPO de ámbito comarcal o de un PTEO de la actividad industrial o terciaria, según figura en el apartado 2-D del artículo 3.6.2.5 **sobre polígonos para actividades industriales y terciarias comarcales**. Sin embargo, lo dispuesto en la directriz 71, sobre el carácter excepcional de prever ámbitos que se clasifiquen como suelo urbanizable aislado para uso industrial, terciario o turístico a través del planeamiento insular, reduce estas posibilidades únicamente a la delimitación de áreas aisladas directamente desde el PIO o a través de un PTEO, por lo que se modifica el apartado 2-D del artículo 3.6.2.5 en este sentido. Se suprime también de dicho apartado la afirmación de que la iniciativa de delimitación de un polígono comarcal corresponde al Gobierno de Canarias, bien por iniciativa propia o a solicitud del Cabildo o algún Ayuntamiento, en tanto que se ha estimado que tal determinación es una cuestión que no corresponde a un instrumento de ordenación territorial, si bien no se pretende con ello negar la competencia de la administración de la comunidad autónoma.

Además respecto de este artículo 3.6.2.5 se han precisado los contenidos con objeto de, citar expresamente los polígonos comarcales identificados por el PIOT según se representa en los planos de ordenación y diferenciar, conforme a lo dispuesto en la directriz 71 antes citada acerca de los suelos urbanizables aislados y en la directriz 66.2 sobre el establecimiento de las implantaciones, dimensiones y características del suelo estratégico para actividades productivas, los instrumentos a través de los que llevar a cabo la identificación, delimitación y ordenación de los polígonos de carácter terciario sean o no aislados

- Como se reseñó anteriormente, uno de los objetivos del PIOT en cuanto a la ordenación de las actividades industriales es la mejora y recualificación del suelo industrial existente. Para su consecución, y según lo dispuesto en el apartado quinto de la directriz 134 sobre la determinación de los espacios productivos que hayan de sujetarse a rehabilitación y las pautas en que éstas han de llevarse a cabo, se añaden tres apartados (3-D, 4-D y 5-D) al artículo 3.6.2.2 en que se establecen las condiciones que motivarán la delimitación por el planeamiento territorial especial o por el planeamiento general de las áreas que deban quedar sometidas a operaciones de rehabilitación y los criterios conforme a los que deban llevarse a cabo estas operaciones.

## TURISMO

La disposición transitoria tercera de la Ley 19/2003 establece un plazo de dos años, desde la entrada en vigor, de la misma para la adaptación de los Planes Insulares de Ordenación a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General, sin especificar nada al respecto sobre las Directrices de Ordenación del Turismo. Es por ello que, en el capítulo 7 de Disposiciones Sectoriales sobre **Turismo** sólo se han introducido las modificaciones oportunas para la adaptación a las directrices 63, 64 y 124 de Ordenación General.

Las restantes determinaciones en materia turística del PIOT, según lo dispuesto en el apartado segundo de la Disposición Adicional Primera de la Ley 19/2003, serán de aplicación salvo que resulten contradictorias con lo dispuesto en el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife (PTEOTT) formulado en desarrollo de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias y aprobado definitivamente de forma parcial por acuerdo de la C.O.T.M.A.C. de 6 de abril de 2005 (BOC 231, de 24 de noviembre). Realizadas las precisiones anteriores, respecto a las modificaciones incorporadas en el capítulo de turismo cabe señalar:

- En el apartado tercero de las directrices 63 y 64 se encomienda al planeamiento insular establecer determinaciones a través de las que el planeamiento municipal realice una **estimación de la capacidad máxima alojativa turística de los asentamientos rurales y agrícolas**. En ausencia de determinaciones específicas del PTEO Turística de Tenerife, se incorpora un nuevo apartado (4-D) en el artículo 3.7.5.6 *sobre condiciones de los establecimientos de turismo rural* en el que se establecen las condiciones requeridas.

- La directriz 124 establece que el planeamiento insular establecerá las condiciones de implantación de los equipamientos turísticos de mayor impacto territorial tales como los campos de golf, puertos recreativos, parques temáticos, etc...Dejando al margen los puertos, que se regulan en el capítulo de infraestructuras, los establecimientos citados son, en los términos del PIOT, **establecimientos turísticos recreativos**.

En las determinaciones vigentes, y haciendo alusión a la diversidad de instalaciones que se integran en esta categoría, el PIOT remite la regulación de las distintas instalaciones recreativas a los planes que ordenen ámbitos con usos turísticos. Así, el PTEO Turística de Tenerife estableció los distintos tipos de establecimientos que se admiten en cada Zona Turística, conforme a las características y estrategia promocional de cada zona, quedando las posibles implantaciones en el resto de la isla sujetas al régimen de usos establecido para cada Área de Regulación Homogénea del PIOT. Además el PTEOTT, en la Memoria, cita la posibilidad de elaborar un Plan Territorial Especial de Establecimientos Turísticos Recreativos que fije las condiciones específicas de implantación para cada tipo de establecimiento.

Conforme al marco expuesto se ha modificado el contenido del artículo 3.7.5.8. sobre *condiciones de los establecimientos turísticos recreativos* remitiendo a la elaboración de un PTEO de Establecimientos Turísticos Recreativos (2-D), e incorporando dos nuevos apartados (4-D y 5-D) que establecen condiciones de implantación territorial para este tipo de establecimientos en previsión de iniciativas que puedan

surgir antes de la formulación del citado PTEO específico. Se añade también un apartado (6-D) en que se remiten las condiciones de implantación de los puertos deportivos a lo dispuesto en el artículo 3.3.3.10 del PIOT.

El artículo 3.7.5.8 al que nos venimos refiriendo finaliza en el documento vigente con un cuadro resumen sobre los distintos tipos de establecimientos turísticos: establecimientos convencionales, hoteles de naturaleza, establecimientos de turismo rural, campamentos de turismo y establecimientos turísticos recreativos. Es obvio que se trata de un error dado que el artículo 3.7.5.8 está destinado a las condiciones de los establecimientos turísticos recreativos por lo que se crea un nuevo artículo 3.7.5.9 denominado cuadro resumen de los establecimientos turísticos.

## RESIDENCIA

Los objetivos de ordenación del PIOT en materia **Residencial** están dirigidos a la concentración de la edificación en los núcleos urbanos más relevantes para hacer viable a través de la consolidación y compactación de los mismos la adecuada prestación de servicios y equipamientos al tiempo que reconducir los procesos de edificación dispersa y a incentivar desde la actuación pública un modelo más equilibrado de distribución territorial de la población.

Dado que los objetivos reseñados están en la línea de las determinaciones dirigidas al planeamiento insular en las Directrices sobre el uso más eficiente del suelo a través del incremento de la compacidad de los núcleos, la adaptación en esta materia se concreta en el cumplimiento de la directriz 69 y en la observancia de lo dispuesto con carácter de norma de aplicación directa en el apartado segundo de la directriz 77 sobre el establecimiento de criterios para la determinación de áreas de preferente localización de viviendas y tipologías residenciales adecuadas para la consecución de los objetivos antes citados

Para la adaptación a lo dispuesto en ambas directrices, y dado que están dirigidas al planeamiento insular y no específicamente a los Planes Insulares de Ordenación, se han redefinido los objetivos del Plan Territorial Especial de Ordenación en materia residencial previsto por el PIOT, incorporando en el apartado primero del artículo 3.8.4.4, entre los contenidos a desarrollar por el PTEO, la asignación de intervalos de densidades edificatorias para las áreas de nuevos crecimientos urbanos –suelos urbanizables que clasifique el planeamiento-, en función de las características diferenciales entre municipios y tipos de núcleos, y el establecimiento de criterios dirigidos al planeamiento general para la determinación de las áreas de preferente localización de vivienda y la asignación de las tipologías más adecuadas conforme a las características de los núcleos.

Además, del análisis de los contenidos a desarrollar por el citado PTEO reseñados en el artículo 3.8.4.4. del Plan Insular vigente, se concluye que existe en la actualidad una incoherencia manifiesta entre la denominación del Plan y sus fines, que ha llevado a una confusión indeseada

de su objeto por parte de algunos sectores, lo que justifica la necesidad de clarificar esta situación y modificar la denominación del Plan, cambiando su nombre de *Plan de Suelo Residencial, Promoción Pública de Vivienda e Intervención en el Mercado de Suelo* por el de **PTEO de las Áreas Residenciales** en el presente documento de Adaptación. Con ello no se pretende mermar la actuación pública en materia de vivienda, pero se entiende que, en función de los contenidos, no es este el marco legal ni este PTEO el instrumento adecuado, sino que deberá planificarse a través de los instrumentos de desarrollo específicos de carácter sectorial, por las Administraciones competentes en la materia.

En el artículo 3.8.4.3. anterior, *sobre intervención pública en el mercado de suelo*, se modifican las determinaciones del PIOT para su adaptación a lo dispuesto en la Ley 2/2003, de 30 de enero, de Vivienda de Canarias sobre los **municipios de preferente localización de vivienda**, según se expone con mayor detalle en el capítulo sexto de la presente memoria.

Para finalizar con la exposición general de los cambios operados en el presente documento se ha de señalar que, en virtud de lo dispuesto en el apartado segundo del Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009 emitido en el trámite de aprobación definitiva de la Adaptación del Plan Insular, se han sustituido las referencias al PTEO de Ordenación de los Recursos Naturales del Medio Marino por otras referidas al Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Medio Marino pertinente y se han alterado aquellas determinaciones contenidas en el PIOT vigente cuyo desarrollo está condicionado a la aprobación del PORN, que en gran parte figuran como recomendaciones en el presente documento

## Valoración detallada de la adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General

---

### GENERALIDADES

El presente capítulo constituye una valoración detallada de la adecuación de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General.

Conforme a los criterios adoptados para la adaptación del PIOT, expuestos en esta Memoria, se seleccionaron las directrices que son Normas de Aplicación Directa (NAD), con objeto de verificar que las determinaciones actuales del PIOT no resultasen contradictorias con las mismas, las que hacían referencia a los Planes Insulares de Ordenación o al "planeamiento insular", las que estaban referidas genéricamente al planeamiento y las que citaban a las Administraciones Públicas o los Cabildos.

Tras la selección se valoró el grado de adecuación del PIOT a lo dispuesto en cada una de ellas, diferenciando tres situaciones:

- Directrices respecto a las que el PIOT ya está adaptado dado que a través de sus determinaciones actuales se da cumplimiento a lo dispuesto en las mismas.
- Directrices que motivan modificaciones en el Plan Insular vigente para su adaptación.
- Por último directrices que, una vez analizadas, se entendió que no eran objeto de las determinaciones del PIOT.

El presente capítulo contiene una selección de las observaciones realizados respecto de las directrices que responden a las dos primeras situaciones descritas, es decir, sobre las que se ha considerado que el PIOT con sus determinaciones actuales ya está adaptado y aquellas otras que han motivado la introducción -o la desaparición en otras ocasiones- de nuevas determinaciones en el Plan. Se han suprimido los comentarios respecto de las directrices acerca de las que se concluyó que no eran objeto de materias propias del PIOT, la mayor parte de ellas dirigidas a la actuación de las administraciones o las que, siendo normas de aplicación directa, no contravienen las determinaciones del PIOT vigente.

En los comentarios de las directrices que han motivado la introducción de nuevas determinaciones al Plan Insular, se señala en qué consisten las determinaciones incorporadas y en qué artículo figuran.

La exposición de los comentarios respecto de lo dispuesto en cada directriz se ha realizado conforme al orden de los Títulos en que se organizan las Directrices de Ordenación General, descartándose las que pertenecen al Título I de Disposiciones Generales y al Título VIII de Instrumentos, por no considerarlas procedentes respecto del objeto del presente documento.

Cada uno de los Títulos comentados se inicia con una tabla comparativa donde se reflejan:

1. En la primera columna el total de las directrices que componen el Título en cuestión.
2. En la segunda se reflejan las directrices inicialmente analizadas, y con el texto en color, las directrices que figuran comentadas en este capítulo, independientemente de que se haya concluido que modifican o no las determinaciones del PIOT.
3. En la última de las columnas se relacionan las directrices que han motivado la introducción de modificaciones en el Plan Insular.

El análisis de estas tablas pone de manifiesto el relativamente escaso número de directrices que motivan la modificación de los contenidos del PIOT para su adaptación a las Directrices, verificándose la intuición inicial derivada del análisis de los criterios y objetivos de ordenación, acerca de que el PIOT es un plan “básicamente” adaptado.

Además de su interés en cuanto valoración del grado de adecuación del PIOT a las Directrices, este capítulo constituye un instrumento de apoyo al capítulo anterior en el que de forma sistemática se relacionaban las modificaciones introducidas en cada uno de los Títulos del PIOT indicando los artículos modificados y la directriz que ha motivado tales modificaciones. Se justifica aquí cada modificación introducida en los artículos del PIOT citados en el capítulo anterior, de modo que puede ser también utilizado como un “instrumento de consulta”, y no de lectura lineal, respecto de las opciones tomadas en la Adaptación acerca de cada directriz concreta.

## Título II RECURSOS NATURALES

Directrices de Ordenación General	Directrices analizadas <sup>1</sup>	Directrices que implican modificaciones en el PIOT
<b>CAPÍTULO I BASES GENERALES</b>	<b>CAPÍTULO I BASES GENERALES</b>	<b>CAPÍTULO I BASES GENERALES</b>
Directriz 7. Principios de intervención. (NAD) Directriz 8. Criterios de intervención. (NAD) Directriz 9. Instrumentos de ordenación. (ND) Directriz 10. Instrumentos de ejecución. (ND) Directriz 11. Instrumentos de seguimiento. (ND)	Directriz 7. Principios de intervención. (NAD) Directriz 8. Criterios de intervención. (NAD) <a href="#">Directriz 9. Instrumentos de ordenación. (ND)</a> Directriz 10. Instrumentos de ejecución. (ND)	Directriz 9. Instrumentos de ordenación. (ND)
<b>CAPÍTULO II BIODIVERSIDAD</b>	<b>CAPÍTULO II BIODIVERSIDAD</b>	<b>CAPÍTULO II BIODIVERSIDAD</b>
Directriz 12. Objetivos. (NAD) Directriz 13. Criterios para la conservación de la diversidad de las especies. (ND) Directriz 14. Criterios para la conservación de los hábitats. (NAD) Directriz 15. Objetivos de la ordenación de los espacios naturales protegidos. (ND) Directriz 16. Criterios para la ordenación de los espacios naturales protegidos. (ND) Directriz 17. Criterios para la restauración. (NAD) Directriz 18. Gestión. (NAD) Directriz 19. Adquisición de áreas estratégicas. (NAD)	Directriz 12. Objetivos. (NAD) <a href="#">Directriz 13. Criterios para la conservación de la diversidad de las especies. (ND)</a> Directriz 14. Criterios para la conservación de los hábitats. (NAD)  <a href="#">Directriz 16. Criterios para la ordenación de los espacios naturales protegidos. (ND)</a> Directriz 17. Criterios para la restauración. (NAD) Directriz 18. Gestión. (NAD) Directriz 19. Adquisición de áreas estratégicas. (NAD)	Directriz 13. Criterios para la conservación de la diversidad de las especies. (ND)
<b>CAPÍTULO III CALIDAD ATMOSFÉRICA, ACÚSTICA Y LUMÍNICA</b>	<b>CAPÍTULO III CALIDAD ATMOSFÉRICA, ACÚSTICA Y LUMÍNICA</b>	<b>CAPÍTULO III CALIDAD ATMOSFÉRICA, ACÚSTICA Y LUMÍNICA</b>
Directriz 20. Principios. (NAD) Directriz 21. Calidad atmosférica. Directriz 22. Control lumínico. (ND) Directriz 23. Control de ruidos. (ND) Directriz 24. Instrumentos de seguimiento. (NAD)	Directriz 20. Principios. (NAD) <a href="#">Directriz 21. Calidad atmosférica.</a> <a href="#">Directriz 22. Control lumínico. (ND)</a> <a href="#">Directriz 23. Control de ruidos. (ND)</a> Directriz 24. Instrumentos de seguimiento. (NAD)	Directriz 23. Control de ruidos. (ND)
<b>CAPÍTULO IV AGUAS</b>	<b>CAPÍTULO IV AGUAS</b>	<b>CAPÍTULO IV AGUAS</b>
Directriz 25. Objetivos. (NAD) Directriz 26. Criterios de planificación. Directriz 27. Criterios de gestión. (ND) Directriz 28. Criterios de ordenación territorial y urbanística. (ND) Directriz 29. Prevención de riesgos. (NAD) Directriz 30. Calidad de las aguas. Directriz 31. Depuración, reutilización y vertido Directriz 32. Aguas marinas. (NAD)	Directriz 25. Objetivos. (NAD) <a href="#">Directriz 26. Criterios de planificación.</a>  <a href="#">Directriz 28. Criterios de ordenación territorial y urbanística. (ND)</a> <a href="#">Directriz 29. Prevención de riesgos. (NAD)</a> Directriz 30. Calidad de las aguas. Directriz 31. Depuración, reutilización y vertido Directriz 32. Aguas marinas. (NAD)	Directriz 28. Criterios de ordenación territorial y urbanística. (ND)
<b>CAPÍTULO V RECURSOS FORESTALES</b>	<b>CAPÍTULO V RECURSOS FORESTALES</b>	<b>CAPÍTULO V RECURSOS FORESTALES</b>
Directriz 33. Criterios	<a href="#">Directriz 33. Criterios</a>	Directriz 33. Criterios
<b>CAPÍTULO VI RECURSOS GEOLÓGICOS</b>	<b>CAPÍTULO VI RECURSOS GEOLÓGICOS</b>	<b>CAPÍTULO VI RECURSOS GEOLÓGICOS</b>
Directriz 34. Criterios	<a href="#">Directriz 34. Criterios</a>	

<sup>1</sup> Se distinguen en azul aquellas directrices que se comentan específicamente en el presente documento, para justificar, en algunos casos, porque se ha considerado que el PIOT con sus determinaciones actuales ya está adaptado y, en otros, los motivos de la introducción -o la desaparición- de nuevas determinaciones en el Plan Insular. En negro se mantienen aquellas directrices que una vez analizadas, conforme a la metodología expuesta, se estimó que no merecían especiales comentarios, porque se concluyó que, de forma evidente, no requerían adaptación del PIOT.



## Título II Recursos Naturales

### CAPÍTULO I BASES GENERALES

Directriz 9. Instrumentos de ordenación. (ND)

1. Sin perjuicio de las disposiciones legales de aplicación, la ordenación en materia de biodiversidad será establecida por los Planes Insulares de Ordenación en su dimensión de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, por los instrumentos de planeamiento de los espacios naturales protegidos y por las Directrices de Ordenación y los planes sectoriales, conforme a los principios y criterios que establecen las presentes Directrices de Ordenación General.



**[9.1 (ND)]** Si bien no existe una referencia expresa a la **biodiversidad** en el PIOT el objetivo de conservación de la misma impregna todo el documento, por lo que puede considerarse básicamente adaptado. Para justificar esta afirmación se describen las cuestiones a través de las que un instrumento de planificación territorial puede ordenar la biodiversidad y se mencionan los artículos del PIOT en que estos criterios se aplican actualmente.

A) Respecto de la **biodiversidad silvestre** cabe la aplicación de los siguientes criterios de ordenación:

**1. Regulación expresa de las acciones que supongan eliminación o daño a los individuos o sus propágulos, asegurando que estas acciones se ejecuten con un mínimo de afección a los mismos.**

Se contempla explícitamente en el artículo 3.1.5.1. Régimen de protección de la flora y la fauna silvestre, apartados 1-D y 3-AD la protección de flora y fauna autóctona y de la afección a ejemplares de la misma, incluyendo las excepciones pertinentes, **para toda la superficie insular**.

Por otro lado, los espacios de mayor interés en cuanto a biodiversidad quedan específicamente protegidos de alteraciones de posible afección a la biodiversidad en sus regímenes particulares. No sólo los espacios naturales protegidos, con su planeamiento específico, sino una amplia superficie adicional considerada de interés por el PIOT. Así:

- En las áreas de **protección ambiental 1** (Montañas, barrancos, malpaíses y laderas) se establece (art.2.3.2.5. régimen básico de usos e intervenciones, apartado 4-AD) que “el planeamiento prohibirá toda intervención que pudiera suponer alteraciones del relieve original del terreno, los ecosistemas asociados al mismo o degradaciones de sus valores naturales (...) En todo caso se prohibirán específicamente las siguientes intervenciones: (...) entre las intervenciones sobre flora y fauna las de tala de especies arbóreas o no arbóreas, salvo por motivos de conservación o restauración y siempre que estén contenidas en un proyecto formulado a tal efecto(...) Todas las de movimientos de tierra salvo las de rehabilitación orográfica y las de aporte de tierra vegetal que sean estrictamente necesarias por motivos de conservación o para la continuidad de actividades agrícolas existentes.”

Esta regulación, al imponer la no alteración de la superficie, protege a la microfauna del suelo y propio mismo suelo como sustrato para la vida; por otro lado, dado que protege individualmente a cada ejemplar de las especies vegetales, protege en suma a la comunidad vegetal y a la fauna que alberga. En general, se protege al ecosistema.

- Similares prohibiciones se establecen para las **áreas de protección ambiental 2** (bosques consolidados y bosques potenciales) en el artículo 2.3.3.5. apartado 4-AD.

- 
- Si bien la ordenación específica de las **áreas costeras**, incluidas junto con las marinas en las áreas de protección ambiental 3, se deriva a los Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral -art.2.3.4.4. (2-D)-, el art. 2.3.4.5. *Régimen básico de usos e intervenciones* dispone que el planeamiento “establecerá como uso principal en todos los ámbitos adscritos a estas ARH el de conservación, orientada preferentemente hacia la conservación activa” y exige que “El criterio general en la elaboración del régimen normativo sobre las intervenciones será restrictivo, permitiendo y regulando sólo las estrictamente necesarias en cada caso. Asimismo, se establecen restricciones transitorias a los usos hasta la elaboración y aprobación de los mismos
  - Las **áreas de protección económica 1 y 2** (y las de protección económica 3, que pueden asimilarse a las 1 en cuanto a régimen de usos, salvo en lo que se refiere a la posibilidad de instalaciones turísticas aisladas), corresponden a áreas de cultivos intensivos, generalmente en zona baja y áreas de actividad agropecuaria tradicional, respectivamente. Lógicamente, la protección de la biodiversidad en estas áreas en las que la vegetación y fauna autóctonas están en buena medida erradicadas, adquiere otras características. Se trata aquí del mantenimiento del suelo como soporte de la agricultura y, en caso de abandono de la actividad, de la futura recolonización por la vegetación natural. Esta necesidad de mantenimiento del suelo se contempla expresamente en el art. 2.3.5.5. apartado 2-D, punto primero, e indirectamente al restringir la posibilidad de usos e instalaciones que ocupen permanentemente el suelo y lo alteren de forma intensa, como son los industriales, turísticos, residenciales, apertura de pistas y caminos; y prohibir otros como los dotacionales, terciarios, etc.
  - En las **áreas de protección territorial**, que tienen un carácter de reserva de suelo, y en tanto no se desarrollen los usos a que puedan estar destinadas, la protección del suelo se realiza de forma similar a la utilizada en las áreas de protección económica 1, según lo dispuesto en el artículo 2.3.7.5
  - Por último, **las áreas de interés estratégico y urbanas** tienen una vocación de uso y transformación antrópica intensa, por lo que las cautelas en cuanto a protección de recursos naturales, son en ellas provisionales y de aplicación mientras no se desarrollen estos usos finales. El régimen de usos previsto transitoriamente es similar al de las áreas de protección

**2. Regulación expresa de las acciones que supongan la introducción en el medio natural de especies o poblaciones animales o vegetales no autóctonas, que pueden suponer, no ya daño directo e inmediato para las especies autóctonas, sino indirecto y a medio plazo, principalmente por competencia, patogeneidad, etc.**

El PIOT incluye actualmente determinaciones tendentes a prevenir esta eventualidad en los artículos 3.1.5.1, Régimen de protección de flora y fauna silvestre, apartados 4-D y 6-AD y en el artículo 3.4.1.4. Sobre los criterios de repoblación forestal

Directriz 9. Instrumentos de ordenación. (ND) (continúa)

1. Sin perjuicio de las disposiciones legales de aplicación, la ordenación en materia de biodiversidad será establecida por los Planes Insulares de Ordenación en su dimensión de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, por los instrumentos de planeamiento de los espacios naturales protegidos y por las Directrices de Ordenación y los planes sectoriales, conforme a los principios y criterios que establecen las presentes Directrices de Ordenación General.

---

Directriz 9. Instrumentos de ordenación. (ND) (continúa)

1. Sin perjuicio de las disposiciones legales de aplicación, la ordenación en materia de biodiversidad será establecida por los Planes Insulares de Ordenación en su dimensión de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, por los instrumentos de planeamiento de los espacios naturales protegidos y por las Directrices de Ordenación y los planes sectoriales, conforme a los principios y criterios que establecen las presentes Directrices de Ordenación General.

y los tratamientos silvícolas, apartado 1-D. Se considera necesario incluir determinaciones adicionales que prevengan respecto del riesgo de introducción en el medio de especies foráneas a través de la práctica de actividades primarias como son la acuicultura y la caza; éstas se desarrollan en el apartado 4.

**3. Regulación de los usos y actividades que puedan suponer la pérdida o degradación de cualquiera de los factores del medio físico indispensables para alguna de las especies consideradas, en especial, aire, suelo y agua, y localizarlos espacialmente de forma que no supongan una afección directa (por ocupación) o indirecta (por alteración) de su hábitat.**

La ordenación espacial de estos usos en el PIOT es el resultado de un análisis territorial realizado atendiendo a las aptitudes del territorio insular y, muy especialmente a sus valores naturales, por lo que se considera que la ordenación espacial sigue el objetivo de preservación de la biodiversidad. En cuanto a la regulación normativa de actividades con potencial de transformación de los factores del medio indispensables como soporte de la vida, se realiza para el ámbito insular, para el aire, a través del artículo 3.1.4.1. Protección frente a la contaminación atmosférica, para el suelo, a través del artículo 3.1.4.4. Protección de los suelos edáficos, para las aguas terrestres, a través del artículo 3.1.4.5. Protección de las aguas terrestres, y para las aguas marinas, a través del artículo 3.1.4.6. Protección de las aguas marinas.

De nuevo, la normativa para cada área de regulación homogénea incluye cuando es necesario disposiciones adicionales de protección de estos factores básicos y, como se ha visto, de los factores bióticos.

**4. Regulación estricta de la implantación de usos lineales, sobre todo infraestructura viaria (incluso caminos agrícolas y forestales) o de ferrocarril, para evitar la fragmentación de los hábitats, en tanto que suponen el aislamiento de conjuntos pequeños de individuos de una misma especie, y conllevan endogamia, reducción de variabilidad genética y de viabilidad del conjunto aislado (y del total de la especie, al haberse reducido en la práctica sus efectivos a efectos de reproducción panmíctica). Definir el trazado de las nuevas infraestructuras que se juzgue necesarias con criterio de evitar esta fragmentación, especialmente al atravesar zonas de alta biodiversidad. En caso de que no se defina sobre plano el trazado, definir las condiciones de trazado y diseño que deberán tener las mismas para minimizar estos efectos barrera.**

Con carácter general, el PIOT incluye determinaciones tendentes a proteger el recurso biodiversidad en la ordenación de las infraestructuras viarias al estipular en el artículo 3.3.3.7 Criterios para la ordenación de las infraestructuras viarias, la prioridad de la mejora del viario existente sobre el trazado de nuevos elementos y obligatoriedad de evitar, al proyectar nuevas vías,

---

de dar acceso a las áreas de mayor interés natural. No obstante, se propone en el apartado 4 una redacción de este artículo que completa la ordenación desde criterios de protección de la biodiversidad.

Por otro lado, la normativa referente a las distintas áreas de regulación homogénea incluye, en caso necesario, disposiciones adicionales respecto del viario:

- En las áreas de **protección ambiental 1** quedan expresamente prohibidas las intervenciones sobre red viaria y accesos, salvo las de conservación y mejora de las existentes y la ampliación de senderos prevista en planeamiento (art. 2.3.2.5. 4-AD);
- La misma prohibición se establece para las áreas de **protección ambiental 2** en el artículo 2.3.3.5 apartado 4-AD, con la salvedad de que se permite excepcionalmente la apertura de nuevas pistas, cuando lo prevea justificadamente el planeamiento competente.
- En las áreas de **protección ambiental 3** se establece (art.2.3.4.4. 8-D) la prohibición con carácter general de los viarios rodados, salvo aquéllos que den acceso directo a usos e instalaciones permitidas o sean interiores a las mismas. Se deriva a los POL la definición de los trazados de todos los viarios en su ámbito.
- En las áreas de **protección económica 1 y 2** el PIOT exige que el planeamiento prohíba específicamente (art.2.3.5.5. apartado 4-AD) las pistas o caminos de nuevo trazado, salvo con carácter excepcional y recogidas justificadamente en un plan competente, prohibiendo expresamente las vías de tipología urbana.
- Regular estrictamente la **implantación de usos lineales**, sobre todo infraestructura viaria (incluso caminos agrícolas y forestales) o de ferrocarril, para evitar la fragmentación de los hábitats. Definir el trazado de las nueva infraestructuras que se juzgue necesarias con criterio de evitar esta fragmentación, especialmente al atravesar zonas de alta biodiversidad. En caso de que no se defina sobre plano el trazado, definir las condiciones de trazado y diseño que deberán tener las mismas para minimizar estos efectos barrera.

**5. Fomento de la recuperación de la vegetación natural climácica en las zonas que en la actualidad no tienen vegetación natural ni tienen otro uso con ocupación superficial del suelo, muy especialmente las zonas en las que la agricultura se ha abandonado y no existe otra expectativa de uso inmediata.**

El PIOT incluye una categoría de ARH, las de protección ambiental 2 –Bosques potenciales, específicamente por su vocación de desarrollo de una masa forestal ahora inexistente; por otro lado, y como se ha visto al mencionar las

Directriz 9. Instrumentos de ordenación. (ND) (continúa)

1. Sin perjuicio de las disposiciones legales de aplicación, la ordenación en materia de biodiversidad será establecida por los **Planes Insulares de Ordenación** en su dimensión de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, por los instrumentos de planeamiento de los espacios naturales protegidos y por las Directrices de Ordenación y los planes sectoriales, conforme a los principios y criterios que establecen las presentes Directrices de Ordenación General.

Directriz 9. Instrumentos de ordenación. (ND) (continúa)

1. Sin perjuicio de las disposiciones legales de aplicación, la ordenación en materia de biodiversidad será establecida por los Planes Insulares de Ordenación en su dimensión de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, por los instrumentos de planeamiento de los espacios naturales protegidos y por las Directrices de Ordenación y los planes sectoriales, conforme a los principios y criterios que establecen las presentes Directrices de Ordenación General.

disposiciones de protección de especies y ecosistemas, en las áreas homogéneas de suelo rústico en las que la vegetación natural es hoy día inexistente o está degradada y el ecosistema, en general, empobrecido, actúa introduciendo cautelas tendentes a mantener este carácter rural de la zona y preservar el suelo, como recurso básico e indispensable para una eventual recuperación del medio natural.

La sección 1ª ACTIVIDADES FORESTALES del capítulo 4, Usos primarios se refiere tanto a la ordenación de las masas forestales existentes como a la expansión de las mismas. Las determinaciones de los artículos 3.4.1.3. Sobre reforestación de zonas agrarias abandonadas, 3.4.1.4. Sobre los criterios de repoblación forestal y los tratamientos silvícolas y 3.4.1.5. Sobre el Patrimonio Forestal atienden todas ellas a facilitar la repoblación vegetal, incidiendo específicamente la 3.4.1.4. en la obligatoriedad utilizar especies autóctonas y propias del óptimo climático de la zona a reforestar. Si bien esta sección hace gran hincapié en la función de conservación de los bosques, a fin de ampliar su contenido a otras masas de vegetación no arbórea, se proponen en el apartado 4 una serie de cambios a esta sección.

B) Consideración en el PIOT de los aspectos de protección de la **biodiversidad cultivada**:

**1. Consideración del uso agrícola tradicional como propio y principal de las zonas de agricultura tradicional (las medianías), así como la introducción de cautelas para cambios de uso.**

Se realiza en el PIOT mediante su cartografía como una categoría específica de ARH, las de protección económica 2, en la que la regulación de usos considera como uso propio el agrícola e impone cautelas al cambio de uso e incluso al desarrollo de usos y actividades puntuales no relacionados con la actividad agrícola.

Aunque consideremos que el PIOT con sus determinaciones actuales establece las determinaciones propias de un instrumento de ordenación territorial para la conservación de la biodiversidad, según se ha justificado anteriormente, **se han incorporado algunas adiciones y modificaciones** en los capítulos 1 sobre **Protección de los Recursos Naturales** y 3 sobre **Infraestructuras** y 4 sobre los **Usos Primarios** del Título III a fin de hacer expreso este objetivo y completar la panoplia de determinaciones de ordenación territorial que tiene por fin su consecución.

1) En el capítulo 1 sobre la **Protección de los Recursos Naturales y Culturales**:

- Se ha sustituido la diferenciación recursos naturales continuos (sección 4ª) y discontinuos (sección 5ª) por la de **recursos naturales abióticos** (sección 4ª) y **vivos** (sección 5ª), para lo que se elimina el artículo 3.1.4.7 sobre *protección de la vegetación* de la sección 4ª, incorporando las determinaciones de protección de la vegetación en la sección 1ª del capítulo 4 que pasa a denominarse *actividades forestales y de conservación de la vegetación natural*.

- 
- En la sección 5ª, ahora denominada Sobre la protección de los recursos vivos, se añaden dos nuevos artículos, el 3.1.5.1 Protección de la biodiversidad y el 3.1.5.3 Criterios para la conservación de la diversidad de las especies (Directriz 13), conservándose los artículos 3.1.5.1 Régimen de protección de la flora y la fauna silvestre y 3.1.5.3 Actuaciones para la protección de la flora y la fauna silvestre, que pasan a numerarse en este documento 3.1.5.2 y 3.1.5.4. La eliminación del artículo 3.1.5.2 -PIOT vigente- Catálogo Insular de Especies Amenazadas se justificará en los comentarios acerca de la directriz 13.

2) En el capítulo 3 sobre **Infraestructuras** se modifica la redacción del punto 4 del apartado 3-D (antes 2-D) del artículo 3.3.3.7 *Criterios para la ordenación de las infraestructuras viarias*

3) En el capítulo 4 sobre los **Usos Primarios** del Título III de Disposiciones Sectoriales:

Como ya se ha apuntado la **sección 1ª sobre actividades forestales** pasa a denominarse *actividades forestales y de conservación de la vegetación natural*.

- Se modifica el artículo 3.4.1.1, que pasa a denominarse *Generalidades, fines y objetivos sobre las actividades forestales y de conservación de la vegetación natural*, revisando la redacción de los apartados 1-E y 2-E.
- Se modifica ligeramente la redacción del apartado 1-E de artículo 3.4.1.2 *Objeto, alcance y contenido* y se incorpora un nuevo párrafo 2-E sobre las actividades de conservación de la vegetación natural .
- En el artículo 3.4.1.3. se sustituye el apartado 1-D por los nuevos 1-E y 2-D, y se modifica ligeramente la redacción del antiguo 2-D que pasa a denominarse 3-D. También se sustituye en el título del artículo el término **reforestación** por el de **revegetación**, más amplio, denominándose ahora *Sobre revegetación de zonas agrarias abandonadas*.
- Se modifica el artículo 3.4.1.4, que pasa a denominarse *Sobre los criterios de revegetación, repoblación forestal y tratamientos silvícolas*, corrigiéndose algunos términos en los apartados 1-D, 2-D y 3-D.

En la **sección 4ª Actividades pesqueras, marisqueras y acuícolas**, el artículo 3.4.4.3 pasa a denominarse *sobre racionalización, gestión sostenible y diversificación de la explotación*, modificándose la redacción del apartado 3-D del PIOT vigente.

En la **sección 5ª Actividades cinegéticas** se añade un nuevo apartado 4-AD al artículo 3.4.5.5 *limitaciones al ejercicio de la caza*.

Directriz 9. Instrumentos de ordenación. (ND) (continúa)

1. Sin perjuicio de las disposiciones legales de aplicación, la ordenación en materia de biodiversidad será establecida por los **Planes Insulares de Ordenación** en su dimensión de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, por los instrumentos de planeamiento de los espacios naturales protegidos y por las Directrices de Ordenación y los planes sectoriales, conforme a los principios y criterios que establecen las presentes Directrices de Ordenación General.

Directriz 9. Instrumentos de ordenación. (ND) (continúa)

2. La ordenación de la calidad ambiental se realizará, en el ámbito autonómico, mediante las Directrices de Ordenación sectorial correspondientes, en el marco de las presentes Directrices de Ordenación General.

3. Las intervenciones en materia de aguas se llevarán a cabo a través de la planificación hidrológica del archipiélago y de cada isla, conforme a las presentes Directrices.

4. Mediante ordenanzas municipales se regularán las materias ambientales a ejecutar por los municipios. Estas ordenanzas deberán prestar una especial atención al ruido, a la iluminación urbana y a la incorporación de energías renovables y soluciones bioclimáticas en las edificaciones. El Gobierno de Canarias, concertadamente con las administraciones insulares y municipales, realizará un modelo de ordenanzas ambientales tipo, para su posible adopción por los municipios.

---

**[9.3 (ND)]** Lo dispuesto en esta directriz se desarrolla en el capítulo IV Aguas del Título II de las Directrices de Ordenación General. En cualquier caso en el artículo 3.3.3.2 *criterios sobre la ordenación de las infraestructuras hidráulicas* se remite a la elaboración del **Plan Territorial Especial de Ordenación Hidrológica de Tenerife**, que tendrá por objeto *la definición de las infraestructuras hidráulicas (...), así como la regulación del uso y aprovechamiento de los recursos hídricos insulares y de las intervenciones que pueden y deben realizarse en esta materia*. El Plan Hidrológico Insular se adaptará para cumplir con la doble finalidad de PTEO Infraestructuras y de Plan Territorial Especial de ordenación del agua como recurso natural, tal como se recoge en el citado artículo.

Actualmente, conforme a las previsiones de Programa de Actuación del PIOT, ya se está procediendo a la **revisión del Plan Hidrológico de Tenerife** actualmente en vigor para incorporar, entre otras cuestiones, el contenido de PTEO y su adaptación a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General de Canarias y en la Directiva Marco Europea en materia de Aguas.

Lo dispuesto en este apartado de la directriz no conlleva ninguna modificación en las determinaciones actuales del PIOT.

**[9.4 (ND)]** Sobre la formulación por el Gobierno de Canarias, en coordinación con los Cabildos y Ayuntamientos, de ordenanzas ambientales tipo para su adopción por los municipios, se realizarán las observaciones oportunas cuando se comenten las directrices correspondientes al capítulo III sobre la Calidad Atmosférica, Acústica y Lumínica.



**[13.1 (ND)]** Mientras el apartado segundo de esta directriz se refiere con carácter general a la definición las intervenciones de conservación de las especies que deberá ser incorporada por los PIO en su calidad de PORN, en éste se hace alusión a las intervenciones de conservación de las especies catalogadas. Se realizan comentarios al respecto porque el PIOT en el artículo 3.1.5.2 remite a la elaboración de un **Catálogo Insular de Especies Amenazadas de la flora y fauna terrestres y marinas**, que entendemos debe ser eliminado.

En desarrollo de lo dispuesto en la Ley estatal 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestres, el Gobierno de Canarias formuló el **Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias**, creado por **Decreto 151/2001**, de 23 de julio. Éste constituye un registro público de carácter administrativo, cuya elaboración, gestión y actualización depende de la Consejería competente del Gobierno de Canarias.

Recientemente a través del Decreto 188/2005, de 13 de septiembre, se ha modificado el Decreto 151/2001, para incorporar, entre otras, la secuencia de prioridad que aparece en este apartado de la directriz, dado que la anterior era más breve.

Como se ha comentado, el PIOT, remite a la elaboración de un **Catálogo Insular de Especies Amenazadas de la flora y fauna terrestres y marinas** (3.1.5.2). Sin embargo dado que, según se prevé en el artículo 2 del Decreto 151/2001, el Cabildo de Tenerife puede solicitar la iniciación del procedimiento de catalogación de especies que entienda merezcan ser catalogadas, no se considera útil la elaboración de un Catálogo Insular, por lo que se elimina el artículo 3.1.5.2 en que se remitía a la elaboración de este catálogo y se modifican los párrafos 4-D y 3-D del artículo 3.1.5.4 (antes 3.1.5.3) *Actuaciones para la protección de la flora y la fauna silvestres*.

La definición de las **intervenciones de conservación de la vida silvestre** destinadas a la protección de las especies catalogadas deben ser establecidas por los *planes de recuperación, conservación y manejo* de estas previstos en los Decretos antes citados.

Directriz 13. Criterios para la conservación de la diversidad de las especies. (ND)

1. Las intervenciones de conservación de la vida silvestre protegerán a las especies catalogadas en todo el archipiélago, conforme a la siguiente secuencia de prioridad: especies en peligro de extinción, subespecies en peligro de extinción, especies sensibles a la alteración del hábitat, especies o subespecies en estado vulnerable, especies de interés especial, resto de especies de interés comunitario, resto de especies, subespecies o poblaciones amenazadas.

Directriz 13. Criterios para la conservación de la diversidad de las especies. (ND) (continúa)

2. La definición de las intervenciones de conservación será objeto de las disposiciones contenidas en el planeamiento y determinaciones al respecto, integradas en los Planes Insulares de Ordenación, en su calidad de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales. Proporcionarán los criterios a los que deberán sujetarse las intervenciones en materia de infraestructuras, ordenación de los usos del suelo y equipamientos para preservar satisfactoriamente la vida silvestre.

3. Las reintroducciones y reubicaciones de especies sólo podrán ser autorizadas en aquellos casos en que las especies hayan habitado alguna vez de forma natural la zona donde se las quiere liberar, cuando las razones que provocaron en su día su extinción hayan sido corregidas. La introducción de especies exóticas será reglamentada específicamente.

---

**[13.2 (ND)]** En este apartado se establece que los instrumentos de planeamiento, y entre ellos los PIO en su calidad de PORN establecerán los criterios a que deban sujetarse las intervenciones en materia de infraestructuras, ordenación de los usos del suelo y equipamientos, con objeto de conservar la diversidad de las especies.

Para la justificación del cumplimiento de esta directriz se remite a los comentarios de la directriz 9.1 sobre la ordenación en materia de biodiversidad y a las modificaciones introducidas en el PIOT para completar las actuales y conseguir los objetivos previstos por las Directrices de Ordenación General.

En los comentarios anteriores se han revisado las determinaciones del PIOT respecto de las cuestiones que se citan a continuación, todas ellas destinadas a la conservación de las especies:

A) Respecto de la biodiversidad silvestre:

1. Regulación expresa de las **acciones que supongan eliminación o daño a los individuos o sus propágulos**; asegurando que estas acciones se ejecuten con un mínimo de afección a los individuos.
2. Regulación expresa de las **acciones que supongan la introducción en el medio natural de especies o poblaciones** animales o vegetales no autóctonas, que pueden suponer, no ya daño directo e inmediato para las especies autóctonas, sino indirecto y a medio plazo, principalmente por competencia, patogeneidad, etc.
3. Regulación de los **usos y actividades que puedan suponer la pérdida o degradación de cualquiera de los factores del medio físico indispensables para alguna de las especies** consideradas, en especial, aire, suelo y agua, y localizarlos espacialmente de forma que no supongan una afección directa (por ocupación) o indirecta (por alteración) de su hábitat.
4. Regulación estricta de la **implantación de usos lineales**, sobre todo infraestructura viaria (incluso caminos agrícolas y forestales) o de ferrocarril, para evitar la fragmentación de los hábitats, en tanto que suponen el aislamiento de conjuntos pequeños de individuos de una misma especie, y conllevan endogamia, reducción de variabilidad genética y de viabilidad del conjunto aislado (y del total de la especie, al haberse reducido en la práctica sus efectivos a efectos de reproducción panmíctica).
5. Fomento de la **recuperación de la vegetación natural climácica** en las zonas que en la actualidad no tienen vegetación natural ni tienen otro uso con ocupación superficial del suelo, muy especialmente las zonas en las que la agricultura se ha abandonado y no existe otra expectativa de uso inmediata.

---

B) Consideración en el PIOT de los aspectos de protección de la **biodiversidad cultivada**:

1. Consideración del **uso agrícola tradicional** como propio y principal de las zonas de agricultura tradicional (las medianías), así como la introducción de cautelas para cambios de uso.

Respecto a las intervenciones de conservación de las especies, se ha de justificar expresamente la eliminación del apartado (1-AD) del artículo 3.1.4.7. del PIOT vigente en que, “con carácter general”, se entendía “sometida a protección la vegetación natural autóctona que cubre la isla” y el traslado de dicha determinación, planteada a modo de objetivo y en un sentido más amplio, al artículo 3.4.1.1.(1-E); todo ello en el marco del conjunto de modificaciones incorporadas para la adaptación a las directrices 9 y 13.

Con la modificación incorporada en el Plan Insular lo que se pretende es evitar interpretaciones literales de esta norma, que por otra parte resulta contradictoria al tener carácter de aplicación directa pero iniciarse con una expresión que introduce un cierto relativismo: “con carácter general”. Lo relevante es garantizar la protección de aquellas especies que tienen un mayor interés científico o son más vulnerables y para ello ya existen herramientas como los Catálogos de Especies Amenazadas (estatal y canario), la Orden de 20 de febrero de 1991 de protección de la flora vascular silvestre, los convenios internacionales en materia de protección de la biodiversidad y las directivas europeas específicas (la más importante la de Hábitats). Hay muchas especies autóctonas de la Isla, incluso endémicas, no consideradas por estos instrumentos, porque no reúnen los criterios adecuados, y sería una medida desproporcionada aplicar sobre ellas un régimen estricto de protección, con el carácter de norma de aplicación directa, producto de una interpretación “literal” del artículo correspondiente del PIOT:

*“3.1.4.7, 1-AD Con carácter general, se entenderá sometida a protección la vegetación natural autóctona que cubre la isla...”*

Por ello se ha optado por plantear esta medida como un objetivo a alcanzar, pasando a ser una norma de carácter explicativo (art. 3.4.1.1, 1-E).

Directriz 13. Criterios para la conservación de la diversidad de las especies. (ND) (continúa)

2. La definición de las intervenciones de conservación será objeto de las disposiciones contenidas en el planeamiento y determinaciones al respecto, integradas en los Planes Insulares de Ordenación, en su calidad de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales. Proporcionarán los criterios a los que deberán sujetarse las intervenciones en materia de infraestructuras, ordenación de los usos del suelo y equipamientos para preservar satisfactoriamente la vida silvestre.

3. Las reintroducciones y reubicaciones de especies sólo podrán ser autorizadas en aquellos casos en que las especies hayan habitado alguna vez de forma natural la zona donde se las quiere liberar, cuando las razones que provocaron en su día su extinción hayan sido corregidas. La introducción de especies exóticas será reglamentada específicamente.

Directriz 16. Criterios para la ordenación de los espacios naturales protegidos. (ND)

1. En el marco definido por las Directrices de Ordenación y los Planes Insulares de Ordenación, el planeamiento de los espacios naturales protegidos establecerá el régimen de los usos, aprovechamientos y actuaciones en base a la zonificación de los mismos y a la clasificación y régimen urbanístico que igualmente establezcan, con el fin de alcanzar los objetivos de ordenación propuestos.

2. Los instrumentos de planeamiento de los espacios naturales protegidos incluirán los criterios que habrán de aplicarse para desarrollar un seguimiento ecológico que permita conocer de forma continua el estado de los hábitats naturales y de las especies que albergan, y los cambios y tendencias que experimentan a lo largo del tiempo.

3. Los Planes Rectores de Uso y Gestión de los parques rurales y los Planes Especiales de los paisajes protegidos establecerán los criterios para desarrollar el seguimiento de los principales parámetros socioeconómicos de las poblaciones asentadas en su interior, a fin de conocer los cambios y tendencias en el bienestar de la población residente.

4. En los espacios protegidos, los planes de las administraciones públicas y las autorizaciones que éstas concedan para el aprovechamiento de los recursos minerales, de suelo, flora, fauna y otros recursos naturales, o con ocasión de la implantación de actividades residenciales o productivas, tendrán en consideración la conservación de la biodiversidad y el uso sostenible de los recursos, conforme a la categoría de protección de cada espacio.

5. Los objetivos de gestión que deben perseguir los instrumentos de ordenación de los espacios naturales protegidos en cada una de las diferentes categorías, se integrarán coherentemente para lograr una gestión eficaz.

6. En el plazo de dos años, la Administración de la Comunidad Autónoma redactará la totalidad de los Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

---

**[16.1 (ND)]** Tal como se dispone en el artículo 1.1.1.1. el PIOT es el instrumento básico de ordenación de la planificación territorial, urbanística y de los recursos naturales de la isla de Tenerife y constituye el marco de referencia de la ordenación y de la actuación de la administración en dichas materias en el ámbito insular.

En el Título II de Disposiciones Territoriales, se describe el **Modelo de Ordenación Territorial (MOT)** establecido para la totalidad del ámbito insular. Entre otros, el MOT se describe a través de la división de la isla en ámbitos territoriales que, en función de sus características comunes, se agrupan por categorías a las que se asigna un mismo régimen de usos. Dichas categorías se denominan Áreas de Regulación Homogénea (ARH) Para cada una de ellas se establecen los criterios de delimitación, objetivos, **criterios para el desarrollo de la ordenación**, régimen básico de los usos e intervenciones y criterios de gestión.

Tal como figura en el artículo 2.1.3.1., en las **ARH de Protección Ambiental** quedan incluidos, entre otros espacios de alto valor natural considerados desde la perspectiva insular, la totalidad de los **Espacios Naturales Protegidos de Tenerife**.

En el artículo 2.1.1.5 sobre el contenido y alcance del MOT se establece que las determinaciones del Título II tienen **carácter de directrices de ordenación**, estableciendo criterios para que los planes, programas y proyectos concreten el MOT; por tanto las determinaciones establecidas para las ARH de protección ambiental, serán vinculantes para los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos .

Por otra parte cabe señalar que los Espacios Naturales Protegidos de mayor entidad territorial de Tenerife -Anaga, Teno y Corona Forestal- ocupan gran parte de tres de las once comarcas delimitadas por el Plan Insular, para cuyos ámbitos establece determinaciones específicas en los Modelos de Ordenación Comarcal que figuran en las secciones 9, 10 y 11 del capítulo 2 del Título II. Los respectivos Planes Rectores de Uso y Gestión de los Espacios Naturales en cuestión deberán desarrollar los modelos de ordenación comarcal del PIOT en sus ámbitos de ordenación.

En base a lo expuesto se considera que el PIOT, con sus determinaciones actuales, cumplimenta lo dispuesto en este apartado de la directriz 16.



**[21.4 (ND)]** Los **critérios y objetivos** de ordenación de la **actividad industrial y terciaria** que se establecen en el capítulo 6, del Título III del PIOT parten del reconocimiento de que *la forma en que tradicionalmente se ha venido produciendo el asentamiento de las actividades industriales en buena parte de la isla, constituye, por sus características de dispersión y bajo nivel de integración, uno de los principales problemas ambientales y de estructuración territorial a nivel insular* (3.6.1.1. 2-E)

Como se verá en el apartado siguiente, el PIOT establece una clasificación de los usos industriales en función de su localización en suelo rústico, en áreas urbanas con otro uso global o en áreas industriales, con objeto de establecer unos criterios y objetivos de ordenación diferenciados.

Actualmente para aquellos **usos industriales que convivan con otras actividades urbanas** establece en el apartado 3-D del artículo 3.6.2.3, entre otras limitaciones, niveles máximos de emisión de ruido y la no emisión de efluentes que requieran tratamiento previo antes de ser vertidos a la red. En el documento de Adaptación los umbrales de ruido que se disponen en el artículo citado han sido sustituidos por los que establezcan las ordenanzas municipales que se formulen según se prevé en la directrices 9 y 23.

El resto de los supuestos contemplados en el PIOT suponen el ejercicio aislado de la actividad industrial, bien sea en suelo rústico o en áreas especializadas municipales, comarcales o insulares, dado que a pesar de lo dispuesto en la directriz 66.3 sobre la posibilidad de delimitar áreas de suelo urbano de uso mixto industrial-residencial, el PIOT opta por prohibir este tipo de implantaciones tal como se ha incorporado en el apartado 3-D del artículo 3.6.2.4 .

Por lo expuesto, se considera que la ordenación establecida por el PIOT para los usos productivos no plantea posibles conflictos con el objetivo establecido en esta norma directiva; en cualquier caso, dado que está dirigida al planeamiento, en sentido genérico, también será de aplicación a los planes que desarrollen el PIOT.

Directriz 21 Calidad atmosférica.

1. (ND) Las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental, con el fin de preservar la calidad atmosférica, deberán:

a) Establecer el objetivo de reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero en la Comunidad Autónoma, en consonancia con lo establecido en el Protocolo de Kyoto.

b) Establecer los niveles de emisión e inmisión a la atmósfera de los principales tipos de contaminantes, tanto los más perjudiciales para la salud como los que mayor influencia tienen en el cambio climático y en los procesos de lluvia ácida, adecuándolos a las circunstancias productivas y climáticas de las diversas islas. Estos niveles no serán superiores a los máximos establecidos por el Estado.

c) Determinar y especificar las acciones que deban emprenderse para la reducción de emisiones contaminantes, en función de la contaminación atmosférica que sufra cada territorio.

2. (ND) Las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental determinarán la forma en que se aplicarán en Canarias los contenidos de la Directiva relativa a la prevención y control integrados de la contaminación y las mejores técnicas disponibles a utilizar, estableciendo medidas que favorezcan su implantación entre las empresas afectadas, en los plazos fijados.

3. (ND) Las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, en el campo del transporte, establecerán como uno de sus objetivos la reducción de los procesos de contaminación atmosférica generada por dicha actividad, orientando su política a la reducción de las emisiones, mediante, al menos, la retirada de la circulación de los vehículos más antiguos o más contaminantes, incentivando el uso del transporte público y el empleo de vehículos que utilicen energías renovables y manteniendo un eficiente control de emisiones del parque actual conforme a la normativa establecida.

4. (ND) El planeamiento que ordene los suelos para actividades productivas analizará las consecuencias que puedan tener las concentraciones de actividades industriales sobre la calidad atmosférica del medio receptor, interviniendo con los instrumentos que le son propios para evitar que dichas concentraciones puedan contribuir a elevar los valores de inmisión superiores a los establecidos.

Directriz 21 Calidad atmosférica. (continúa)

5. (ND) El planeamiento requerirá que las nuevas industrias con mayores niveles de emisión y las instalaciones de producción energética se ubiquen lejos de los núcleos residenciales. El planeamiento tendrá en consideración la ubicación de estas industrias para ordenar los futuros desarrollos de suelos de uso residencial o turístico, de forma que no reciban la afección de sus actividades.

6. (NAD) Los gestores de vertederos estarán obligados a su desgasificación, evitando con ello la liberación de gases que contribuyen al efecto invernadero. Las administraciones públicas impulsarán la creación de instalaciones para la utilización del biogas.

---

**[21.5 (ND)]** El PIOT diferencia varias situaciones en función de la localización de las áreas industriales y terciarias y, en base a esta diferenciación, establece distintos criterios para la ordenación, que deben ser desarrollados por el planeamiento de ámbito inferior. Diferencia entre: los usos industriales autorizables en suelo rústico a través del procedimiento de calificación territorial o a través de PAT, los autorizables en áreas urbanas no predominantemente industriales o terciarias y los autorizables en áreas urbanas predominantemente industriales o terciarias (áreas urbanas municipales, comarcales o insulares)

Respecto a los **usos industriales admisibles en áreas urbanas no industriales**, el PIOT no sólo establece las categorías admisibles sino que prohíbe los que no cumplan las condiciones establecidas en el apartado 3-AD del artículo 3.6.2.3. además tal como se señaló en los comentarios de la directriz anterior prohíbe expresamente la delimitación de polígono de uso mixto.

Entre los usos industriales en áreas urbanas industriales, diferencia entre:

-Actividades industriales municipales, para los que establece criterios de localización –preferentemente en áreas de ensanche- y de dimensionamiento y en los que prohíbe la industria pesada por su incompatibilidad con los núcleos residenciales adyacentes, tal como figura en el artículo 3.6.2.4.

-Actividades industriales de carácter comarcal, que según lo dispuesto en el artículo 3.6.2.5 deberán ser áreas autónomas aisladas respecto de los núcleos y delimitadas bien por el Plan Insular o por Planes Territoriales Especiales de Ordenación sectorial, eliminándose la posibilidad de delimitación por el Plan Territorial Parcial de la Comarca para cumplimentar la directriz 71.2

-Actividades industriales de carácter insular, que por su dimensión, impacto e importancia estratégica o logística son considerados polígonos especializados.(3.6.1.4). Son los polígonos industriales del Valle de Gúímar y de Granadilla, señalados expresamente por el PIOT.

Conforme a las determinaciones del PIOT expuestas las **industrias destinadas a actividades más molestas y contaminantes** se ubicarán en los polígonos comarcales o insulares, es decir aquéllos aislados de los núcleos residenciales o turísticos.

Respecto a la localización de las **instalaciones de producción de energía**, la central térmica de Granadilla, que podría en el futuro, tener la capacidad productiva para abastecer toda la isla, está ubicada en el Polígono Industrial de Granadilla mientras que la ubicación del resto de instalaciones de producción de energía –energías renovables- estará condicionada al

---

cumplimiento de las condiciones establecidas en el nuevo apartado 7-D del artículo 3.3.3.4 -introducidas para dar cumplimiento a la directriz 36.2- y a las que establezca el **PTEO de Infraestructuras Energéticas**.

Por lo expuesto se entiende que PIOT desarrolla suficientemente los contenidos de esta directriz y se considera adaptado.

**[22.1 (ND)]** Respecto al control lumínico las Directrices de Ordenación General remiten directamente a la elaboración de las **Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental**, no obstante dado que el PIOT regula en el artículo 3.1.4.3 *medidas de protección contra la contaminación lumínica* se revisa su contenido con objeto de que no se establezcan determinaciones en contrario de la directriz.

Con carácter de norma de aplicación directa se regula en el citado artículo que el inicio o modificación de instalaciones de alumbrado público en exteriores deberá ajustarse a lo previsto en la **legislación de protección de calidad astronómica de los observatorios de Canarias**, hecho que no hace más que recoger lo dispuesto en el apartado primero de la directriz, por lo que se estima no se requieren modificaciones de las determinaciones del PIOT.

#### Directriz 22. Control lumínico. (ND)

1. Las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental establecerán los criterios y determinaciones que garanticen el adecuado control lumínico de cada una de las islas, sobre la base, entre otras, de las determinaciones contenidas en la normativa sobre protección de la calidad astronómica de los observatorios, incluyendo la eliminación de luces intrusas.

2. Las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental, con el fin de preservar y mejorar la calidad lumínica de Canarias señalarán, al menos, los objetivos de calidad lumínica por islas y, en su caso, y en función de la vulnerabilidad de la contaminación lumínica, por ámbitos más reducidos, tales como zonas de afección a observación astronómica, medios urbanos, proximidad de entornos protegidos, cercanía a ejes viarios de alta capacidad, u otros. Todo ello sin perjuicio de las competencias del Estado en materia de iluminación y señalización de costas, puertos y aeropuertos.

3. Las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental determinarán los métodos de control y seguimiento de la calidad lumínica, creando para ello una Comisión de Prevención y Corrección Lumínica, donde se encuentren representados los principales agentes interesados.

4. Las ordenanzas municipales desarrollarán, en el ámbito de sus competencias, los contenidos de las Directrices en esta materia, sin perjuicio de la conveniencia de regular la materia sin esperar a la ordenación autonómica de la misma. El Gobierno de Canarias, concertadamente con las administraciones insulares y municipales, realizará un modelo de ordenanzas ambientales tipo, para su posible adopción por los municipios.

## Directriz 23. Control de ruidos. (ND)

1. Las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental establecerán, en materia de ruido y vibraciones:

a) Los objetivos de calidad ambiental en materia de ruido y vibraciones en el archipiélago y las pautas para que cada municipio proceda a señalar los distintos niveles de inmisión dentro de su territorio, según los ámbitos de significación que se estimen procedentes (horas del día, tipo de medio, etc.). Se definirán niveles homogéneos especialmente en las zonas residenciales y turísticas, playas, lugares de ocio y esparcimiento turístico, y en el entorno de los equipamientos.

b) Las pautas a seguir para una información homogénea sobre el ruido en el archipiélago y, en especial, para la elaboración de mapas municipales de ruidos, señalando los municipios que deberán realizarlos.

c) Las pautas comunes de las ordenanzas municipales de ruidos, en particular en materia de zonificación del término, métodos de control y sistemas de seguimiento.

d) Los niveles máximos de emisión de ruidos de los principales agentes productores como vehículos, maquinaria, establecimientos comerciales, etc.

e) Las medidas preventivas y correctoras sobre ruidos y vibraciones que deberán seguir las actividades, obras, servicios, máquinas, infraestructuras, vehículos y medios de transporte, tanto en lugares públicos como privados, para minimizar su impacto acústico.

f) Las normas técnicas de seguimiento y revisión de la emisión de ruidos a las que se atenderán los vehículos para uso privado y los de prestación de servicio público y los métodos para un control regular de las emisiones de ruidos a los que se sujetará el parque móvil.

2. Las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental pondrán un énfasis especial en la definición y establecimiento de medidas preventivas, tanto las que se refieran a los materiales o sistemas de aislamiento que las infraestructuras, equipos o edificaciones deberán adoptar, como las que ordenen la concesión de licencias para las actividades con mayor incidencia en la formación de altos niveles de ruido.

---

Sobre el control de ruidos las Directrices remiten directamente a la elaboración de las **Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental**, no obstante dado que el PIOT regula en la directriz 3.1.4.2 *medidas de protección contra el ruido*, comentan los siguientes aspectos:

**[23.1 (ND)]** El Plan Insular establece en el artículo 3.1.4.2 (1-AD) unos niveles sonoros máximos en función del uso global de las distintas áreas urbanas y en función de si su emisión se produce en horario nocturno o diurno, para aquellas *actividades potencialmente molestas*. Sin embargo dado que, según lo dispuesto en el apartado 1 a) de esta directriz, serán los municipios en sus respectivas ordenanzas los competentes para establecer estos umbrales en función de lo que dispongan las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental, se eliminan éstos del citado artículo del PIOT y se remite a las ordenanzas municipales que se formulen.

El apartado 1 del artículo 3.1.4.2, se convierte en una norma directiva de carácter genérico que establece que se deberá garantizar que el **ejercicio de actividades potencialmente molestas** no genere en el exterior de los recintos en que se desarrollen niveles de ruido que ocasionen molestias al vecindario o alteren las condiciones ambientales propias del entorno de que se trate.

**[23.2 (ND)]** El PIOT establece algunas determinaciones de carácter parcial para regular algunos aspectos a los que se hace alusión en este apartado:

-En el apartado 2-AD del artículo 3.1.4.2 citado anteriormente se condiciona la instalación de nuevas actividades - *potencialmente molestas*- o ampliación de las existentes que se prevea que pueden *ampliar el nivel sonoro del entorno* a la redacción de un **proyecto acústico** que garantice el cumplimiento de los intervalos de ruido establecidos en el primer apartado del artículo 3.1.4.2, que han propuesto eliminar en este documento de adaptación a las Directrices .

-En el apartado 4-D del mismo artículo se remite a la elaboración de una **Ordenanza insular de protección frente al ruido**, en la que *fundamentar futuros programas de actuación con objeto de la reducción de los ruidos y las vibraciones*.

Dado que las Directrices de Ordenación General prevén la elaboración de **ordenanzas ambientales municipales** (Directriz 22.4) y **ordenanzas municipales de ruidos** (Directriz 23.1c) que tendrán como raíz común las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental y las ordenanzas ambientales tipo que formule el Gobierno de Canarias en colaboración con los Cabildo, las determinaciones actuales del PIOT citadas parece que exceden de su ámbito de competencia.

---

Si bien las determinaciones de la directriz no están dirigidas a los Planes Insulares de Ordenación, dado que el PIOT establece medidas de protección contra el ruido, se suprimen los apartados señalados porque se entiende que las determinaciones actuales no tienen cabida en el marco previsto por las Directrices de Ordenación General, que establece como instrumentos principales para la ordenación acústica a las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental y las ordenanzas municipales.

Directriz 23. Control de ruidos. (ND) (continúa)

2. Las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental pondrán un énfasis especial en la definición y establecimiento de medidas preventivas, tanto las que se refieran a los materiales o sistemas de aislamiento que las infraestructuras, equipos o edificaciones deberán adoptar, como las que ordenen la concesión de licencias para las actividades con mayor incidencia en la formación de altos niveles de ruido.

## Título II Recursos Naturales

### CAPITULO IV AGUAS



Directriz 26. Criterios de planificación.

1. (ND) Sin perjuicio de la preeminencia de la planificación hidrológica y la aplicación de lo establecido en la normativa sectorial, los Planes Hidrológicos Insulares, en su calidad de Planes Territoriales Especiales, se adecuarán a las presentes Directrices, a las determinaciones de la Directiva por la que se establece el marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas y a las normas que la transpongan.

2. (ND) La planificación insular asegurará la gestión integrada del ciclo del agua en cada isla, englobando las aguas superficiales y subterráneas, y las de transición.

3. (ND) Los criterios que orientarán la actividad planificadora serán, al menos, los siguientes:

a) Asegurar la utilización más eficiente del agua, fomentando la implantación de tecnologías y sistemas adecuados a tal fin.

b) Fomentar de forma permanente la educación y sensibilización de la población sobre el valor del agua y su coste ambiental, energético y económico.

c) Internalizar los costes medioambientales en los precios de los servicios de abastecimiento y saneamiento de las aguas, sin perjuicio de las posibles subvenciones a determinados tipos de consumo.

d) Preservar los ecosistemas y paisajes asociados a la presencia del agua, manteniendo el caudal ecológico.

e) Fomentar las operaciones de recarga de acuíferos allí donde sea técnica y económicamente viable.

f) Recuperar y mantener la buena calidad de las aguas, adoptando medidas contra la contaminación de los acuíferos y de las aguas superficiales y subterráneas.

g) Maximizar el empleo de las aguas residuales, convenientemente tratadas, e incentivar la articulación insular de las redes de reutilización de aguas.

h) Completar con aguas procedentes de desalación las carencias existentes.

i) Estimular la articulación entre los diferentes sistemas de abastecimiento de cada isla.

j) Estimular la promoción y gestión supramunicipal de las instalaciones de tratamiento de las aguas, mediante mancomunidades, consorcios o empresas insulares.

Esta directriz contiene determinaciones que deben ser desarrolladas por los **Planes Hidrológicos Insulares**, salvo el apartado 26.5 que tiene el carácter de Norma de aplicación directa para todas las **Administraciones Públicas**. Se verifica en estos comentarios que las determinaciones que destina el PIOT al Plan Hidrológico de Tenerife no contradigan lo dispuesto en esta directriz

**[26.1 (ND)]** El PIOT, en consonancia con lo dispuesto en la directriz, establece que el **Plan Hidrológico de Tenerife** se adaptará en la medida de lo necesario para cumplir con las finalidades que le corresponden con carácter de PTEO Infraestructuras y de Plan Territorial Especial de ordenación del agua como recurso natural específico, tal como queda reflejado en el apartado 2-D del artículo 3.3.3.2 (2-D).

**[26.2 (ND)]** La cita realizada en este apartado a la **planificación insular** se entiende referida a los Planes Hidrológicos Insulares por lo que no incide en las determinaciones del PIOT: se trata de una norma directiva que deberán desarrollar los citados Planes.

**[26.3 (ND)]** En los artículos 3.1.4.5 (5-D) y 3.3.3.2 (2-D) se enuncian algunas *orientaciones* sobre las que deberán establecerse las determinaciones de la planificación hidrológica desde el punto de vista de la protección del patrimonio natural y las *condiciones para la ordenación y para futuros programas de actuación* desde la perspectiva de la ordenación de las infraestructuras. Estos criterios se pueden asimilar a algunos de los que se establecen en este apartado 23.3 (ND) de las DOG, por lo que se concluye que las determinaciones actuales del PIOT son perfectamente compatibles con lo dispuesto en este apartado de la directriz. El Plan Hidrológico de Tenerife, desarrollará las normas directivas de ambos documentos.

---

**[26.4 (ND)]** Sin comentarios respecto al PIOT, dado que la directriz reproduce lo dispuesto en la Ley 12/1990 de Aguas de Canarias.

**[26.5 (NAD)]** No es esta una directriz dirigida de manera directa al PIOT aunque en cierta manera está incorporada cuando en el artículo 3.3.3.2 (2-D) en el que se establecen los criterios para la ordenación de las infraestructuras hidráulicas, se enuncia que el Plan Hidrológico, en su revisión para adoptar estructura de PTEO, tanto en sus condiciones de ordenación como en la concreción de intervenciones incluidas en sus **Programas de Actuación** atenderá, entre otros criterios, **a posibilitar la mayor eficiencia en la explotación de la red en su conjunto y fomentar la racionalización en el consumo de agua.**

Directriz 26. Criterios de planificación. (continúa)

4. (ND) El planeamiento hidrológico asignará los recursos a sus posibles usos conforme a las siguientes prioridades:

a) El abastecimiento a la población, incluidas las industrias de bajo consumo.

b) Los regadíos y usos agrícolas.

c) Los usos industriales no incluidos en el apartado a) y los usos turísticos.

d) Los usos recreativos.

e) Otros usos y aprovechamientos.

5. (NAD) Las administraciones públicas estimularán el ahorro del agua con un constante seguimiento de las dotaciones empleadas entre los diversos usuarios, la implantación de unos sistemas tarifarios penalizadores del exceso de consumo y unos eficaces métodos de intervención para el mantenimiento de las obras hidráulicas y de las redes de abastecimiento.

Directriz 28. Criterios de ordenación territorial y urbanística. (ND)

1. Los Planes Insulares de Ordenación y el planeamiento urbanístico acompañarán la generación de suelo para uso residencial y turístico y la autorización de la edificación a la disponibilidad de recursos de agua suficientes para los nuevos desarrollos y a la viabilidad de la inserción de sus redes de abastecimiento en los sistemas preexistentes.

2. Los nuevos desarrollos urbanísticos deberán asegurar su conexión con las redes de saneamiento y las instalaciones de tratamiento existentes, y la efectiva capacidad para su tratamiento.

3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico aplicarán criterios extensivos para la clasificación de suelo rústico en las categorías de protección hidráulica y de protección forestal, por su directa implicación en el ciclo hidrológico, debiendo justificar especialmente la delimitación que realicen en dichos suelos. Las administraciones públicas canarias impulsarán las obras y planes de reforestación destinados a facilitar la infiltración de las aguas de lluvia, favoreciendo la recarga de los acuíferos.

4. El planeamiento general procurará la instalación de las conducciones de agua en alta, en los corredores que definirá para tal fin, y fomentará su unificación en redes de uso común compartido.

---

**[28.1 (ND)]** Respecto a la generación de suelo residencial vinculado a la disponibilidad de recursos de agua, el PIOT no establece una relación concreta. En los **criterios generales sobre delimitación de los núcleos urbanos residenciales** (3.8.2.1.) establece criterios que planeamiento general deberá desarrollar que, básicamente, relacionan la producción de suelo residencial al desarrollo de las redes dotacionales y de infraestructuras: se condiciona la generación del suelo residencial a la contigüidad con los núcleos preexistentes y a la ocupación preferente de áreas interiores, con objeto de completar y articular las tramas y los niveles de servicio, primar el desarrollo de los núcleos más relevantes a nivel comarcal en favor del mejor aprovechamiento de las redes de dotaciones y de infraestructuras, etc...

Acerca de las áreas turísticas, establece entre las directrices para la **ordenación de las áreas urbanas turísticas nuevas** condiciones de diseño y dimensionamiento de los servicios y las infraestructuras. Respecto al abastecimiento de agua, red separativa de riego y consumo, caudal mínimo y reservas para dos días equivalente a los consumos establecidos.

Para cumplimentar esta directriz, se incorpora al artículo 2.3.9.2 *Directrices para la clasificación de suelo urbano y urbanizable a partir de las ARH urbanas delimitadas por el PIOT* un nuevo apartado 5-D en el que se establece que **los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que clasifiquen o habiliten la clasificación de suelos urbanos o urbanizables residenciales o turísticos deberán justificar la capacidad y extensión los nuevos desarrollos en base a la disponibilidad del recurso agua y contener las determinaciones que garanticen la integración de las nuevas redes en los sistemas preexistentes en consonancia con las previsiones del Plan Hidrológico.**

---

**[29.2 (NAD)]** Es esta una norma de aplicación directa dirigida al Consejo Insular de Aguas aunque, dado que el PIOT establece medidas relacionadas con lo dispuesto en la directriz se verifica que no sean contradictorias.

Según se enuncia en el artículo 3.1.4.5 (6-D) sobre *protección de las aguas terrestres* en el marco del **Plan Hidrológico Insular** se desarrollarán las **medidas para prevenir el riesgo de avenidas**, estableciendo las normas sobre cualesquiera intervenciones en los cauces que pudieran incrementar aquellos.

Por otra parte entre los objetivos de las **áreas de protección ambiental 1**, entre las que se encuentran los barrancos, con carácter de norma directiva se enuncia que el objeto de la delimitación de los barrancos es garantizar la salvaguarda de la capacidad de los cauces naturales.

El resto de los contenidos de este apartado de la directriz sobre el deslinde de los cauces y la recuperación del dominio público de los cauces es competencia del Consejo Insular de Aguas, que en la actualidad está formulando un **Plan Especial de Defensa frente a Avenidas**.

En base a las cuestiones expuestas se considera que las determinaciones del PIOT relacionadas con esta directriz son concordantes con lo dispuesto en la misma no requiriéndose modificaciones en esta cuestión.

Directriz 29. Prevención de riesgos. (NAD)

1. Las administraciones públicas competentes exigirán que las presas dispongan de las preceptivas normas de explotación, con sus correspondientes planes de seguridad y emergencia, y el cumplimiento de sus contenidos.

2. Los Consejos Insulares de Aguas establecerán programas específicos para intensificar las tareas de deslinde de los cauces y la recuperación del dominio público hidráulico que se hallare ocupado, evitando así los riesgos que se derivan de dichas ocupaciones.

## Título II Recursos Naturales

### CAPITULO V RECURSOS FORESTALES



Directriz 33. Criterios.

1. (NAD) El Gobierno de Canarias desarrollará el Plan Forestal de Canarias, aprobado con fecha 25 de mayo de 1999, propiciando su conversión en Directriz de Ordenación sectorial para adaptarlo al sistema de planeamiento instituido por el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias. Los programas e intervenciones de las administraciones se sujetarán a las determinaciones del Plan Forestal de Canarias.

2. (ND) Sobre la base anterior, el planeamiento insular, directamente o mediante su desarrollo a través de un Plan Territorial Especial, establecerá determinaciones específicas sobre forestación y, en su caso, preservación de suelos con tal fin.

3. (ND) Los instrumentos de planeamiento urbanístico aplicarán criterios extensivos para la clasificación de suelo rústico en la categoría de protección forestal, por su directa implicación en el ciclo hidrológico, debiendo justificar especialmente la delimitación que realicen de dichos suelos.

4. (NAD) Las administraciones públicas canarias impulsarán las medidas de prevención de incendios, así como las tareas de mantenimiento de aquellas repoblaciones forestales que lo precisen, y las obras y planes de reforestación destinados a facilitar la infiltración de las aguas de lluvia, a impedir la erosión de los suelos, a mejorar el paisaje y a articular sistemas de suelos forestados.

**[33.2 (ND)]** En el Título II del PIOT, se describe el **Modelo de Ordenación Territorial (MOT)** establecido para la totalidad del ámbito insular. Entre otros, el MOT se describe a través de la división de la isla en ámbitos territoriales que, en función de sus características comunes, se agrupan por categorías a las que se asigna un mismo régimen de usos. Dichas categorías se denominan Áreas de Regulación Homogénea (ARH)

Entre las **ARH de Protección Ambiental** que delimitan los ámbitos de mayor valor natural, se distinguen las de protección ambiental 2 entre las que se diferencian los **bosques consolidados y los potenciales**, estableciéndose para cada tipo criterios de delimitación, objetivos, **criterios para el desarrollo de la ordenación**, régimen básico de los usos e intervenciones y criterios de gestión.

El objetivo común de estas ARH es mantener, potenciar y/o recuperar las masas forestales de la isla, según figura en el artículo 2.3.3.3. Respecto a los terrenos adscritos a **ARH bosques potenciales** en el artículo 2.3.3.6 sobre *criterios de gestión* se establece que se impulsarán **programas públicos de reforestación**.

Además en la sección 1ª del capítulo 4 del título III denominada en este documento de adaptación actividades forestales y de conservación de la vegetación natural se establecen criterios de revegetación y repoblación forestal en el artículo 3.4.1.4 y sobre revegetación de zonas agrarias abandonadas en el artículo 3.4.1.3.

Por otra parte, dado que la directriz esta dirigida al planeamiento insular, no específicamente a los PIO, las determinaciones específicas sobre forestación y preservación de suelo podrá ser desarrollada por el **Plan Territorial Especial de Ordenación Forestal** previsto, con carácter de norma de aplicación directa, en el Avance de las Directrices de Ordenación de los Recursos Forestales.

En cualquier caso, conforme a las disposiciones citadas que ya contiene el PIOT, se considera que cumple con los objetivos planteados en la directriz 33.2.

**[33.4 (NAD)]** Esta es una directriz destinada a la actuación de las administraciones públicas canarias y no vincula directamente a los PIO. En cualquier caso, algunas de las cuestiones apuntadas podrían incorporarse en el **Plan Territorial Especial de Ordenación Forestal que se formule** en desarrollo de las Directrices sectoriales, tal como esta previsto en su Avance..



**[34.1 (ND)]** Se identifica la ordenación de los recursos mineros con la ordenación de la actividad extractiva, para la que el PIOT establece, sin perjuicio de la legislación sectorial, una regulación muy exhaustiva en el capítulo 5 del Título III de Disposiciones Sectoriales.

La ordenación de la actividad extractiva realizada por el Plan Insular está destinada a los **ámbitos extractivos terrestres**. La delimitación de **ámbitos extractivos submarinos** y la regulación del ejercicio de la actividad extractiva en el mar, será establecida por el PTEO de los Recursos Naturales del Medio Marino según se dispone en el artículo 3.5.2.1 (4-D).

Los **objetivos del PIOT** en cuanto a la actividad extractiva son concurrentes con el objeto de la directriz 33.1 ya que además de asegurar el abastecimiento insular de insumos, se pretende garantizar el **racional ejercicio de la actividad en cuanto al aprovechamiento de recursos no renovables, con los menores impactos posibles sobre el territorio y sin suponer conflictos respecto a otros usos, tanto durante las extracciones como una vez acabadas éstas.**- 3.5.1.1. (6-E)-

El PIOT no regula la actividad extractiva del mismo modo que el resto de las actividades a través del establecimiento de un régimen de usos para cada ARH, sino que **delimita ámbitos extractivos concretos**, prohibiéndose, con carácter de norma de aplicación directa, la actividad extractiva en el resto de la isla a excepción de las canteras de carácter artesanal y las que excepcionalmente se precisen para la extracción de piedra destinada a obras públicas de interés insular -3.5.2.1 (1-AD)-. La delimitación de otros ámbitos extractivos terrestres sólo podrá producirse mediante modificación del PIOT, justificándola con un análisis global de la oferta y la demanda de recursos (...)

Respecto a los **criterios para el desarrollo de la ordenación insular de los recursos mineros** establecidos en la directriz cabe comentar:

- *Sobre la disponibilidad del recurso*, en el artículo 3.5.2.1 (2-E) del PIOT se establece que uno de los criterios de delimitación de los ámbitos extractivos terrestres del PIOT, es garantizar *la suficiente capacidad extractiva para la demanda previsible de cada recurso en el horizonte de programación del Plan, pero también permitir la viabilidad productiva del sector, (...).*(justificación en estudios base)
- *Sobre la programación de actividades para sustituir el recurso*, dado que con la ordenación establecida se pretende satisfacer la previsible demanda durante el periodo de vigencia del Plan Insular, no está prevista ninguna acción destinada a la sustitución de material extraído por material reciclado *procedente de la construcción*.

En el programa de actuación del Plan Insular está previsto además de la redacción del PTEO de Residuos, un PTEO de Residuos de la Construcción y la demolición

Directriz 34. Criterios.

1. (ND) En el marco de la normativa sectorial y, en su caso, de la Directriz de Ordenación correspondiente, la **ordenación insular de los recursos mineros** tendrá por objeto el uso eficiente de los recursos, al tiempo que minimizar el impacto medioambiental y territorial, respetando las competencias estatales en la materia. Para el desarrollo de este planeamiento se deberán seguir los siguientes criterios:

a) Disponibilidad total del recurso.

b) Programación de actuaciones para sustituir el recurso paulatinamente. Entre las actuaciones de sustitución se deberá tener en cuenta el reciclado de los materiales de construcción. En la medida que aumente la cantidad de material reciclado deberá ir disminuyendo la oferta de material extraído.

c) Programa de restauración del paisaje que palie el fuerte impacto de esta actividad, buscando principalmente la rehabilitación del entorno y la eventual habilitación de estas zonas como agrícolas o ambientales.

d) Delimitación de zonas de protección, en las que se excluye la actividad minera.

Directriz 34. Criterios. (continúa)

1. (ND) En el marco de la normativa sectorial y, en su caso, de la Directriz de Ordenación correspondiente, la **ordenación insular de los recursos mineros** tendrá por objeto el uso eficiente de los recursos, al tiempo que minimizar el impacto medioambiental y territorial, respetando las competencias estatales en la materia. Para el desarrollo de este planeamiento se deberán seguir los siguientes criterios:

a) Disponibilidad total del recurso.

b) Programación de actuaciones para sustituir el recurso paulatinamente. Entre las actuaciones de sustitución se deberá tener en cuenta el reciclado de los materiales de construcción. En la medida que aumente la cantidad de material reciclado deberá ir disminuyendo la oferta de material extraído.

c) Programa de restauración del paisaje que palle el fuerte impacto de esta actividad, buscando principalmente la rehabilitación del entorno y la eventual habilitación de estas zonas como agrícolas o ambientales.

d) Delimitación de zonas de protección, en las que se excluye la actividad minera.

2. (NAD) No se permitirá la actividad extractiva en las playas, barrancos y espacios naturales protegidos, excepto por razones justificadas de indole ambiental y en los casos en que expresamente admita tal actividad el planeamiento a que se refiere el número anterior.

- 
- Sobre programas de restauración del paisaje, dado que el Plan Insular delimita ámbitos extractivos concretos, se establecen condiciones para la restauración de cada una de las canteras y para que estas sean compatibles con la restauración definitiva del ámbito extractivo. La regulación de la restauración de las canteras se establece en la sección 4 del Capítulo 5 del Título III y en las directrices 3.5.5.4 sobre el contenido del proyecto de restauración y 3.5.3.6 sobre las condiciones urbanísticas y de inserción territorial.

El uso final de estos ámbitos tras el cese de la actividad extractiva y la restauración de los mismos, serán establecidos por el PTPO que ordene el ámbito conforme a lo establecido en las fichas del anexo del título III y al Área de Regulación Homogénea donde se ubique el ámbito extractivo.

- *Sobre la delimitación de zonas de protección*, el PIOT no establece esta delimitación de zonas donde se excluye la actividad minera porque delimita los ámbitos concretos donde se puede ejercer la actividad extractiva. La modificación en la delimitación de tales ámbitos se considera modificación del Plan Insular (3.5.2.1 3-D)

Cada uno de los ámbitos extractivos delimitados deberá ser ordenado a través de un PTP de Ordenación, conforme a las instrucciones del **Anexo de Fichas de los ámbitos extractivos** que figura al final del Título III, donde se refleja la delimitación del ámbito y datos informativos sobre éste y las condiciones específicas para los PTPO.



## Título III ENERGÍA Y RESIDUOS

Directrices de Ordenación General	Directrices analizadas <sup>1</sup>	Directrices que implican modificaciones en el PIOT
<p><b>CAPÍTULO I ENERGÍA</b></p> <p>Directriz 35. Criterios de planificación. (NAD)            Directriz 36. Criterios de ordenación. (ND)            Directriz 37. Fomento de las energías renovables. (ND)            Directriz 38. Intervenciones en materia energética.</p> <p><b>CAPÍTULO II RESIDUOS</b></p> <p>Directriz 39. Objetivos. (ND)            Directriz 40. Reducción de la producción de residuos. (ND)            Directriz 41. Criterios para la gestión de residuos urbanos.            Directriz 42. Criterios para la recogida de residuos urbanos.            Directriz 43. Criterios de gestión para los residuos agrarios.            Directriz 44. Criterios para la gestión de los residuos de construcción y demolición. (ND)            Directriz 45. Prevención de suelos contaminados            Directriz 46. Criterios para la gestión de lodos de depuradoras de aguas residuales. (ND)            Directriz 47. Instrumentos de ordenación y gestión.</p>	<p><b>CAPÍTULO I ENERGÍA</b></p> <p>Directriz 35. Criterios de planificación. (NAD)  <a href="#">Directriz 36. Criterios de ordenación. (ND)</a>  <a href="#">Directriz 37. Fomento de las energías renovables (ND)</a>  <a href="#">Directriz 38. Intervenciones en materia energética.</a></p> <p><b>CAPÍTULO II RESIDUOS</b></p> <p>Directriz 40. Reducción de la producción de residuos. (ND)  <a href="#">Directriz 41. Criterios para la gestión de residuos urbanos.</a>            Directriz 42. Criterios para la recogida de residuos urbanos.  <a href="#">Directriz 43. Criterios de gestión para los residuos agrarios.</a>            Directriz 44. Criterios para la gestión de los residuos de construcción y demolición. (ND)            Directriz 45. Prevención de suelos contaminados</p>	<p><b>CAPÍTULO I ENERGÍA</b></p> <p>Directriz 36. Criterios de ordenación. (ND)            Directriz 37. Fomento de las energías renovables. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO II RESIDUOS</b></p> <p>Directriz 41. Criterios para la gestión de residuos urbanos.            Directriz 43. Criterios de gestión para los residuos agrarios.</p>

<sup>1</sup>Se distinguen en azul aquellas directrices que se comentan específicamente en el presente documento, para justificar, en algunos casos, porque se ha considerado que el PIOT con sus determinaciones actuales ya está adaptado y, en otros, los motivos de la introducción -o la desaparición- de nuevas determinaciones en el Plan Insular. En negro se mantienen aquellas directrices que una vez analizadas, conforme a la metodología expuesta, se estimó que no merecían especiales comentarios, porque se concluyó que, de forma evidente, no requerían adaptación del PIOT.



## Título III Energía y Residuos

### CAPÍTULO I ENERGÍA



Directriz 36. Criterios de ordenación. (ND)

1. Las Directrices de Ordenación del Sector Energético estimarán de modo consistente las demandas actuales y futuras por islas, determinarán las instalaciones de producción de energía, a partir de las tecnologías disponibles, necesarias en cada isla y las intervenciones de mejora o ampliación que deban hacerse en las ya existentes, y arbitrarán las medidas precisas para acometer dichas operaciones, de manera que se asegure satisfactoriamente la capacidad de cobertura de la demanda energética. La actual situación energética aconseja la urgencia para la adopción de estas decisiones.

2. Los Planes Insulares de Ordenación definirán la situación de las instalaciones de producción de energía a partir de las tecnologías disponibles, teniendo en cuenta la ubicación de las instalaciones preexistentes, la localización de los puntos de entrada de los combustibles que vayan a ser utilizados, la minimización de los impactos ambientales y territoriales, y la máxima eficiencia en la prestación de los servicios. Establecerán asimismo criterios para la protección de los centros de generación y sus eventuales ampliaciones respecto de la expansión urbanística.

**[36.2 (ND)]** Según se establece en el apartado 2 de la directriz 36 los Planes Insulares deberán definir dos cuestiones: *la situación de las instalaciones de producción de energía* -entendemos localización en el territorio- y los *criterios para la protección de estas instalaciones y sus eventuales ampliaciones respecto de la expansión urbanística*.

Actualmente el PIOT regula las infraestructuras en el capítulo 3 del Título III. Parte de la concepción de que todos los elementos de infraestructuras (3.3.1.2 3-E) han de implantarse en el territorio en una **red articulada coherentemente con el modelo de ordenación y jerarquizada**, conforme a la clasificación que de éstos se realiza en el artículo 1.4.2.4.

Las infraestructuras de **primer nivel de servicio**, en cuanto componentes del modelo insular, están recogidas explícitamente en el PIOT en el caso de la red viaria, aeroportuaria y portuaria, mientras que la definición de las restantes queda remitida a **planes de infraestructuras específicos** (sección 5ª del capítulo 2 del Título I). Para la ordenación de las *infraestructuras de energía*, el Plan Insular prevé la elaboración de un *Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras Eléctricas*, que en este documento de adaptación a las Directrices de Ordenación General se sustituye por un **PTEO de Infraestructuras Energéticas** -3.3.3.4 (5-D)-.

El **PTEO de Infraestructuras Energéticas** tiene por objeto definir un modelo de ordenación global para la isla donde las nuevas formas de producción de energía a través de fuentes renovables complementen a los tradicionales sistemas de generación en centrales térmicas, definiendo, entre otros, los elementos de primer nivel de servicio a partir del esquema de ordenación incluido entre los planos del PIOT para dar cumplimiento a la directriz 36.

Para la adaptación a lo dispuesto en el apartado 2 de esta directriz, sobre la **situación de las instalaciones de producción de energía**, se incorpora un plano que localiza las **instalaciones** correspondientes al primer nivel de servicio (centrales térmicas), además de las **líneas de transporte existentes y previstas** que han de interconectar estas centrales con las subestaciones de transformación. Se representa un esquema de estructura futura de la red y las relaciones de interconexión entre subestaciones y centros de producción, no los trazados concretos, que serán concretados en el PTEO.

No se localizan, expresamente, los parques eólicos o parques de aprovechamiento de energía solar que, en los términos de la directriz 36, son también instalaciones de producción de energía dado que constituyen en gran medida iniciativas particulares que se conectan a la red de transporte general; además, según las definiciones del artículo 1.4.2.4. (5-R), corresponden al segundo nivel de servicio.

Respecto, a la segunda cuestión que se establece en el apartado 2 de la directriz 36, los **criterios para la protección de los centros de generación y sus eventuales ampliaciones**, se introducen con carácter general en el apartado 6-D del artículo

---

3.3.3.4 sobre *critérios sobre la ordenación de las infraestructuras de energía*, que se complementarán con los condicionantes derivados de las características de cada sistema energético y con las condiciones complementarias que establezca el PTEO de Infraestructuras Energéticas.

**[36.3 (ND)]** A pesar de que en este apartado se menciona a los Planes Insulares de Ordenación, dado que aún no se han formulado las directrices sectoriales que han de proporcionar los criterios para la localización y características de las instalaciones de almacenamiento de combustible, entendemos que no es objeto de esta Adaptación localizar las mismas.

**[36.5 (ND)]** Sobre la determinación de los corredores para las conducciones de energía y la utilización preferente de los corredores viarios para este fin, el PIOT incorpora para su adaptación a las Directrices de Ordenación General un plano con el esquema de ordenación de las líneas de transporte que corresponden al primer nivel de servicio. Además en el artículo 3.3.3.4 (5-D) establece que el **Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras Energéticas**, concretará a partir de los elementos existentes el modelo de ordenación de la red insular y establecerá las determinaciones adecuadas para que *en la medida de lo posible, las líneas de transporte sigan trazados vinculados a tramos viarios del corredor insular, previendo los elementos de protección necesarios para evitar la invasión de las servidumbres que su eventual ampliación pudiera producir.*

Además, con carácter general, en el artículo 3.3.2.3 *sobre la integración funcional y territorial de las infraestructuras* el PIOT establece que en la planificación y ejecución de las infraestructuras se seguirán criterios de integración y complementariedad entre elementos de distintas categorías. A tales efectos se posibilitará la máxima **utilización compartida de espacios, canalizaciones y elementos soportes** en la prestación de distintos servicios infraestructurales, con el fin de reducir el número de aquéllos, limitar sus impactos sobre el territorio y optimizar los costes tanto de ejecución como de explotación y mantenimiento, cuestión que es plenamente coincidente con la manifestación que se realiza en la directriz 36.5 sobre la priorización de la utilización de los corredores viarios como soporte territorial de los corredores energéticos.

Por otra parte en relación con lo dispuesto en la directriz sobre que los PIO han de **evitar el paso de los corredores energéticos por las proximidades de los asentamientos residenciales y turísticos preexistentes** se plantea suprimir el apartado 2-AD del artículo 3.3.4.6 del PIOT, por ser mucho más restrictivo que lo dispuesto en la legislación sectorial aplicable y que las propias directrices, además de resultar difícilmente aplicable en un territorio con un nivel de dispersión edificatoria como Tenerife.

El citado apartado 2-AD establece que *“cualquier nuevo tendido eléctrico aéreo de alta tensión deberá guardar una distancia a toda edificación residencial o dotacional de 50 metros cada 100 kv”*.

Directriz 36. Criterios de ordenación. (ND) (Continúa)

3. Las Directrices de Ordenación sectorial señalarán las características que deberán guardar las instalaciones estratégicas de almacenamiento de combustible y los criterios para su localización por los Planes Insulares de Ordenación, de conformidad con las disposiciones en materia ambiental.

4. Las Directrices de Ordenación sectorial determinarán las características básicas de la red y de las principales instalaciones de transporte de energía en cada una de las islas. Siempre que sea técnica y económicamente posible, las conducciones de energía serán soterradas.

5. Los Planes Insulares de Ordenación señalarán los corredores para las conducciones de energía, teniendo en cuenta las consideraciones ambientales y de ordenación del territorio, evitando su paso por las proximidades de los asentamientos residenciales o turísticos existentes o previstos y priorizando la utilización de los corredores viarios existentes, cuando ello fuera posible, para la instalación de conducciones enterradas.

Directriz 36. Criterios de ordenación. (ND) (Continúa)

5. Los Planes Insulares de Ordenación señalarán los corredores para las conducciones de energía, teniendo en cuenta las consideraciones ambientales y de ordenación del territorio, evitando su paso por las proximidades de los asentamientos residenciales o turísticos existentes o previstos y priorizando la utilización de los corredores viarios existentes, cuando ello fuera posible, para la instalación de conducciones enterradas.

6. La reserva de los suelos con mayor potencialidad para la producción eólica se establecerá en los Planes Insulares de Ordenación y en los Planes Territoriales Especiales que desarrollen los mismos.

Es evidente que esta determinación, al referirse a distancias a edificaciones y no a núcleos de población como establece la directriz 36.5, supera con creces la cautela que se pretende establecer sobre los corredores energéticos. Además ha de tenerse en consideración que si se mantuviese la determinación del PIOT en vigor las distancias de las líneas de alta a las edificaciones serían elevadísimas en relación con lo dispuesto en la legislación sectorial y, como se ha apuntado, de muy difícil aplicación para tendidos lineales de gran recorrido como son los corredores en un territorio con gran cantidad de edificaciones dispersas. Un ejemplo del resultado de la aplicación de los parámetros del PIOT y de la legislación sectorial da distancias mínimas de 63,5 m o de 5,5 m respectivamente:

*En el artículo 35.2 del Reglamento de Líneas Eléctricas de Alta Tensión, aprobado por Decreto 3151/1968, de 28 de noviembre, respecto a las distancias de las líneas a edificios, construcciones y zonas urbanas, se establecen dos fórmulas según las líneas sean o no accesibles a las personas. Aplicando la fórmula más restrictiva ( $3,3 + U/100$  metros, con un mínimo de 5 metros –puntos accesibles a personas–), y considerando una línea de Alta Tensión de 220 Kilovoltios (Kv), resulta una distancia mínima de 5,5 metros. Aplicando la fórmula del Plan Insular vigente para una línea de las mismas características y, considerando que la tensión simple en el suelo sería de 127Kv ( $220\text{kv}/\sqrt{3}$ ), resultaría una distancia de 63,5 metros. En función de la notable diferencia entre ambas y dado que no figura motivación alguna en el Plan Insular en que se justifique el criterio de distancia establecido, se ha suprimido tal determinación, siendo de aplicación por tanto las determinaciones de la legislación sectorial.*

Con la supresión del apartado 2-AD del artículo 3.3.4.6 fundamentada en las observaciones anteriores, no se trata de favorecer o fomentar el trazado de líneas principales en las proximidades de las edificaciones o de los núcleos pero sí de hacer posibles más alternativas de trazado, que en cualquier caso deberán estar a lo dispuesto en las propias Directrices, en las restantes condiciones del PIOT, en la legislación sectorial y en las determinaciones que el futuro establezca el PTEO de Infraestructuras Energéticas.

**[36.6 (ND)]** Para su adaptación a las DOG el PIOT incorpora, como plano de información, el plano de potencialidad eólica de Tenerife elaborado por la Consejería de Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías del Gobierno de Canarias. La elaboración de un nuevo plano con datos de viento que permitan una zonificación rigurosa y más exhaustiva, a la hora de establecer las zonas con mayor potencialidad eólica de la isla, conlleva obtener una muestra suficientemente representativa que requiere la colocación de un gran número de testigos en un intervalo temporal que excede al de los trabajos de esta Adaptación.

En la actualidad el Instituto Tecnológico de Canarias (ITC) está elaborando un mapa de recurso eólico de la isla. Conforme a los datos facilitados por el mismo, el Plan Territorial de Infraestructuras Energéticas incorporará un plano con las áreas con mayor potencialidad para la producción de energía eólica y establecerá las condiciones de implantación de las infraestructuras correspondientes, tal como se refleja en la nueva redacción del apartado 5 del artículo 3.3.3.4 de PIOT.

---

**[36.7 (ND)]** El PIOT establece un marco general sobre los criterios de ordenación de las infraestructuras de energía en el artículo 3.3.3.4, que se concretará y desarrollará con mayor detalle a través del correspondiente Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras Energéticas. El objetivo principal de dicho Plan es la ordenación integral y la disminución del impacto ambiental de las grandes infraestructuras energéticas de la isla, entre las que se encuentran las localizadas dentro del Área Metropolitana, en consecuencia las determinaciones establecidas en el apartado 7 de la directriz tienen el soporte preciso en el PIOT para ser desarrolladas por el Gobierno.

Directriz 36. Criterios de ordenación. (ND) (Continúa)

7. En el marco fijado por los Planes Insulares de Ordenación, el Gobierno de Canarias desarrollará Planes Territoriales Especiales que tendrán por objeto ordenar las grandes infraestructuras energéticas de ambas áreas metropolitanas, con el fin de disminuir su impacto ambiental.

8. En el caso de las centrales de producción energética de Jinámar, en Gran Canaria, y Candelaria, en Tenerife, los Planes Territoriales Especiales correspondientes establecerán el plazo en el que dichos centros deberán abandonar su función generadora.

Directriz 37. Fomento de las energías renovables. (ND)

1. Las Directrices de Ordenación sectorial establecerán medidas que faciliten la implantación territorial y el uso de las diferentes modalidades de energías renovables. Entre esas energías mantendrán un destacado papel la energía eólica y la energía solar, además del aprovechamiento energético de los recursos geotérmicos, hidroeléctricos, de las olas, las mareas, la biomasa, los residuos y el hidrógeno.

2. Los Planes de Ordenación Insular elaborarán un Mapa Eólico de cada isla, donde se determinarán las áreas de mayor interés para su aprovechamiento energético, teniendo en cuenta los recursos de viento existentes y la compatibilidad de tales usos con los demás usos del suelo en su entorno y con los valores territoriales, paisajísticos y naturales de los emplazamientos. Los Planes Insulares de Ordenación o los Planes Territoriales Especiales correspondientes establecerán las pautas para la implantación y fomento de las instalaciones de producción de energía eólica, que se sujetará a las consideraciones contenidas en los citados mapas.

**[37.2 (ND)]** Se establece en el apartado 2 de la directriz 37, que los Planes de Ordenación Insular deberán incorporar un **mapa eólico** así como **establecer las pautas para la implantación y fomento de las instalaciones de producción de energía**, directamente o a través de Planes Territoriales Especiales, conforme a las consideraciones de los mapas.

Suponiendo que con la referencia a los Planes de Ordenación Insular las Directrices pretenden encomendar a los PIO que contengan un **mapa eólico**, se incorpora en este documento de adaptación el referido mapa si bien, las **pautas para la implantación de las infraestructuras de energía eólica** –adscritas al 2º nivel de servicio en los términos del Plan Insular- quedan remitidas a lo que disponga el PTEO de Infraestructuras Energéticas y, en su caso, al planeamiento urbanístico, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado segundo de la directriz.

Dado que los criterios para la elaboración de los mapas eólicos deben ser establecidos por las Directrices de Ordenación de Energía, según figura en el apartado c.3.5) del Decreto 130/2004, de 15 de septiembre, por el que se acuerda iniciar el procedimiento de elaboración de las mismas y que aún dichas Directrices no se han formulado, a la hora de elaborar el mapa eólico se ha utilizado como metodología la zonificación de la isla en diferentes recintos en función de su compatibilidad para admitir la implantación de infraestructuras eólicas, diferenciando entre **zonas incompatibles** y **potencialmente compatibles**. Esta zonificación es el resultado de determinar la compatibilidad de dichas infraestructuras con las áreas de regulación homogénea (ARH) diferenciadas en el PIOT vigente; se ha de tener en cuenta que las ARH proceden de la agrupación de recintos del territorio a los que se atribuye un mismo régimen de usos en función de la finalidad que se les asigna en el Modelo de Ordenación Insular de tal forma que el **mapa eólico es la representación gráfica de la admisibilidad o no del uso “infraestructura eólica” -2º nivel- en estos recintos en función de la definición y objetivos de cada ARH descritos en el capítulo 3 del Título II** (se ha considerado que el potencial eólico de la isla, es -según el mapa de potencialidad elaborado por la Consejería de Industria- bastante elevado por lo que, a escala insular, no debe ser descartada ninguna zona por inexistencia del recurso, cuestión que evidentemente sería otro de los condicionantes a la hora de elaborar el mapa).

De acuerdo a los criterios anteriores se han considerado zonas incompatibles y por tanto se prohíbe la implantación de infraestructuras de energía eólica adscritas al segundo nivel, todas las ARH de Protección Ambiental, salvo las de Protección Ambiental 3 –marinas- cuya ordenación permanece remitida a los instrumentos de ordenación competentes, y las ARH Urbanas y de Expansión Urbana. Se prohíbe la implantación de infraestructuras de energía eólica adscritas al segundo nivel en estos ámbitos por razones de conservación natural y del paisaje en el caso de las ARH Protección Ambiental, dado que comprenden todos los ENP y las áreas de mayor valor natural y las ARH Urbanas y de Expansión Urbanas por ser las áreas destinadas por el PIOT para concentrar los desarrollos que prevea el planeamiento.

---

Los ámbitos adscritos a las restantes ARH han sido considerados “potencialmente compatibles” si bien, conforme a la posibilidad establecida en la directriz de que sea el PTEO el que establezca las pautas para la implantación de las infraestructuras de energía eólica, la determinación final sobre la compatibilidad de una parcela concreta que se localice en uno de estos ámbitos será determinada por el instrumento que verifique el cumplimiento de las condiciones de implantación establecidas en el PTEO.

En síntesis, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la directriz 37.2 se incorpora al PIOT, además del **mapa eólico**, una nota (nº23) en la matriz de usos del PIOT sobre la prohibición del uso infraestructuras de energía eólica (centrales extensivas de producción de energías renovables) en las ARH de Protección Ambiental, Urbanas y de Expansión Urbana, y se añade en el apartado (5-D) del artículo 3.3.3.4, entre las cuestiones que deberá incorporar el **PTEO de Infraestructuras Energéticas**, el establecimiento de las condiciones de implantación de estas infraestructuras, haciendo esta cuestión extensiva a todos los sistemas de producción de energía que utilicen de fuentes renovables.

*Los criterios anteriores, así como los que se establecieran en el marco de la política energética de Canarias, serán aplicados por el **Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras Energéticas** en cuya formulación se atenderá a las siguientes condiciones específicas:*

*(...)*

*- Establecerá las condiciones de implantación de las infraestructuras de producción de energías renovables (eólica, solar, hidráulica, etc...) conforme a los características del Modelo de Ordenación Territorial insular y a los requerimientos específicos de cada sistema energético.*

Directriz 37. Fomento de las energías renovables. (ND)  
(continúa)

2. Los Planes de Ordenación Insular elaborarán un Mapa Eólico de cada isla, donde se determinarán las áreas de mayor interés para su aprovechamiento energético, teniendo en cuenta los recursos de viento existentes y la compatibilidad de tales usos con los demás usos del suelo en su entorno y con los valores territoriales, paisajísticos y naturales de los emplazamientos. Los Planes Insulares de Ordenación o los Planes Territoriales Especiales correspondientes establecerán las pautas para la implantación y fomento de las instalaciones de producción de energía eólica, que se sujetará a las consideraciones contenidas en los citados mapas.

3. Las Directrices de Ordenación sectorial contendrán disposiciones que estimulen el ahorro energético, las energías renovables y la diversificación de fuentes, tanto en el ámbito doméstico como en el turístico, el industrial y el institucional. Se fomentará de forma especial la energía solar, para su uso doméstico, y la generalización de prácticas edificatorias que minimicen el consumo energético de los hogares, mediante su adecuado aislamiento, orientación, iluminación y ventilación naturales. Las Directrices establecerán los criterios a seguir por los ayuntamientos capitalinos y los de más de 50.000 habitantes, para la redacción de las ordenanzas municipales en materia de energías renovables y edificación bioclimática. El Gobierno de Canarias, concertadamente con las administraciones insulares y municipales, realizará un modelo tipo de tales ordenanzas, para su posible adopción por los municipios.

4. Las Directrices de Ordenación del Sector Energético fomentarán el uso de energías renovables y el ahorro energético en el medio rural, en consonancia con las Directrices de Ordenación del Suelo Agrario, estimulando la implantación de instalaciones de producción de energías renovables en los asentamientos agrícolas y en las instalaciones de producción agraria

---

Directriz 38. Intervenciones en materia energética.

1. (NAD) Los diferentes departamentos de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma, los cabildos y los ayuntamientos diseñarán anualmente intervenciones para el ahorro energético y la incorporación de nuevas energías renovables en sus actividades e instalaciones. Estas intervenciones deberán mantener una especial presencia en sus centros educativos y en los edificios que se destinen a la atención al público.

2. (ND) El programa de I + D de Canarias destinado a la investigación de las energías renovables prestará una atención especial al desarrollo de la energía eólica y a aplicaciones especialmente innovadoras, tales como los aprovechamientos hidroeólicos o el recurso a las potencialidades de la energía solar, geotérmica, de las olas o de las mareas.

3. (NAD) Los futuros desarrollos de suelo para actividades productivas y, en especial, aquellos destinados para las implantaciones consideradas como estratégicas, señalados ambos en los Planes Insulares de Ordenación, incluirán entre los elementos propios de su urbanización las redes de distribución de gas.

4. (R) El Gobierno de Canarias impulsará, desde sus acciones de fomento económico, las iniciativas empresariales e institucionales que orienten sus productos a la fabricación de bienes o a la prestación de servicios asociados a la difusión de las energías renovables, tales como la producción de colectores y sistemas solares térmicos, el aprovechamiento energético de la biomasa o la valorización energética de los residuos.

5. (R) Las intervenciones del Gobierno de Canarias fomentarán la urbanización y la construcción bioclimática, inicialmente mediante operaciones piloto y, en atención a los resultados obtenidos, con la introducción de los aspectos probados más relevantes en los pliegos que sirven de base a las edificaciones que promueve y en cualquier medida de financiación para el fomento de la promoción de viviendas.

6. (R) La Administración Pública de la Comunidad Autónoma facilitará a los productores de energías renovables su acometida a la red de distribución eléctrica, para su comercialización.

---

**[38.3 (NAD)]** Según lo dispuesto en este apartado, las áreas señaladas por los Planes Insulares de Ordenación para el desarrollo de actividades productivas y especialmente las consideradas como áreas estratégicas tendrán que incluir entre sus redes de urbanización las de distribución de gas.

De manera explícita el PIOT menciona como **áreas de importancia logística o estratégica insular** el **polígono industrial Valle de Güímar**, cuya urbanización ya está ejecutada y se supone que no le es de aplicación esta directriz, y el **polígono industrial de Granadilla** cuya ejecución ha de ser acometida por los planes vinculados al desarrollo de la Operación Singular Estructurante en que se incluye.

Dado el carácter de norma de aplicación directa de esta directriz, y conforme a los criterios inicialmente adoptados para la Adaptación, el PIOT no incorpora ninguna determinación para el cumplimiento de lo dispuesto en este apartado, dado que en todo caso, su cometido sería señalar las áreas consideradas estratégicas, ya identificadas en el documento vigente. Serán los planes que ordenen los ámbitos de estas áreas productivas o sus proyectos de urbanización los que incorporen entre sus determinaciones la inclusión de las redes de distribución de gas entre los elementos de urbanización.



**[41.2 (NAD)]** Se comenta posteriormente, con el apartado 4 de la directriz, dado que lo regulado en este apartado tiene que ver con los criterios de ordenación del **Complejo de Tratamiento Integral de Residuos** previsto actualmente en el PIOT.

**[41.3 (ND)]** Sobre la previsión de reservas de suelo destinados a las infraestructuras para la gestión y tratamiento de residuos dispuesto en este apartado entendemos que el PIOT está adaptado, dado que actualmente delimita una **reserva** de suelo en la zona conocida como Llanos de Guama en el término municipal de Arico, destinada a la ubicación de un **Complejo de Tratamiento Integral de Residuos** -Complejo Ambiental-, con una superficie aproximada de 243 Has.

Por su carácter como elemento fundamental en la articulación del modelo insular y por la necesidad de la coordinación de las acciones a realizar, el citado complejo tiene la consideración de **Operación Singular Estructurante** y su ordenación está prevista a través de un **Plan Territorial Parcial de Ordenación**, tal como figura en el artículo 2.4.8.3 (Título II, capítulo 4, sección 8). Tal como figura en el artículo 2.4.8.1, el objetivo de esta Operación Singular es el desarrollo de un complejo de carácter industrial –se sustituye por complejo ambiental- en el cual se centralice y resuelva al más largo plazo posible el **tratamiento y gestión de los residuos generados en la isla**.

Respecto a los *criterios básicos* establecidos para la localización de estas reservas en este apartado de la directriz se entiende que el ámbito delimitado cumple con éstos dado que, el PIOT localiza el ámbito incorporando el de un vertedero ya existente, con **acceso directo a la autopista TF-1** y no existe **ningún Espacio Natural Protegido próximo**. Además entre los criterios de ordenación que establece para el complejo, respecto a los movimientos de tierra a realizar enuncia que se *preverán las intervenciones necesarias sobre la red hidrográfica superficial para **garantizar el mantenimiento de la funcionalidad natural de las escorrentías**. De igual modo, se asegurará que con cualesquiera de las intervenciones previstas no se afecte la calidad del acuífero.*(2.4.8.4)

En la directriz 2.4.8.3 se establece que en el entorno del ámbito reservado para el **complejo de tratamiento integral de residuos** el planeamiento general de Arico, entre otras cuestiones, *prohibirá expresamente, aguas arriba del corredor insular sur (TF-1), todo uso de alojamiento en los terrenos situados a menos de 500 metros de los límites del ámbito territorial de esta Operación*, resultando el PIOT más restrictivo aún que las Directrices de Ordenación.

**[41.4 (NAD)]** Según lo dispuesto en el artículo 2.4.8.4.(1-D) sobre los *criterios de ordenación* para el **Complejo de Tratamiento Integral de Residuos de Arico**, entre las áreas que habrán de proveerse al ordenar el Complejo se contemplarán, al menos:

Directriz 41. Criterios para la gestión de residuos urbanos.

1. (NAD) La planificación de las intervenciones en materia de residuos urbanos perseguirá que cada isla disponga de unas instalaciones adecuadas a la normativa vigente en cada momento, para la gestión y tratamiento de las distintas fracciones de residuos urbanos.

2. (NAD) Con excepción de La Gomera y El Hierro, que transportarán preferentemente las fracciones valorizables de sus residuos a otras islas, las demás islas, dispondrán de plantas de clasificación y recuperación de envases y otros productos reciclables, de plantas de compostaje y de plantas de valorización energética de residuos.

3. (ND) Los Planes Insulares de Ordenación preverán las reservas de suelo destinados a infraestructuras para la gestión y tratamiento de residuos. Entre los criterios básicos que deben ser tenidos en cuenta para la selección de esas implantaciones deberán contemplarse el respeto a los Espacios Protegidos, la existencia de condiciones hidrogeológicas y climáticas favorables, el mantenimiento de una distancia mínima de 500 metros respecto a núcleos urbanos y de 250 metros respecto de asentamientos rurales o agrícolas, y las condiciones de accesibilidad.

4. (NAD) Las diferentes instalaciones ambientales para el tratamiento de los residuos urbanos deberán ubicarse preferentemente en un complejo ambiental, que facilite las tareas de clasificación y tratamiento.

Directriz 41. Criterios para la gestión de residuos urbanos.  
(Continúa)

5. (NAD) Las administraciones locales procederán a la implantación de la recogida selectiva en fracciones, en cuanto se disponga de las instalaciones adecuadas para su correspondiente tratamiento.

6. (NAD) Las administraciones públicas establecerán las medidas para fomentar el sistema de depósito, devolución y retorno de envases, prestando una especial atención a los que se utilizan en la hostelería, la restauración y el catering.

7. (ND) Los Planes Insulares de Ordenación determinarán los criterios de ubicación de los puntos limpios a establecer en cada isla, en los lugares de mayor producción de esta clase de residuos. El planeamiento general determinará la localización pormenorizada de estas instalaciones. Se localizarán en suelo urbano con destino industrial, terciario o residencial, en emplazamientos que minimicen su posible impacto ambiental y conforme a las estrategias de recogida de los residuos existentes en los municipios.

8. (ND) Los Planes Territoriales Especiales de Residuos de cada isla contendrán un programa de clausura y sellado de vertederos incontrolados, que ha de estar finalizado antes del 31 de diciembre de 2006.

9. (ND) Los Planes Territoriales Especiales de Residuos de cada isla preverán el calendario para la clausura y desmantelamiento de las instalaciones de depósito de residuos, y los criterios para la formulación de sus correspondientes planes de vigilancia.

#### 1. Áreas de selección y separación de residuos.

2. *Áreas de reciclado de los distintos residuos*, (aprovechamiento de los gases de fermentación para producción energética, producción de compostaje para la agricultura, aportación de insumos papeleros para la fabricación de cartón, etc, y en su caso, para su envío fuera de la isla como una compactadora de materiales metálicos)

3. Áreas de tratamiento de residuos no reutilizables,

4. Áreas para ubicar industrias y actividades de investigación y desarrollo,

5. Áreas de vertido

Por lo expuesto, las actividades que se prevén realizar en el Complejo de Tratamiento Integral de Residuos de Arico recogen las previstas con carácter de NAD en los apartados 2 y 4 de esta directriz. Además la localización de este complejo cumple con los criterios establecidos en el apartado 3 de la directriz, por lo que la adaptación del PIOT a lo dispuesto en estos apartados se reduce a la nueva denominación del Complejo de Tratamiento Integral de Residuos como **Complejo Ambiental** según la terminología de la legislación de residuos vigente.

**[41.7 (ND)]** Según lo dispuesto en este apartado de la directriz los **Planes Insulares** deberán establecer los **criterios de ubicación de los puntos limpios** con objeto de que el planeamiento general los localice.

El PIOT actualmente no incorpora los mencionados criterios: en el artículo 3.1.3.3 (4-D) sobre *gestión de los residuos urbanos* encomienda a la administración insular la conformación de una red de puntos limpios destinados a la recogida de los *residuos urbanos especiales y determinados residuos industriales*.

Para su adaptación a las Directrices de Ordenación General el Plan Insular modifica la redacción del apartado 4-D del artículo 3.1.3.3 e incorpora un nuevo apartado 5-D en que, además de los criterios para la ubicación de los puntos limpios, se determina que éstos han de estar localizados en áreas urbanas residenciales, industriales o terciarias.

**[41.8 (ND)] [41.9 (ND)]** Las normas que contienen estos dos apartados van dirigidos al contenido de los Planes Territoriales Especiales de Residuos insulares –antiguos Planes Directores Insulares de Residuos-, por lo que no tienen incidencia directa en el Plan Insular. Tal como se refleja en el artículo 3.3.3.6 (2-D) el PIOT prevé la elaboración de un PTEO de Residuos que deberá desarrollar, entre otras cuestiones estas normas directivas impuestas por las Directrices de Ordenación General.

---

**[43.4 (NAD)]** Lo dispuesto en esta directriz para que el Gobierno de Canarias y Los Cabildos establezcan medidas para la recogida de los envases de pesticidas y para los sistemas de recogida y tratamiento de los plásticos de invernaderos, por su carácter de norma de aplicación directa dirigida a las administraciones, no tendría porqué motivar modificaciones en las determinaciones del PIOT; sin embargo se ha corregido lo dispuesto actualmente en el artículo 3.1.3.3 (4-D) por lo establecido en este apartado y en el DECRETO 29/2002, de 25 de marzo, por el que se regula el funcionamiento de las instalaciones denominadas Puntos Limpios

En la redacción actual del artículo 3.1.3.3 (4-D) del PIOT se establece que la red de puntos limpios conformada por el Cabildo –ahora tal como se enuncia en la directriz 41.7, el Plan Insular dará criterios para la ubicación de éstos por el planeamiento municipal- debe estar adecuadamente equipada para la recogida y almacenamiento de **residuos urbanos especiales y determinados residuos industriales**.

El Plan Insular considera residuos urbanos especiales, según figura en el artículo 3.1.3.3 (2-E) aquellos que deben tener un tratamiento singularizado en función de su volumen, capacidad de reciclado, no biodegradabilidad u otros criterios que se establezcan, tales como vehículos y sus componentes, elementos de maquinaria industrial, escombros y residuos inertes, plásticos de invernadero, maquinaria y otros objetos empleados en explotaciones primarias, pilas, acumuladores y baterías, lodos de depuradoras, animales muertos, etc. De ello se deduce que, en la redacción actual del PIOT, algunos residuos agrarios como los plásticos de invernaderos podrían ser recogidos en los puntos limpios.

Para adecuarse a lo dispuesto en el citado Decreto 29/2002, se modifica la redacción del artículo 3.1.3.3 (4-D), haciendo referencia a los residuos urbanos e industriales -en sentido genérico- y remitiendo a la legislación de aplicación la admisibilidad de los diferentes tipos -el Decreto 29/2002 distingue los tipos de puntos limpios según el número de habitantes servidos y los residuos admisibles en los mismos-:

Las administraciones competentes conformarán una **red de puntos limpios** en Tenerife, adecuadamente equipada para la recogida y almacenamiento de los residuos urbanos e industriales admisibles en los mismos según la legislación vigente.

En cumplimiento de la directriz 41.7 en la redacción de este apartado se sustituye también la mención a los Cabildos por las Administraciones –Cabildos y Ayuntamientos- para la conformación de la red insular de puntos limpios.

Las medidas para la recogida de envases de pesticidas y para los sistemas de recogida y tratamiento de plásticos de invernaderos a que alude la directriz, deben ser incorporadas a la planificación y gestión que en materia de residuos realicen los Cabildos y el Gobierno de Canarias.

Directriz 43. Criterios de gestión para los residuos agrarios.

1. (ND) Las Directrices de Ordenación de Residuos preverán medidas de fomento de la recogida y tratamiento conjunto de los residuos ganaderos.

2. (ND) Las Directrices de Ordenación de Residuos determinarán los criterios que se seguirán en el tratamiento de los residuos ganaderos procedentes de las explotaciones intensivas, atendiendo a las concentraciones territoriales que éstas registren, a las mejores tecnologías disponibles y al número de cabezas que reúnan dichas explotaciones, dando prioridad a las soluciones que se orienten hacia el compostaje y hacia la valorización energética de los purines.

3. (NAD) Las instalaciones ganaderas intensivas de nueva creación deberán justificar el correcto tratamiento de sus residuos para recibir las autorizaciones administrativas oportunas. Las Directrices de Ordenación de Residuos establecerán soluciones adecuadas para las instalaciones ganaderas intensivas ya creadas a la entrada en vigor de las mismas.

4. (NAD) En materia de residuos agrícolas, el Gobierno de Canarias y los cabildos deberán establecer medidas para la recogida eficaz de los envases de pesticidas y los sistemas de recogida y tratamiento de los plásticos de invernadero y otros residuos agrícolas.

5. (R) Las intervenciones de fomento económico del Gobierno de Canarias primarán, especialmente, las iniciativas empresariales orientadas a la producción de piensos a partir de los residuos vegetales y las que aprovechen la biomasa y los demás residuos orgánicos para la obtención de compost y energía.

6. (R) Las actuaciones públicas para la regeneración de suelos darán prioridad, en sus bases de licitación y en sus proyectos constructivos, al empleo del compost procedente de residuos vegetales y animales generados en Canarias.

## Título IV ORDENACIÓN TERRITORIAL

## Directrices de Ordenación General

**CAPÍTULO I MODELO TERRITORIAL**

- Directriz 48. Modelo territorial básico. (NAD)  
 Directriz 49. Formulación, aprobación y vigencia del planeamiento.  
 Directriz 50. Prevención de riesgos.  
 Directriz 51. Gestión del planeamiento. (NAD)  
 Directriz 52. Disciplina. (NAD)

**CAPÍTULO II SISTEMA TERRITORIAL**

- Directriz 53. Elementos del sistema. (ND)  
 Directriz 54. Objetivos del sistema. (ND)  
 Directriz 55. Estrategias de transformación territorial. (ND)  
 Directriz 56. Instrumentos de reequilibrio y transformación territorial

**CAPÍTULO III PROTECCIÓN DEL LITORAL**

- Directriz 57. Ordenación del litoral (ND).

**CAPÍTULO IV PROTECCIÓN DEL SUELO RÚSTICO**

- Directriz 58. Generalidades. (ND)  
 Directriz 59. Actuaciones  
 Directriz 60. Espacios naturales protegidos. (ND)  
 Directriz 61. Repoblación y reforestación. (ND)  
 Directriz 62. Actividades agrarias. (ND)  
 Directriz 63. Asentamientos rurales. (ND)  
 Directriz 64. Asentamientos agrícolas. (ND)  
 Directriz 65. Protección territorial. (ND)

**CAPÍTULO V CONTENCIÓN DEL CONSUMO DE SUELO URBANIZABLE**

- Directriz 66. Objetivos y criterios. (ND)  
 Directriz 67. Clasificación de suelo urbanizable. (ND)  
 Directriz 68. Gestión del suelo urbanizable.  
 Directriz 69. Compacidad, edificabilidad y densidad. (ND)  
 Directriz 70. Complejidad e integración social. (ND)  
 Directriz 71. Criterios de localización. (ND)

**CAPÍTULO VI USO EFICIENTE DEL SUELO URBANO**

- Directriz 72. Reutilización y renovación. (ND)  
 Directriz 73. Rehabilitación urbana. (ND)  
 Directriz 74. Cualificación.  
 Directriz 75. Fomento de la utilización del suelo urbano

**CAPÍTULO VII VIVIENDA Y SUELO**

- Directriz 76. Objetivos y criterios  
 Directriz 77. Eficiencia territorial  
 Directriz 78. Calificación y cualificación. (ND)

**CAPÍTULO VIII SISTEMAS PÚBLICOS**

- Directriz 79. Criterios de localización. (NAD)  
 Directriz 80. Eficiencia y reutilización. (R)

Directrices analizadas<sup>1</sup>**CAPÍTULO I MODELO TERRITORIAL**

- Directriz 48. Modelo territorial básico. (NAD)  
 Directriz 49. Formulación, aprobación y vigencia del planeamiento.  
[Directriz 50. Prevención de riesgos.](#)  
 Directriz 51. Gestión del planeamiento. (NAD)  
 Directriz 52. Disciplina. (NAD)

**CAPÍTULO II SISTEMA TERRITORIAL**

- [Directriz 53. Elementos del sistema. \(ND\)](#)  
[Directriz 54. Objetivos del sistema. \(ND\)](#)  
[Directriz 55. Estrategias de transformación territorial. \(ND\)](#)  
[Directriz 56. Instrumentos de reequilibrio y transformación territorial](#)

**CAPÍTULO III PROTECCIÓN DEL LITORAL**

- [Directriz 57. Ordenación del litoral \(ND\).](#)

**CAPÍTULO IV PROTECCIÓN DEL SUELO RÚSTICO**

- [Directriz 58. Generalidades. \(ND\)](#)  
[Directriz 59. Actuaciones](#)  
[Directriz 60. Espacios naturales protegidos. \(ND\)](#)  
[Directriz 61. Repoblación y reforestación. \(ND\)](#)  
[Directriz 62. Actividades agrarias. \(ND\)](#)  
[Directriz 63. Asentamientos rurales. \(ND\)](#)  
[Directriz 64. Asentamientos agrícolas. \(ND\)](#)  
[Directriz 65. Protección territorial. \(ND\)](#)

**CAPÍTULO V CONTENCIÓN DEL CONSUMO DE SUELO URBANIZABLE**

- [Directriz 66. Objetivos y criterios. \(ND\)](#)  
 Directriz 67. Clasificación de suelo urbanizable. (ND)  
[Directriz 68. Gestión del suelo urbanizable.](#)  
[Directriz 69. Compacidad, edificabilidad y densidad. \(ND\)](#)

- [Directriz 71. Criterios de localización. \(ND\)](#)

**CAPÍTULO VI USO EFICIENTE DEL SUELO URBANO**

- [Directriz 72. Reutilización y renovación. \(ND\)](#)

- Directriz 75. Fomento de la utilización del suelo urbano

**CAPÍTULO VII VIVIENDA Y SUELO**

- [Directriz 76. Objetivos y criterios](#)  
[Directriz 77. Eficiencia territorial](#)  
 Directriz 78. Calificación y cualificación. (ND)

**CAPÍTULO VIII SISTEMAS PÚBLICOS**

- [Directriz 79. Criterios de localización. \(NAD\)](#)

## Directrices que implican modificaciones en el PIOT

**CAPÍTULO I MODELO TERRITORIAL**

- Directriz 50. Prevención de riesgos.

**CAPÍTULO II SISTEMA TERRITORIAL**

- Directriz 53. Elementos del sistema. (ND)

- Directriz 56. Instrumentos de reequilibrio y transformación territorial

**CAPÍTULO III PROTECCIÓN DEL LITORAL**

- Directriz 57. Ordenación del litoral (ND).

**CAPÍTULO IV PROTECCIÓN DEL SUELO RÚSTICO**

- Directriz 63. Asentamientos rurales. (ND)  
 Directriz 64. Asentamientos agrícolas. (ND)

**CAPÍTULO V CONTENCIÓN DEL CONSUMO DE SUELO URBANIZABLE**

- Directriz 66. Objetivos y criterios. (ND)

- Directriz 68. Gestión del suelo urbanizable.  
 Directriz 69. Compacidad, edificabilidad y densidad. (ND)

- Directriz 71. Criterios de localización. (ND)

**CAPÍTULO VI USO EFICIENTE DEL SUELO URBANO****CAPÍTULO VII VIVIENDA Y SUELO**

- Directriz 77. Eficiencia territorial

**CAPÍTULO VIII SISTEMAS PÚBLICOS**

- Directriz 79. Criterios de localización. (NAD)

<sup>1</sup> En esta columna se distingue en azul aquellas directrices que se comentan específicamente en el presente documento, para justificar, en algunos casos, porque se ha considerado que el PIOT con sus determinaciones actuales ya está adaptado y, en otros, los motivos de la introducción -o la desaparición- de nuevas determinaciones en el Plan Insular. En negro se mantienen aquellas directrices que una vez analizadas, conforme a la metodología expuesta, se estimó que no merecían especiales comentarios, porque se concluyó que, de forma evidente, no requerían adaptación del PIOT.



## Título IV Ordenación Territorial

### CAPÍTULO I MODELO TERRITORIAL



Directriz 50. Prevención de riesgos.

1. (ND) El **planeamiento**, en todos sus niveles, y los proyectos sectoriales de infraestructuras dedicarán un apartado específico a la prevención de riesgos sísmicos, geológicos, meteorológicos u otros, incluyendo los incendios forestales, en su caso. Cuando fuera necesario, el planeamiento determinará las disposiciones a que las edificaciones e infraestructuras deberán atenerse para minimizar tales riesgos y prestará una especial atención a la justificación de la localización y características de las infraestructuras y servicios esenciales en caso de emergencia.

2. (NAD) La justificación precisa y exhaustiva, y el análisis ponderado de las características geológicas y orográficas del lugar de actuación, serán requisitos necesarios para la excepcional ocupación y canalización de barrancos, barranquillos y escorrentías.

3. (ND) El **planeamiento** definirá las áreas que deberán ser excluidas del proceso de urbanización y edificación por razones de riesgo y los criterios a seguir en el trazado y diseño de las infraestructuras por tal causa.

4. (ND) El **planeamiento** general establecerá los criterios de diseño para evitar o minimizar los riesgos, tanto en las áreas urbanas existentes como en los ámbitos y sectores a ocupar, y adoptará determinaciones para la corrección de las situaciones de riesgo existentes, en particular la modificación, sustitución o eliminación de edificaciones e infraestructuras que se encuentren en situación de peligro o puedan provocar riesgos, especialmente en relación con las escorrentías naturales y el drenaje.

**[50.1 (ND)]** La redacción de este apartado es equívoca en tanto que al hacer referencia al “*planeamiento en todos sus niveles*” se puede interpretar, bien que se está refiriendo al planeamiento territorial y de ordenación de los recursos naturales y al planeamiento urbanístico -y en este caso concreto entenderíamos PIO, PTEO y PGO respectivamente- o que se está refiriendo a todos los instrumentos de ordenación, cada uno en su ámbito.

El establecimiento de determinaciones en materia de riesgo sísmico, geológicos, meteorológicos, etc. y la propia naturaleza de los procesos naturales a lo que están vinculados, exige una aproximación preliminar desde la escala insular, considerando por tanto que será el PIO o un PTEO de ámbito insular el instrumento adecuado para establecer las determinaciones que cumplimenten la directriz que, en los apartados 1 y 3, se refiere genéricamente al planeamiento.

Sobre la primera cuestión prevista acerca de la determinación **de disposiciones a que deban atenerse las edificaciones e infraestructuras para minimizar los riesgos naturales**, se considera que la técnica más adecuada en el planeamiento territorial sería la identificación de las zonas de mayor riesgo y el establecimiento de determinaciones específicas para la ordenación de las mismas, que deberán ser desarrolladas por el planeamiento urbanístico. A tal efecto se ha modificado el apartado (3-D) -antes (2-D)- del artículo 3.2.4.2, enunciando que el **PTEO para la Prevención de Riesgos** -antes denominado de los Servicios de Protección Civil- tendrá por objeto, no sólo la definición de la red insular de las instalaciones de Protección Civil, sino el establecimiento de las líneas básicas sobre la prevención de riesgos a nivel insular.

**La clasificación tipológica y características de las infraestructuras y servicios esenciales en caso de emergencia** ya está contemplada por los planes sectoriales de protección civil a través de los Catálogos de Medios y Recursos (CMyR). En cuanto a la localización esta determinación de las Directrices ha de ser matizada dado que la legislación en la materia aboga más por utilizar de forma adecuada los recursos ya existentes que por crear “ex profeso” instalaciones específicas para cuya ubicación sería preciso adoptar criterios locacionales o territoriales. Básicamente se trata de organizar los recursos disponibles para actuar coordinadamente en caso de emergencia.

**[50.3 (ND)]** Según se dispone en este apartado el planeamiento tendrá que definir: Las áreas que deben ser excluidas del proceso de urbanización y de edificación por razones de riesgos y los criterios a seguir en el trazado y diseño de las infraestructuras por tal causa.

Actualmente el Plan Insular de Ordenación de Tenerife no incorpora un apartado específico en materia de prevención de riesgos, aunque algunas determinaciones sobre materias sectoriales o sobre el régimen de usos de las Áreas de Regulación Homogénea establecen condiciones dirigidas a minimizarlos:

---

- En el artículo 3.1.4.5 (6-D) sobre *protección de las aguas terrestres* en el marco del Plan Hidrológico Insular se desarrollarán las medidas para prevenir el riesgo de avenidas, estableciendo las normas sobre cualesquiera de las intervenciones en los cauces que pudieran incrementar aquellos. (D.29 *Consejos Insulares de Aguas*)

- En el artículo 2.3.2.2 (3-D) se identifican los **barrancos** más importantes de la isla adscribiéndose al **ARH de Protección Ambiental 1** cuyo uso principal, la conservación, supone la restricción de los usos propios del suelo urbano. Además, se dan instrucciones para que el planeamiento de desarrollo complete la red hidrográfica y prevea las obras necesarias en los barrancos para garantizar, en las zonas urbanas o de expansión urbana, su función como cauce hídrico.

- En el artículo 3.4.1.6 (3-D) Entre los contenidos del Plan Territorial Especial de Ordenación Forestal se establece que para cada una de las áreas identificadas por el Plan y con carácter general se incluirán **programas específicos de repoblación y/o de corrección de fenómenos erosivos, de adquisición de suelos con destino a la restauración forestal y de preservación de masas boscosas existentes y protección contra incendios.**

**El PTEO para la Prevención de Riesgos** -artículo 3.2.4.2 (3-D)- en elaboración incorporará determinaciones en materia de prevención de riesgos sísmicos, volcánicos, dinámica de vertientes, avenidas, incendios forestales, transporte de mercancías peligrosas y actividades industriales, determinando qué áreas del territorio insular son más susceptibles a determinados tipos de riesgos en base a lo que, no es aconsejable la localización de dotaciones potencialmente utilizables en situaciones de emergencia –bomberos, policía, centros sanitarios, etc.-

La ausencia de metodologías y de estudios consensuados en cuanto a la zonificación de riesgos se refiere y la actitud cautelosa, pero decidida, que ha de impregnar la incorporación de este tipo de análisis al planeamiento, aconsejan su tratamiento a partir de un PTEO específico de ámbito insular dado que existen riesgos como el sísmico, volcánico, hidrológico, etc. que por su naturaleza y características requieren una primera aproximación sobre la base de este marco territorial.

Teniendo en cuenta que actualmente se está elaborando el PTEO, conforme a los contenidos requeridos por esta directriz, se ha considerado improcedente, por la complejidad que la materia lleva implícita, abordar esta cuestión directamente en este documento que tiene por objeto la adaptación a las Directrices de Ordenación General. Dado que la directriz 50 no alude explícitamente al PIO, en las circunstancias actuales se ha optado, como se ha expresado en los comentarios del apartado anterior, por remitir la definición de la red insular de los servicios de protección civil y el establecimiento de las líneas básicas sobre la prevención de riesgos al **PTEO para la Prevención de Riesgos**, redefiniendo el ya previsto en el PIOT como PTEO de los Servicios de Protección Civil. No obstante, se ha incorporado a la normativa del PIOT una determinación en el propio art. 3.2.4.2 (3-D) en que se establece que si de las determinaciones del PTEO para la Prevención de Riesgos derivaran contradicciones con el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT procederá la modificación o revisión del mismo.

Directriz 50. Prevención de riesgos.

1. (ND) El **planeamiento**, en todos sus niveles, y los proyectos sectoriales de infraestructuras dedicarán un apartado específico a la prevención de riesgos sísmicos, geológicos, meteorológicos u otros, incluyendo los incendios forestales, en su caso. Cuando fuera necesario, el planeamiento determinará las disposiciones a que las edificaciones e infraestructuras deberán atenerse para minimizar tales riesgos y prestará una especial atención a la justificación de la localización y características de las infraestructuras y servicios esenciales en caso de emergencia.

2. (NAD) La justificación precisa y exhaustiva, y el análisis ponderado de las características geológicas y orográficas del lugar de actuación, serán requisitos necesarios para la excepcional ocupación y canalización de barrancos, barranquillos y escorrentías.

3. (ND) El **planeamiento** definirá las áreas que deberán ser excluidas del proceso de urbanización y edificación por razones de riesgo y los criterios a seguir en el trazado y diseño de las infraestructuras por tal causa.

4. (ND) El **planeamiento** general establecerá los criterios de diseño para evitar o minimizar los riesgos, tanto en las áreas urbanas existentes como en los ámbitos y sectores a ocupar, y adoptará determinaciones para la corrección de las situaciones de riesgo existentes, en particular la modificación, sustitución o eliminación de edificaciones e infraestructuras que se encuentren en situación de peligro o puedan provocar riesgos, especialmente en relación con las escorrentías naturales y el drenaje.

## Título IV Ordenación Territorial

### CAPITULO II SISTEMA TERRITORIAL



Directriz 53. Elementos del sistema. (ND)

1. El planeamiento deberá considerar el sistema territorial integrado por al menos por los siguientes elementos:

a) El sistema urbano, formado por las ciudades y los núcleos urbanos en el medio rural, así como por los espacios destinados a las actividades económicas, incluidas las zonas turísticas.

b) El sistema rural, constituido por los espacios excluidos de los procesos de urbanización por su valor como espacio vacío o por razones económicas y ambientales, incluidos los espacios protegidos y los paisajes naturales y culturales.

c) El sistema de infraestructuras y servicios, compuesto por las grandes infraestructuras, equipamientos estructurantes y sistemas generales de relevancia territorial.

**[53.1 (ND)]** Se definen los tres componentes del sistema territorial de Canarias (sistema urbano, sistema rural y sistema de equipamientos y servicios) de manera que los elementos con que los planes, cada uno en su ámbito competencial, describan sus respectivos modelos de ordenación deberán identificarse con los componentes del sistema territorial establecido por las Directrices.

El Modelo de Ordenación Territorial (MOT) del PIOT, a nivel insular y comarcal, se define a través de cuatro elementos o componentes que son la distribución básica de los usos, el sistema de núcleos urbanos principales, los equipamientos insulares y las infraestructuras básicas, que operan a su vez como submodelos de ordenación y que deben ser concretados por los diferentes planes propiciando que la realidad territorial tienda progresivamente hacia dicho Modelo.

Para cumplimentar lo dispuesto en la directriz se han modificado, los artículos 2.1.1.2 (3-E) y 2.1.2.1(2-E) donde se describen los componentes del MOT conforme al Sistema Territorial instaurado por las Directrices de Ordenación General de Canarias, *que ha de operar como marco para la descripción de los modelos de los diferentes planes que desarrollen el PIOT. A escala insular, el **sistema rural** se ha de concretar a través de la distribución básica de los usos, el **sistema urbano** a través del sistema de núcleos urbanos principales y el **sistema de infraestructuras y servicios** queda definido por las redes básicas de infraestructuras y los equipamientos insulares.*

Los componentes del MOT o submodelos de ordenación territorial se han de entender como elementos que implementan el Sistema Territorial definido por las Directrices de Ordenación General de Canarias en el nivel de definición propio del Plan Insular.

Así mismo en el artículo 2.1.1.5 *sobre el contenido y alcance operativo del Modelo*, se incluye un nuevo párrafo (2-D) en el que se establece que los distintos planes que concreten y desarrollen el MOT a través de la definición de sus respectivos modelos lo harán diferenciando entre sistema rural, sistema urbano y sistema de infraestructuras y servicios.

---

**[53.2 (ND)]** Respecto a las determinaciones de este apartado se concluye que para su adaptación el PIOT deberá caracterizar los núcleos de población que componen el **sistema de núcleos urbanos principales** -sistema urbano insular en los términos de la directriz- en función de la clasificación realizada en este apartado de la directriz.

Se modifica, entre los componentes del modelo de ordenación territorial, el artículo 2.1.2.3 (2-E) *sobre los núcleos urbanos principales* se realiza incorporando una descripción genérica del papel que corresponde a cada núcleo en el modelo insular para considerarlo tipo I, II, III o IV. Los núcleos IV no figuran, en ninguno de los dos niveles de descripción del MOT por su escasa relevancia; correspondería su identificación a los Planes Generales de Ordenación o a los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos.

Dado que, según lo expuesto, al ámbito de ordenación del PIOT corresponderían sólo los núcleos I, II y III, y que como núcleo I, por definición, sólo ha de figurar el área metropolitana de Santa Cruz- La Laguna, el PIOT pormenoriza la clasificación establecida por las Directrices. Se distinguen entre los núcleos II y III dos subtipos -a y b- con objeto de precisar el papel de cada núcleo en el Modelo; de esta manera los *núcleos urbanos principales* que corresponden al nivel de descripción insular del MOT son considerados núcleos I y II-a y, entre los núcleos II-b y III -a y b- se establecería una jerarquización más acorde con los modelos de ordenación comarcal previstos.

Conforme a los criterios anteriores, la distinción de tipos de núcleos establecida por el PIOT sería la siguiente:

- **Núcleo I**, correspondiente al área metropolitana de Santa Cruz-La Laguna, se considera como un núcleo especial donde se concentran servicios de nivel autonómico.
- **Núcleos II**, entre los que se distinguen Núcleos II-a, correspondientes a centros de servicios con influencia insular o territorial amplia, y Núcleos II-b, con influencia sobre su propia comarca y el entorno de la misma.
- **Núcleos III**, que se subdividen en Núcleos III-a, aquellos centros de servicios a nivel municipal, y Núcleos III-b, correspondientes a centros locales que, a pesar de su pequeña entidad, son importantes en la conformación de la estructura insular.

Los **Núcleos IV**, que corresponden a los asentamientos poblacionales con servicios destinados a su propia población y la del entorno rural inmediato, por su escasa entidad a nivel insular o comarcal **no forman parte del submodelo de núcleos urbanos principales** por lo que serán identificados por el planeamiento urbanístico municipal correspondiente.

Directriz 53. Elementos del sistema. (ND) (Continúa)

2. Los sistemas urbanos insulares se basarán en el reconocimiento de las características de los diferentes núcleos urbanos, pudiendo distinguir:

a) Núcleos I, centros de especial concentración de servicios de nivel autonómico, integrados las áreas metropolitanas capitalinas de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.

b) Núcleos II, principales centros de servicios de nivel insular. Tendrán esta consideración el resto de las capitales insulares, así como aquellos núcleos que desde la ordenación insular se definan como núcleos de servicios para atender las necesidades de un ámbito territorial y poblacional amplio, superior en todo caso al del municipio.

c) Núcleos III, centros locales. Centros de concentración de servicios más inmediatos y menos especializados que los anteriores, destinados a un ámbito limitado a nivel municipal o de pequeña comarca aislada.

d) Núcleos IV, otros núcleos. Centros de servicios limitados a su propia población y la del entorno rural inmediato

---

Directriz 54. Objetivos del sistema. (ND)

1. A nivel interinsular, la ordenación del territorio y de los recursos naturales definirá políticas de suelo dirigidas al equilibrio, sobre las siguientes bases:

a) Establecer en las islas de *Lanzarote* y *Fuerteventura* ritmos de crecimiento adecuados a su limitada capacidad de carga social y a la habilitación de las infraestructuras y servicios exigidas, al tiempo que preserven la fragilidad ambiental de Lanzarote y la amplia capacidad territorial de desarrollo de Fuerteventura.

b) Contener el crecimiento poblacional y de la ocupación del suelo de las islas de *Gran Canaria* y *Tenerife*, fomentando la movilidad laboral hacia las restantes islas, conforme a las características y capacidades de carga de cada una de ellas, mediante adecuadas políticas de empleo, suelo, vivienda, transportes, infraestructuras y equipamientos básicos.

c) Impulsar el desarrollo económico, poblacional y ocupacional de las islas de *La Gomera*, *La Palma* y *El Hierro*, teniendo en cuenta en todo momento la fragilidad de sus sistemas naturales y socioculturales.

2. En el ámbito de cada isla, el Plan Insular de Ordenación deberá definir e impulsar sistemas territoriales equilibrados y eficientemente articulados, desarrollando estrategias que tengan por objeto contener el crecimiento demográfico y la concentración de actividades en las ciudades capitalinas y los corredores costeros de cada isla, favoreciendo el desarrollo de nuevas centralidades.

3. En el nivel de los municipios, el planeamiento general definirá actuaciones de reequilibrio y centralización, que contribuyan a mantener la población del medio rural, mediante el fortalecimiento de los núcleos intermedios, fomentando la concentración de la población en los mismos y limitando el crecimiento residencial en los asentamientos rurales al crecimiento endógeno y en los asentamientos agrícolas a implantaciones excepcionales en los más alejados y aislados dentro del sistema.

4. A nivel urbano, el planeamiento urbanístico deberá tener por objetivo el desarrollo de unas ciudades social y funcionalmente más ricas y complejas, diversificando las distintas funcionalidades y centralidades, procurando potenciar la identificación de sus barrios y zonas, y garantizando a los ciudadanos la disponibilidad de niveles de servicio y dotaciones próximos y adecuados a sus necesidades.

**[54.2 (ND)]** Es este un objetivo muy genérico, que responde al modelo territorial actual de las islas con mayor grado de desarrollo urbano, al que también responde el sistema urbano actual de Tenerife. En la MEMORIA del PIOT se enuncia que se parte de un modelo económico y territorial muy consolidado, *con pocas expectativas de cambio a corto plazo, sobre el que sólo cabe actuar a través de la limitación de las disfuncionalidades (...)* (pág. 97) y a través del establecimiento de medidas de racionalización en el uso del territorio.

No se proponen modificaciones del Plan Insular respecto a lo dispuesto en esta directriz.

---

**[55 (ND)]** Constituye ésta una directriz de contenido bastante genérico dirigida al planeamiento en general, cada uno en su ámbito de ordenación. Dado que muchas de las cuestiones enunciadas son desarrolladas de manera más concreta en directrices posteriores no se realizan comentarios al respecto.

**Directriz 55. Estrategias de transformación territorial. (ND)**

El **planeamiento insular** y, en su marco, el planeamiento general, deberán establecer estrategias de transformación territorial adecuadas a los diferentes procesos territoriales que cada espacio a ordenar experimente, y considerando los siguientes ámbitos y criterios, que deberán utilizarse de acuerdo con las características y el modelo territorial definido en cada isla:

a) Las capitales, espacios metropolitanos, y corredores costeros de las dos islas centrales conforman las áreas de máximo grado de transformación. Se fomentarán en ellas intervenciones de rehabilitación integral y renovación urbana extensa en los centros urbanos y los espacios para las actividades económicas, especialmente terciarias y la ubicación de equipamientos metropolitanos de escala insular y alta especialización, relacionados con su máxima accesibilidad, así como la concentración de densidades y la implantación de zonas periféricas de protección.

b) La primera periferia está integrada por el borde de las áreas metropolitanas y por los núcleos capitalinos de las restantes islas y caracterizada por procesos de transformación acelerados e impactantes. Se impulsarán en ellas determinaciones y medidas para el refuerzo de centralidades, las operaciones de implantación de equipamientos urbanos y la renovación urbana de carácter puntual o intermedio, dirigidas hacia la consecución de condiciones de habitabilidad y calidad ambiental, la protección de la periferia agrícola inmediata y la erradicación del crecimiento irregular, orientando las intervenciones en vivienda hacia una tipología que evite el gran consumo de suelo y promueva el crecimiento en altura.

c) En la segunda periferia, constituida por las comarcas de norte en las islas centrales y los ámbitos de centralidad comarcal de las restantes islas, se promoverán intervenciones para el refuerzo y consolidación de centros comarcales, se reorientará su crecimiento edificatorio hacia formas más eficaces de uso del territorio, evitando las modalidades actuales de ocupación extensiva de suelo de aptitud agrícola en el perímetro de núcleos tradicionales.

Directriz 56. Instrumentos de reequilibrio y transformación territorial.

1. (ND) Para la instrumentación de las estrategias de equilibrio, estructuración y transformación, el **planeamiento** incidirá de manera particular en las políticas de vivienda y suelo, con especial atención a la reserva y utilización del patrimonio público de suelo; las infraestructuras de transportes y comunicaciones; las políticas sectoriales, en especial agrarias, industriales, energéticas y turísticas; y la localización de usos estratégicos de carácter industrial y terciario, así como el turístico.

2. (NAD) En el plazo de un año, los **cabildos insulares** de las islas **capitalinas** deberán iniciar la formulación de los Planes Territoriales Parciales para la ordenación de las respectivas áreas metropolitanas, que fijarán las materias y criterios sobre los que se armonizarán los planes generales de ordenación de los municipios afectados y las áreas en las que se extremará dicha armonización.

---

**[56.1(ND)]** Lo dispuesto en este apartado no incide en determinaciones concretas del PIOT, por lo que no se realizan modificaciones al respecto en el documento vigente.

**[56.2(NAD)]** Tal como figura en el artículo 1.2.6.1 el PIOT prevé la redacción de Planes Territoriales Parciales de Ordenación de los ámbitos comarcales que define, entre ellos el Área Metropolitana.

La finalidad de estos planes es concretar el Modelo de Ordenación Territorial en cada una de las once comarcas insulares, estableciendo directrices de coordinación territorial que aseguren la coherencia de la ordenación. Éstos deberán establecer, entre otros, un *modelo equilibrado de distribución de infraestructuras y equipamientos de carácter comarcal y profundizar en la creación de una estructura de distribución de los usos adecuada a las características territoriales y a las expectativas de desarrollo socioeconómico de cada comarca*, además de coordinar las líneas y programas de actuación sectorial en el ámbito de la comarca.

Según lo expuesto, las fines previstos en el PIOT para los Planes Territoriales de Ordenación Comarcales están en consonancia con lo que se establece en esta directriz sobre la formulación de PTPO de las áreas metropolitanas de las islas capitalinas; sin embargo los planes territoriales previstos tienen carácter de recomendación, por lo que para cumplimentar lo dispuesto en esta directriz se introduce un nuevo apartado (4-AD) en el artículo 1.2.6.2 del Plan Insular en el que se establece con carácter de NAD la formulación del **PTPO del Área Metropolitana**, que precede a la determinación donde con carácter general se recomienda la formulación de PTPO comarcales (3-R):

En desarrollo de las Directrices de Ordenación General, el **PTPO de la Comarca Metropolitana** señalará los ámbitos de preferente coordinación intermunicipal con objeto establecer medidas destinadas a lograr una mayor coherencia morfológica y/o funcional de los mismos. El PTPO establecerá los objetivos y criterios de ordenación de cada ámbito para su desarrollo por el planeamiento

En cualquier caso, conforme a las previsiones del Programa de Actuación del PIOT el PTPO del Área Metropolitana ya se está formulando.



**[57.2(ND)]** Sobre la consideración del espacio litoral como una zona de valor natural y estratégico, el PIOT distingue entre las áreas de regulación homogénea, las de **protección ambiental 3** que son las integradas por los espacios de transición entre el mar y la tierra y que se caracterizan *por la importancia de los procesos ecológicos que en ella se desarrollan y de los recursos naturales que contiene y, asimismo, por las tensiones de uso a que se encuentra sometida.*

Entre las áreas adscritas a esta categoría se prevén dos subcategoría: las costeras y las marinas.

Como para el resto de los ámbitos adscritos a un área de regulación homogénea determinada el Plan Insular establece determinaciones para que sean desarrolladas por el planeamiento de rango inferior: criterios de delimitación, objetivos y criterios para el desarrollo de la ordenación (sobre las infraestructuras, las edificaciones y las urbanizaciones...), un régimen básico de usos e intervenciones y criterios de gestión.

Por lo expuesto se entiende que las determinaciones del PIOT resultan suficientes para considerar que cumplimentan lo expuesto en esta directriz.

**[57.3(ND)]** Tal como figura en el artículo 1.2.6.3, el PIOT prevé la redacción de Planes **Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral** que tienen por objeto la ordenación de los ámbitos adscritos a áreas de regulación homogénea o litorales. Para la delimitación de estos ámbitos, el PIOT distingue **10 tramos costeros**, que corresponden a la división comarcal, modificada en aquellos tramos que se considera conveniente. En el ámbito de la costa sur del área metropolitana, con objeto de reducir el número de los instrumentos de planeamiento, no se prevé la redacción de un PTPO Litoral cuyo ordenación debe ser asumida por el *PTP de la Operación Singular Estructurante del Frente Marítimo Santa Cruz-El Rosario.*

El *objeto* de los PTPO previstos en el PIOT es concordante con el que se establece en la directriz, dado que según se recoge en el artículo 1.2.6.3. (5-R), los criterios y objetivos de ordenación del espacio litoral *serán definidos a partir de un diagnóstico sobre las necesidades de uso y servicios y sus previsiones de evolución futura en tal ámbito, que se confronte con los requerimientos de protección para garantizar la preservación de los recursos naturales existentes*, objetivos también afines a lo establecido en el artículo 2.3.4.3 sobre el objeto de las ARH de protección ambiental 3.

En base a los comentarios anteriores se entiende que las determinaciones del PIOT se ajustan a lo dispuesto en este apartado.

Directriz 57. Ordenación del litoral (ND)

1. En el marco de estas Directrices, se formularán unas Directrices de Ordenación del Litoral, orientadas hacia la disminución de la presión urbana e infraestructural en el litoral y su regeneración, recuperación y acondicionamiento para el uso y disfrute públicos.
2. El planeamiento insular y, en su marco, el planeamiento general considerarán el espacio litoral como una zona de valor natural y económico estratégico, notablemente sobreutilizada, orientando sus determinaciones en consonancia con tales circunstancias.
3. Los Planes Insulares de Ordenación delimitarán ámbitos que conformen unidades litorales homogéneas, con entidad suficiente para su ordenación y gestión, y establecerán determinaciones para su desarrollo mediante Planes Territoriales Parciales que tengan por objeto la protección y ordenación de los recursos litorales, así como la ordenación de las actividades, usos, construcciones e infraestructuras susceptibles de ser desarrollados en el espacio litoral.

Directriz 57. Ordenación del litoral (ND) (continúa)

4. Cuando la línea de litoral se encuentre ya clasificada como suelo urbano o urbanizable o categorizada como asentamiento rural, u ocupada por grandes infraestructuras viarias, portuarias o aeroportuarias, el planeamiento podrá ordenar los terrenos situados hacia el interior conforme al modelo territorial que se establezca. Cuando la línea de litoral no se encuentre ocupada, la implantación de nuevas infraestructuras y la clasificación de nuevos sectores de suelo urbanizable en la zona de influencia del litoral, de 500 metros de anchura, medidos a partir del límite interior de la ribera del mar, tendrá carácter excepcional y habrá de ser expresamente previsto y justificado por las Directrices de Ordenación sectoriales y el planeamiento insular. Todo ello, sin perjuicio del ejercicio de las competencias sectoriales que no se encuentren dentro del ámbito autonómico de decisión.

---

**[57.4(ND)]** Según lo dispuesto en este apartado, la implantación de nuevas infraestructuras o la clasificación de nuevos sectores de suelo urbanizable que ocupen la zona de influencia del litoral, *tendrá carácter excepcional y habrá de ser expresamente previsto y justificado por las Directrices de Ordenación Sectoriales y por el planeamiento insular.*

Este enunciado, tal como está redactado genera algunas dudas de interpretativas. Dado que las infraestructuras a implantar en el litoral pueden ser de variada naturaleza, como puertos, depuradoras, desalinizadoras, emisarios, etc... la condición de que deben estar expresamente previstas al mismo tiempo en Directrices de Ordenación Sectorial y en el planeamiento insular, plantea dos cuestiones:

- Si la referencia a las Directrices sectoriales y al planeamiento insular se debe entender realizada a las Directrices de Ordenación del Litoral en elaboración y a los Planes Insulares de Ordenación o si se puede entender a las Directrices Sectoriales y a los planes territoriales de ámbito insular que en cada caso resultasen oportunos.

- Se puede deducir de la lectura de la directriz que, ante la inexistencia de Directrices de Ordenación Sectorial, no se pueden clasificar nuevos sectores de suelo urbanizable ni nuevas infraestructuras aunque estuviesen expresamente previstas en el PIOT.



**[58.2 (ND)]** Las determinaciones de este apartado, en principio parece que se dirigen al planeamiento en sentido genérico, aunque después en la relación de criterios en muchos casos vincula algunos directamente a la figura del Plan General de Ordenación. Dado el carácter general de las determinaciones de esta directriz, muchos de los enunciados se desarrollan en las directrices siguientes de este capítulo de manera que su posible incidencia en las determinaciones del PIOT se comentará posteriormente.

Directriz 58. Generalidades (ND)

1. Para el desarrollo de los criterios y objetivos definidos para el suelo rústico, en las presentes Directrices, se formularán unas Directrices de Ordenación del Suelo Agrario.
2. Para la mejor protección de los valores y las aptitudes del suelo rústico, el planeamiento considerará los siguientes criterios:
  - a) Potenciación y fomento de la implantación del uso residencial en los núcleos urbanos, limitando el desarrollo residencial en los asentamientos a la colmatación interior de los rurales y a supuestos excepcionales en los asentamientos agrícolas.
  - b) Exigencia de justificación suficiente y precisa del interés general y la pérdida de los valores que justificaron la clasificación, para las revisiones puntuales del planeamiento general cuyo objeto sea la reclasificación de suelo rústico a urbano o urbanizable.
  - c) Definición de forma precisa y firme, por el planeamiento general, de los límites del suelo rústico, con atención especial al tratamiento de las periferias urbanas, el entorno de los núcleos y los bordes de las vías rurales, desarrollando un mapa de zonas de interés agrícola de la periferia urbana que evite la pérdida de sus valores y su integración en el proceso urbano.
  - d) Previsión de reservas de suelo para patrimonio público destinado al desarrollo de programas de vivienda específicos para los núcleos urbanos en el medio rural.
  - e) Restricción al incremento del viario rural y condicionamiento de la mejora del viario existente, mimetizando su presencia con vegetación y materiales adecuados.
  - f) Previsión de corredores y fomento, en determinadas áreas, de las defensas mediante setos vegetales, con exclusión de vallados de fábrica, salvo en asentamientos rurales y, excepcionalmente, vinculados a explotaciones pecuarias o a determinadas instalaciones agrícolas tecnológicamente avanzadas.
  - g) Ordenación de la rehabilitación de las edificaciones con destino residencial o turístico, con estricto respeto a los requisitos de antigüedad y legalidad, y resolviendo los eventuales impactos derivados de las necesidades infraestructurales de acceso, abastecimiento de energía,

Directriz 59. Actuaciones.

1. (ND) El planeamiento insular definirá o, en su caso, establecerá los criterios para que los planeamientos generales concreten una red de parques periurbanos cercanos a las principales concentraciones de población, como soporte de usos recreativos y de ocio y disuasores de la inadecuada utilización para tal fin de los espacios naturales protegidos y las mayores demandas de movilidad que comporta.

---

**[59.1(ND)]** Según lo enunciado, el planeamiento insular definirá una red de parques periurbanos cercanos a las principales concentraciones de población o bien establecerá los criterios para que sean localizados por los Planes Generales de Ordenación.

En la clasificación de usos que se establece en el Título I, el PIOT incluye los espacios libres -parque periurbanos, entre otros- en el grupo de los **usos dotacionales de esparcimiento**, precisando la definición de los parques periurbanos como grandes espacios públicos de más de 10Has situados en el exterior de los núcleos urbanos y que conllevan un mayor nivel de equipamientos complementarios. (1.4.2.3 11-R)

En la sección 3ª del capítulo 2 sobre dotaciones del Título III, se establecen *criterios de dimensionamiento y localización para las redes dotacionales* según los que cada red dotacional estará estructurada jerárquicamente en tres niveles de prestación de servicios, correspondiendo al primer nivel aquellas dotaciones de carácter insular o comarcal, que sería el correspondiente a los parques periurbanos. Conforme a estos criterios establecidos en el artículo 3.2.3.2 los planes ubicarán las dotaciones de primer nivel de servicio en *emplazamientos centrales respecto al modelo de ordenación insular o comarcal correspondiente, con acceso directo e inmediato desde los corredores insulares viarios y de transporte.*

Por otra parte, en la línea de las Directrices, el PIOT prevé la redacción de un **Plan Territorial Especial de Ordenación de las Áreas Libres de Esparcimiento**, *para cubrir sus necesidades de esparcimiento de la población en el medio natural o rústico, reforzar su conciencia ambiental y disminuir la presión sobre las áreas más sensibles del territorio (3.2.4.2.).* En la formulación de este Plan se deberán tener en cuenta los siguientes criterios:

- Compatibilizar la ordenación de los espacios libres con las posibilidades recreativas y didáctico-educativas, ofreciendo una diversidad de ambientes propios para el desarrollo de actividades distintas, primando las de esparcimiento elemental y graduando el uso de cada zona de acuerdo a su grado de naturalidad o transformación.
- Ubicación en las proximidades de núcleos rurales de dinámica socioeconómica regresiva, de modo que cumplan la función de centros de servicios asociados y resulten beneficiados con la recuperación de sus espacios, edificios y economías.
- Previsión de una red de itinerarios a motor, en bicicleta o a pie que articulen un sistema integrado de accesos desde perspectivas paisajísticas y ambientales, conectando centros de población y áreas recreativas y espacios naturales así como núcleos tradicionales entre sí (...).

---

Conforme a lo expuesto, y dado que ya se está formulando el Plan Territorial Especial de las Áreas Libres de Esparcimiento, se entiende que el PIOT, con sus determinaciones actuales cumplimenta lo dispuesto en esta directriz y se puede considerar adaptado.

**[59.2(ND)]** Los planes generales, que deberán, en el marco que establezca el planeamiento insular, establecer las condiciones para las actuaciones de interés general: incorporando las previstas, cuando sean compatibles con la categoría de que se traten, calificándolas como SG o equipamiento estructurante y desarrollando las no previstas a través de PAT.

No se introducen modificaciones en el PIOT respecto a lo dispuesto en este apartado dado que el planeamiento general establecerá las condiciones requeridas a partir del **régimen básico de distribución de usos** establecido para el conjunto insular en el capítulo 3 del Título II y de las condiciones requeridas para el ejercicio de los usos y las intervenciones que figuran en las **disposiciones sectoriales** el Título III.

**[59.3(ND)]** El PIOT vigente contempla tres grupos de criterios respecto a la implantación de la edificación en suelo rústico:

- Los contenidos en el artículo 3.8.3.2 sobre **ordenación de los asentamientos rurales y agrícolas** (Sección 3, Capítulo 8 del Título III) se establecen criterios, con carácter de norma directiva, precisando en el párrafo 9 **parámetros para la regulación de la edificación** que deberán ser desarrollados por el planeamiento.

- Las disposiciones sobre la **regulación de las intervenciones por el planeamiento** referidas a cada Área de Regulación Homogénea (Capítulo 3 del Título II) que deben ser desarrolladas por el planeamiento al establecer las condiciones de implantación de las edificaciones en las distintas categorías de suelo rústico distintas de los asentamientos rurales.

- Disposiciones aplicables sobre edificaciones dedicadas a usos específicos que son establecidas desde las correspondientes regulaciones sectoriales del PIOT. Entre éstas, cabe señalar las referidas a las instalaciones ganaderas estabuladas (artículo 3.4.3.6), a las construcciones o instalaciones en explotaciones mineras (artículo 3.5.3.6), las que operan sobre instalaciones industriales o terciarias fuera de áreas urbanas, con o sin el carácter de Proyectos de Actuación Territorial (artículos 3.6.2.1/2), y las condiciones sobre los establecimientos turísticos admisibles en suelos rústicos, tales como los de naturaleza (artículo 3.7.5.5), los de turismo rural (artículo 3.7.5.6), los campamentos de turismo (artículo 3.7.5.7) y los establecimientos turístico-recreativos (artículo 3.7.5.8.).

Así pues, cabe concluir que el PIOT vigente cumple adecuadamente esta directriz, al contener suficientes criterios sobre la implantación de la edificación en suelo rústico que, al tener el carácter de normas directivas, deben desarrollarse por el planeamiento para alcanzar eficacia operativa directa.

Directriz 59. Actuaciones. (continúa)

2. (ND) En el marco establecido por el **planeamiento insular**, el planeamiento general establecerá las condiciones para las actuaciones de interés general, incorporando directamente las ya previstas cuando sean compatibles con la categoría de suelo de que se trate, calificándolas como equipamientos estructurantes o sistemas generales, y desarrollando las no previstas, mediante Proyectos de Actuación Territorial a ubicar, preferentemente, en los bordes de asentamientos rurales o agrícolas, reforzando y reactivando así núcleos urbanos en el medio rural que se encuentren en decadencia.

3. (ND) Los **Planes Insulares de Ordenación** contendrán los criterios sobre las condiciones de implantación de la edificación, en suelo rústico, que deberá desarrollar el planeamiento general. Tales criterios tendrán como objeto fortalecer la conservación de la actividad agraria en el medio rural, mejorar la calidad de vida de quienes se ocupan de ella y preservar los valores paisajísticos y los recursos de suelo de mayor valor productivo, tomando en consideración las necesidades y características propias del medio rural en cada isla y el patrimonio edificatorio ya existente.

---

Directriz 60. Espacios naturales protegidos. (ND)

1. El Plan Insular de Ordenación, en su calidad de Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la isla, establecerá los criterios y objetivos para la ordenación de los espacios naturales protegidos.

2. El planeamiento insular y de los espacios naturales protegidos preverá la reserva, para incorporar al patrimonio público de suelo, de los ámbitos más valiosos de dichos espacios que requirieran de una protección y gestión excepcionales.

3. Para una efectiva gestión de los espacios naturales, el Gobierno de Canarias, en coordinación con los cabildos y con los ayuntamientos afectados, declarará como áreas de gestión integrada en aquellos espacios para los que constituya una figura de gestión adecuada y promoverá la dotación efectiva de programas económicos vinculados a su gestión.

**[60.1(ND)]** Este enunciado repite lo dispuesto en la directriz 16 del Título II de Recursos Naturales acerca del establecimiento por los Planes Insulares de Ordenación, en su calidad de PORN, de los criterios y objetivos para la ordenación de los Espacios Naturales Protegidos.

Para cada una de las Áreas de Regulación Homogénea el PIOT establece entre otras determinaciones, **objetivos, criterios para el desarrollo de la ordenación y un régimen básico de los usos e intervenciones** que deberán ser desarrollados por los Planes de Ordenación de los Espacios Naturales Protegidos en sus ámbitos de ordenación y por los PGO fuera de los límites de los espacios naturales.

Tal como figura en el artículo 2.1.3.1 en las **ARH de Protección Ambiental**, quedan incluidos, entre otros espacios de alto valor natural considerados desde la perspectiva insular, la totalidad de los Espacios Naturales Protegidos de Tenerife, por lo que podemos considerar que el PIOT cumplimenta lo dispuesto en esta directriz.

Además, los Espacios Naturales Protegidos de mayor entidad territorial de Tenerife -Anaga, Teno y Corona Forestal- coinciden en gran medida con tres de las once comarcas delimitadas por el Plan Insular, para cuyos ámbitos establece determinaciones específicas en los Modelos de Ordenación Comarcal que figuran en las secciones 9, 10 y 11 del capítulo 2 del Título II de Disposiciones Territoriales. Los respectivos Planes Rectores de Uso y Gestión de los Espacios Naturales en cuestión deberán desarrollar estas determinaciones del PIOT en sus ámbitos de ordenación.

En conclusión el PIOT contiene determinaciones sobre el establecimiento de criterios y objetivos de ordenación para los Espacios Naturales Protegidos y cumple con lo establecido en esta directriz.

**[60.2 (ND)]** Aunque aquí se refiere particularmente a los **ámbitos más valiosos de los Espacios Naturales Protegidos**, lo enunciado en esta directriz tiene mucho que ver con lo dispuesto con carácter de NAD en la directriz 19 sobre la adquisición por parte de las administraciones públicas de áreas estratégicas por su alto valor en materia de biodiversidad, que posiblemente en la práctica sean coincidentes en gran medida.

Por otra parte, la delimitación de los ámbitos citados implicaría, según se dispone en el artículo 75 del TRLOTENC, la declaración de utilidad pública de los terrenos y la necesidad de ocupación a efectos de expropiación forzosa en un tiempo máximo de cuatro años prorrogable a otros dos.

Por las razones expuestas y dado el carácter de este documento, se entiende que, en las circunstancias actuales sean los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales los que con mayor precisión delimiten los ámbitos de mayor valor.

---

**[61.1(ND)]** Aunque el PIOT, con carácter general, no categoriza el suelo establece determinaciones que condicionan su categorización a través del planeamiento general o de los Espacios Naturales Protegidos.

Uno de los submodelos mediante los que se describe el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT es el correspondiente a la *distribución básica de los usos*, distinguiendo ámbitos de ordenación uniformes en cuanto a sus características y a las actividades que sustentan que se agrupan en categorías de igual *régimen básico de regulación de usos, denominadas Áreas de Regulación Homogénea (ARH)*. Entre las *ARH de Protección Ambiental*, figuran las de **Protección Ambiental 2**, que se definen como aquellas que, **en virtud de sus características físicas y ecológicas, son o están llamadas a ser áreas de bosque**.

Tal como figura en el artículo 2.3.1.3 para cada ARH se señalan sus características fundamentales -criterios de delimitación, objetivos, criterios para el desarrollo de la ordenación, régimen básico de usos e intervenciones- con objeto de que *el planeamiento pueda identificar o asimilar cada uno de sus ámbitos de ordenación con el ARH correspondiente*, es decir relacionar cada categoría de suelo y su correspondiente régimen de usos con una determinada ARH. Con carácter de norma directiva, en el artículo 2.3.3.3 se define como objetivo general de las ARH de protección ambiental 2 **mantener, potenciar y/o recuperar las masas forestales de la isla** al objeto de lograr otros más específicos entre los que figuran la **preservación y mejora de los valores naturales y paisajísticos**(...).

Por otra parte, según se recoge en el artículo 2.3.2.3., entre los objetivos de las **ARH de Protección Ambiental 1** se incide en la preservación y recuperación paisajística y en la conservación, restauración y expansión de la cobertura vegetal.

En conclusión, el PIOT establece determinaciones que deberán ser desarrolladas por el planeamiento general o de los Espacios Naturales Protegidos que contribuyen suficientemente a la consecución de los objetivos de la directriz.

**[61.2(ND)]** Se remite a los comentarios sobre la **directriz 33** del Título II sobre la **ordenación de los recursos forestales**.

**[61.3(ND)]** Como ya se ha comentado, en la directriz 2.3.3.3. se definen con carácter de norma directiva los objetivos de las ARH de Protección Ambiental 2 –bosques y bosques potenciales- entre los que, subordinado al objeto principal de conservación y potenciación de la masa arbórea, figura *el propiciar alternativas de explotación de los recursos forestales*.

Según las determinaciones del PIOT la adscripción de un ámbito correspondiente a una ARH de protección ambiental 2 a una ARH de protección económica (2.3.3.2 2-D) para su caracterización como suelo rústico de protección forestal, sólo se admite en aquellos ámbitos colindantes con éstas o con núcleos rurales y siempre que se justifique la existencia efectiva de la actividad “agrícola” en el entorno y la conveniencia de fomentarla, de lo que se deduce que no se prevé la posible

Directriz 61. Repoblación y reforestación. (ND)

1. El planeamiento compatibilizará, en las categorías de suelo de protección ambiental que sea posible, la repoblación forestal y la mejora del paisaje.

2. Las administraciones públicas fomentarán las prácticas de repoblación, por su impacto paisajístico favorable y como medida para evitar la pérdida de suelos por erosión.

3. El planeamiento procurará una delimitación extensiva de la categoría de suelo rústico de protección natural o paisajística con destino a la repoblación en suelos de medianías y cumbres con condiciones para ello y, eventualmente, de suelo rústico de protección forestal, en ausencia de otros valores más relevantes de carácter ambiental.

Directriz 62. Actividades agrarias. (ND)

1. El **planeamiento** delimitará y preservará de la urbanización y las infraestructuras el suelo rústico de protección agraria, por el carácter estratégico de su valor productivo y paisajístico, y su relevante valor social y cultural, en relación con la población y los usos y estructuras agrarias tradicionales. Como criterio general, se buscarán las alternativas de ubicación que no afecten a los suelos de valor reconocido, estén o no en cultivo.

2. El **planeamiento insular** delimitará las zonas de interés agrícola, evitando su transformación y estableciendo criterios y determinaciones de protección, en función de su valor edafológico y paisajístico.

3. Los Proyectos de Actuación Territorial que se emplacen en terrenos categorizados como suelo rústico de protección agraria, deberán estar vinculados a actuaciones de recuperación agraria y emplazarse en áreas agrícolas degradadas y en los suelos de menor valor agrológico

categorización de estos ámbitos como suelo rústico de protección forestal sino que, la explotación de los recursos forestales deberá realizarse de forma compatible con la conservación medioambiental del ámbito cuya categoría de suelo ha de figurar entre las de protección ambiental y no económica.

**[62.1(ND)]** El PIOT no categoriza suelo, por lo que se entiende que el enunciado de la directriz no va dirigido al contenido específico del Plan Insular de Ordenación, sino a los planes generales de ordenación y a los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos.

**[62.2(ND)]** Lo dispuesto en este apartado ya aparece reflejado en el artículo 18 del TRLOTENC sobre el contenido necesario de los Planes Insulares. Como ya se ha señalado anteriormente, uno de los submodelos de ordenación a través de los que se define el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT, es la distribución básica de los usos, que se realiza a nivel insular y comarcal; a través de una zonificación en ámbitos diferenciados que se agrupan en función de sus características comunes y a los que se asigna el mismo régimen de regulación de usos, llamados Áreas de Regulación Homogénea (ARH).

Entre las Áreas de Regulación Homogénea se distinguen las **ARH de Protección Económica** integradas por los *terrenos que reúnen condiciones más favorables para el desarrollo de la actividad agrícola*. Al fijar los objetivos específicos de la ordenación de éstos ámbitos se parte del reconocimiento del paisaje agrícola como resultado de un proceso de transformación territorial que le confiere un valor *muy superior a su consideración económico-productiva*, por lo que tal como figura en el artículo 2.3.5.3 con carácter de norma directiva, la ordenación de estas áreas por el planeamiento deberá atender, entre otros, los siguientes **objetivos**:

-La protección de los suelos de mayor capacidad agrológica y en los que se han realizado mayores inversiones, preservándolos de los procesos de urbanización, así como de cualquier otro tipo de actividad o intervención que pueda suponer un deterioro de los paisajes que conforman.

-El mantenimiento y recuperación de las actividades agrícolas tradicionales, para lograr tanto la conservación de los recursos paisajísticos como la mejora de las condiciones de vida de un importante sector de la población tinerfeña.

En función de los objetivos mencionados, entre los criterios para el desarrollo de la ordenación (2.3.5.4) se dispone que para los ámbitos territoriales que el planeamiento adscriba a un ARH de Protección Económica establecerá un régimen de protección de sus valores productivos, paisajísticos y patrimoniales, (...) partiendo del reconocimiento de los valores existentes y justificando la ordenación en función de los mismos. En base a las observaciones realizadas se concluye que el PIOT con sus determinaciones actuales cumplimenta esta directriz.

---

**[63.1(ND)]** El Plan Insular cumplimenta lo dispuesto en esta directriz en cuanto que, según figura en el artículo 3.8.1.2 de la del capítulo 8 del Título III, atendiendo a su localización y funcionalidad en la estructura territorial diferencia tres tipos de áreas residenciales: **áreas urbanas residenciales, asentamientos rurales y asentamientos agrícolas**, estableciendo criterios de delimitación y criterios de ordenación particulares para cada una de éstas.

Aunque en materia residencial uno de los objetivos básicos del PIOT es *la limitación de los procesos de edificación residencial fuera de las áreas urbanas evitando la dispersión de estos usos en el territorio*, se definen los **asentamientos de población rural** como *recintos en los que las edificaciones residenciales se insertan en una estructura de carácter rústico, siguiendo formas tradicionales de poblamiento rural, sin conformar núcleos compactos de trama urbana*.

Respecto a la **delimitación de los asentamientos rurales**, las condiciones que establece el PIOT en el artículo 3.8.3.1. *admisibilidad y delimitación de asentamientos rurales y agrícolas*, no están definidas en base al perímetro del recinto tal como se dispone en el apartado 1a) de la directriz sino, entre otros criterios, a la densidad y número mínimo de viviendas. (densidad de viviendas por hectárea superior a cinco y conjunto mínimo de 10 viviendas) .Sin embargo, aunque no se hace alusión específicamente al perímetro definido por las viviendas existentes, sí se establece en el artículo 3.8.3.2 que los asentamientos rurales a borde de camino –los más comunes en Tenerife- no podrán crecer a lo largo del viario que les da soporte condición que, unida al criterio de densidad, impide superar el perímetro de la agrupación de viviendas que motiven la delimitación del asentamiento rural.

Sobre la limitación de la admisibilidad de **nuevas edificaciones** a la colmatación interior del asentamiento, entre los criterios para la ordenación de los asentamientos establecidos en el artículo 3.8.3.2. antes citado, se dispone que los asentamientos rurales a borde de camino –los más comunes en Tenerife- *no podrán crecer en ningún caso en sentido lineal a lo largo del viario que les da soporte. En todo caso su crecimiento se limitará a la colmatación de los huecos existentes y a la previsión de crecimientos en paralelo al viario citado, tendiendo al mallado de su red viaria*.

Por lo expuesto se entiende que las determinaciones del Plan Insular sobre el reconocimiento, criterios de delimitación y ordenación de los asentamientos rurales no contradicen lo establecido en este apartado de la directriz, por lo que no se requieren modificaciones al respecto. Los criterios establecidos en la directriz dado que están dirigidos al *planeamiento*, no específicamente al PIOT, serán aplicados por el planeamiento general y ambiental al delimitar los asentamientos rurales.

**[63.2(ND)]** En este apartado se establecen los criterios de ordenación de los asentamientos rurales dirigidos a los Planes Generales de Ordenación y planes ambientales competentes en ausencia de determinaciones expresas de los PIO.

#### Directriz 63. Asentamientos rurales. (ND)

1. El **planeamiento insular**, en el establecimiento de criterios de reconocimiento y ordenación, y el planeamiento general, en su ordenación pormenorizada, tratarán los asentamientos rurales como formas tradicionales de poblamiento rural, estableciendo como objetivo básico de su ordenación el mantenimiento de dicho carácter rural, evitando su asimilación y tratamiento como suelos urbanos o urbanizables en formación. Para alcanzar dicho objetivo, el planeamiento habrá de observar las siguientes determinaciones:

a) La delimitación se realizará en base al perímetro definido por las viviendas existentes, evitando cualquier extensión hacia el exterior ineditificado.

b) Las nuevas edificaciones residenciales se limitarán mediante la colmatación interior del asentamiento.

2. En aplicación de los principios anteriores, y salvo lo dispuesto expresamente por el **planeamiento insular**, en función del modelo territorial insular específico, el planeamiento general ordenará los asentamientos rurales de acuerdo con los siguientes criterios:

a) El reconocimiento de los asentamientos se realizará de acuerdo con sus características territoriales. En ningún caso, salvo lo dispuesto expresamente por el planeamiento insular, podrán reconocerse como asentamientos los conjuntos con menos de 10 viviendas, y una densidad inferior a 5 viviendas por hectárea.

b) El planeamiento general mantendrá la estructura rural de los asentamientos, mejorando, en su caso, los viales existentes y evitando la apertura de los nuevos, salvo excepciones justificadas, o que pretendan la colmatación interior del asentamiento. No se admitirán las segregaciones y parcelaciones con aperturas de nuevas vías, ya sean de carácter privado o público, para el acceso a las diferentes viviendas, salvo que actúen en el sentido de lo dispuesto en el apartado 1.b).

c) Se evitarán las tipologías y procesos de producción de suelo y edificación propios del suelo urbano y, en particular, los proyectos y promociones para más de dos viviendas, salvo rehabilitación de patrimonio con valor arquitectónico o etnográfico.

Directriz 63. Asentamientos rurales. (ND) (continúa)

d) Las reservas de suelo para espacios libres, dotaciones y equipamientos, se graduarán de acuerdo con los diferentes tipos de asentamientos rurales, con una superficie entre el 50% y el 100% de la prevista para los planes parciales y pudiendo concentrar las mismas en determinados usos, conforme igualmente a las características de los asentamientos.

e) Los usos industriales admisibles serán los preexistentes vinculados a las actividades agrarias y los de carácter artesanal compatibles con la vivienda, así como los talleres compatibles con el uso residencial del inmueble.

3. El planeamiento, en la regulación del uso turístico, incluido el turismo rural, y sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación específica aplicable, seguirá los siguientes criterios:

a) El planeamiento general, conforme a las determinaciones del planeamiento insular, fijará la capacidad alojativa máxima por núcleo, en función de sus características y la capacidad prevista.

b) Salvo determinación justificada del planeamiento insular, los establecimientos turísticos con capacidad superior a las 10 plazas alojativas se localizarán preferentemente en el borde exterior de los asentamientos.

---

En el artículo 3.8.3.2 del capítulo 8 del Título III, el PIOT establece **criterios de ordenación para los asentamientos rurales y agrícolas** que serían de aplicación para los planes formulados en Tenerife.

**[63.3(ND)]** Sobre la regulación de los **usos turísticos en los asentamientos rurales**, serían de aplicación las determinaciones que establece el Plan Insular de Ordenación en el artículo 3.7.5.6 *condiciones de establecimientos de turismo rural*, que son extensivas a los ámbitos que delimite el planeamiento para tal fin y no sólo a los asentamientos de población rural.

Por otra parte, si como se ha optado, identificamos *planeamiento insular* no sólo con el PIOT sino también con los *planes territoriales especiales de ordenación* mencionar que el PTEO Turística de Tenerife (PTEOTT) establece en el artículo 3.5.2 *condiciones de admisión para los establecimientos de turismo rural*, que deberán ser inmuebles existentes representativos de la arquitectura tradicional y que deberán estar incluidos en un Catálogo Insular a elaborar el Cabildo de Tenerife y que a su vez podrá formar parte de un PTEO del Turismo Rural.

En cumplimiento del apartado 3.a) de la directriz y dado que no se ha formulado ni el *Catálogo Insular* ni el *PTEO del Turismo Rural* a que remite el PTEOTT, se incorpora un nuevo apartado (4-D) al artículo 3.7.5.6 del PIOT con los **criterios para el establecimiento de la capacidad alojativa máxima de los asentamientos rurales**. Los criterios enunciados se basan en el reconocimiento de los inmuebles susceptibles de albergar usos de turismo rural, conforme a los requisitos sobre antigüedad mínima y valores patrimoniales establecidos en la legislación vigente y la estimación del número de plazas que en función de las características de los inmuebles tendrían cabida. En cualquier caso, los valores resultantes no tendrán más valor que el propio de una estimación genérica, dado que posteriormente el número de plazas autorizables en cada inmueble concreto será el resultante de la aplicación de la normativa sectorial de aplicación.

Sobre lo dispuesto en el apartado 3.b) acerca de las **condiciones de localización de los establecimientos turísticos** de más de diez plazas alojativas preferentemente en el borde exterior de los asentamientos no se realiza determinación en contrario, pero se entiende que esta condición debe quedar exceptuada para los establecimientos de turismo rural –hoteles o casas- dado que constituyen inmuebles preexistentes de interés patrimonial que, en algunas ocasiones, pueden superar este número de plazas a pesar de tener limitadas las posibilidades de ampliación en los términos de la legislación sectorial de aplicación y en los establecidos en el artículo 3.5.3 del PTEOTT.

---

**[64.1(ND)]** El Plan Insular cumplimenta lo dispuesto en esta directriz en cuanto que, según figura en el artículo 3.8.1.2 del capítulo 8 del Título III, atendiendo a la localización y funcionalidad en la estructura territorial de los asentamientos residenciales diferencia entre áreas urbanas residenciales, asentamientos rurales y asentamientos agrícolas, estableciendo criterios de delimitación y criterios de ordenación particulares para cada una de éstas.

Sobre el **objetivo básico de mantener el carácter productivo y rural de los asentamientos** éstos se definen en el PIOT como *recintos en los que las edificaciones residenciales se insertan en una estructura de carácter rústico, siguiendo formas tradicionales de poblamiento rural, sin conformar núcleos compactos de trama urbana* y sin que la admisibilidad del uso residencial implique su primacía sobre los usos primarios, según figura en el artículo 3.8.3.2. de *ordenación de los asentamientos rurales y agrícolas*. Los asentamientos rurales y agrícolas según se pone de manifiesto en el Plan Insular, deben constituir alternativas al desarrollo residencial de los municipios.

Acerca de los **criterios para la delimitación de los asentamientos** y de la **implantación con carácter excepcional de nuevas edificaciones residenciales** enunciados en la directriz comentar que:

- El PIOT establece criterios de delimitación dirigidos al planeamiento en el apartado 5-D del artículo 3.8.3.1. Los asentamientos se reconocerán en áreas cuya calidad agraria justifique su delimitación al objeto de conservar las actividades primarias existentes, sobre las que nunca deberá producir efectos negativos. La delimitación requerirá la existencia previa de caminos rurales soporte de las viviendas para las que se establece la condición de un número mínimo por kilómetro de camino y una distancia máxima entre ellas. Las nuevas viviendas admisibles estarán vinculadas al uso agrario y en parcelas cuya superficie se al menos 1Ha o la unidad mínima de cultivo.
- La dimensión e intensidad de los procesos edificatorios admitidos sea compatible con la estructura territorial propuesta para todo el municipio, no produzca efectos negativos sobre la actividad productiva primaria ni sobre el desarrollo residencial de los núcleos urbanos, y sea poco significativa en sus efectos sobre el medio ambiente y los recursos naturales.

Según se ha expuesto, las determinaciones del PIOT sobre criterios para el reconocimiento y ordenación de los asentamientos agrícolas son concordantes con lo establecido en el apartado primero de esta directriz por lo que no se requieren modificaciones al respecto. Además la directriz también se dirige al planeamiento general de manera que serán estos planes quienes también deban atender al cumplimiento de los criterios enunciados, sin perjuicio de las determinaciones del PIOT.

#### Directriz 64. Asentamientos agrícolas. (ND)

1. El **planeamiento insular**, en el establecimiento de criterios de reconocimiento y ordenación, y el planeamiento general, tratarán los asentamientos agrícolas como suelos agrarios con edificación residencial vinculada a dicha explotación. El objetivo básico de su ordenación será el mantenimiento de su carácter productivo y rural, evitando su asimilación a asentamientos rurales. Para alcanzar dicho objetivo, el planeamiento habrá de observar las siguientes determinaciones:

a) La delimitación se realizará sobre la base de los valores agrarios y las viviendas existentes, definiendo estrictamente el perímetro del área de explotación agropecuaria en que haya tenido lugar un proceso de edificación residencial, evitando cualquier extensión hacia el exterior de la misma.

b) Las nuevas implantaciones de uso residencial tendrán carácter excepcional, deberán constituir complemento de una explotación y se permitirán exclusivamente en aquellos asentamientos en que el planeamiento expresamente lo justifique por su aislamiento y lejanía de los núcleos urbanos.

2. En aplicación de los principios anteriores, y salvo lo dispuesto expresamente por el planeamiento insular, en función del modelo territorial insular específico, el planeamiento general ordenará los asentamientos agrícolas de acuerdo con los siguientes criterios:

a) El uso residencial se considerará como uso complementario y vinculado a la explotación agrícola o ganadera existente.

b) El reconocimiento de los asentamientos agrícolas se realizará tomando como base sus valores agrarios y la existencia previa de viviendas.

c) Evitará la delimitación de asentamientos contiguos a suelos urbanos y urbanizables, salvo excepciones justificadas de viviendas ya existentes.

Directriz 64. Asentamientos agrícolas. (ND) (continúa)

d) La ordenación prohibirá la apertura de nuevos viales y mantendrá la estructura productiva y rural del asentamiento y la estructura parcelaria preexistente, permitiendo segregaciones que no afecten a las estructuras agrarias de valor etnográfico y cuando las superficies sean superiores a la unidad mínima de cultivo, salvo las excepciones previstas en su correspondiente normativa y, en todo caso, superiores a 10.000 metros cuadrados.

e) Se evitarán las tipologías y procesos de producción de suelo y edificación propios del suelo urbano y, en particular, los proyectos y promociones para más de una vivienda, salvo rehabilitación de patrimonio con valor arquitectónico o etnográfico. En todo caso, las viviendas serán de tipo unifamiliar y aislado, admitiéndose una sola vivienda por parcela, incluidas las ya existentes.

f) El planeamiento general no realizará reserva alguna con destino a espacios libres, dotaciones ni equipamientos.

g) Los usos industriales admisibles serán los preexistentes vinculados a las actividades agrarias y los de carácter artesanal compatibles con la vivienda, así como la pequeña industria relacionada con las actividades agrarias propias de la explotación.

3. El planeamiento, en la regulación del uso turístico, incluido el turismo rural, y sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación específica aplicable, seguirá los siguientes criterios:

a) Sólo se permitirán los establecimientos destinados al turismo rural, salvo determinaciones legales específicas.

b) El planeamiento general, conforme a las determinaciones del planeamiento insular, fijará la capacidad alojativa máxima por núcleo, en función de sus características y la capacidad prevista

---

**[64.2(ND)]** Igual que en la directriz anterior, en este apartado se establecen **criterios de ordenación de los asentamientos agrícolas dirigidos al planeamiento general** -y de los Espacios Naturales Protegidos, que corresponda- que serán de aplicación en ausencia de determinaciones expresas de los Planes Insulares de Ordenación. Como ya se ha apuntado el PIOT incorpora en el artículo 3.8.3.2 del capítulo 8 del Título III criterios de ordenación para los asentamientos rurales y agrícolas que serán de aplicación para los planes que se formulen en Tenerife.

**[64.3(ND)]** Sobre lo dispuesto en este apartado se remite a los comentarios del apartado tercero de la directriz anterior.

---

**[65.3 ND]** La mención en este apartado al término **planeamiento** no parece que vaya dirigido al contenido de los Planes Insulares en tanto que éstos, con carácter general, no clasifican ni categorizan suelo.

Directriz 65. Protección territorial. (ND)

1. La clasificación de suelo rústico en la categoría de protección territorial se aplicará a los terrenos que, careciendo de valores ambientales e interés productivo, sea necesario preservar del proceso urbanizador para el mantenimiento del modelo territorial o del valor del medio rural no ocupado, del ecosistema insular y de su capacidad de sustentación de desarrollo urbanístico o resulten inadecuados para la urbanización por causas económicas o por riesgos.

2. Se evitará su ocupación por proyectos de actuación territorial cuando no resulten inadecuados para la urbanización y se considere que, en caso de variación a largo plazo del modelo territorial o de la capacidad de sustentación del ecosistema insular, pudieran servir de soporte a aprovechamientos urbanos.

3. El planeamiento no podrá delimitar bolsas de esta categoría de suelo dentro de otras categorías de suelo rústico, como reserva para futuras actuaciones de interés general, sin una debida justificación de su ausencia de valores.

## Título IV Ordenación Territorial

### CAPÍTULO V CONTENCIÓN DEL CONSUMO DE SUELO URBANIZABLE



Directriz 66. Objetivos y criterios. (ND)

1. El planeamiento minimizará el consumo de nuevo suelo y dará prioridad al uso más eficiente del suelo ya ocupado, mediante su renovación y reutilización, utilizando para ello la gestión urbanística y la intervención en el mercado inmobiliario. A tal fin, las administraciones públicas utilizarán estratégicamente el patrimonio público de suelo.

2. El planeamiento insular, en función del modelo territorial elegido para cada isla, del sistema territorial diseñado y de su estrategia para implantarlo, establecerá las determinaciones sobre suelo urbanizable, conforme a los siguientes criterios:

a) Podrá fijar límites máximos a la extensión o capacidad de la clasificación de suelo urbanizable, en el conjunto de las diversas categorías, por el planeamiento general de cada municipio.

b) Contendrá una previsión expresa de la extensión de suelo urbanizable con destino industrial o terciario, sobre las siguientes bases:

1) Establecerá las implantaciones, dimensiones y características del suelo estratégico para actividades productivas que se estimen convenientes para el mantenimiento de la dinámica económica de cada isla.

2) El uso industrial se concentrará en los polígonos existentes y sus eventuales ampliaciones, pudiendo excepcionalmente, prever la implantación de nuevos polígonos de carácter supramunicipal, localizados en óptimas condiciones de accesibilidad, que produzcan el mínimo impacto. La ampliación de los polígonos existentes quedará condicionada a la ocupación del suelo vacante interno, utilizando los mecanismos de gestión previstos en las leyes.

**[66.1 ND]** Aunque este enunciado no está dirigido específicamente a los Planes Insulares de Ordenación sino al planeamiento en general, la **eficiencia en el uso del suelo** es uno de los objetivos del PIOT, según se recoge en la *Memoria* entre los principios clave de la ordenación:

*Es el primer objetivo de la planificación establecer medidas de racionalización para dedicar cada porción del territorio insular a la funciones que, de acuerdo a sus condiciones, mejor preparada está para cumplir; lo es igualmente para establecer medidas que racionalicen la forma y la intensidad con que se desarrollan los procesos de transformación territorial.*

Respecto a los crecimientos urbanos este objetivo se concreta, entre otros, en la promoción de la concentración residencial en los núcleos urbanos principales, en la ocupación preferente de las áreas interiores vacantes de los núcleos existentes frente a los crecimientos exteriores y en la intervención de la administración a través de programas de actuación destinados a proporcionar una oferta suficiente de suelo adecuadamente dotada y asequible.

**[66.2 ND]** Esta directriz comprende dos contenidos distintos, si bien ambos referidos a la regulación del suelo urbanizable desde el planeamiento insular. El PIOT vigente contiene directrices precisas al planeamiento general sobre la clasificación de suelo urbanizable (artículo 2.3.9.2). Estas disposiciones operan con carácter general pero, al ser aplicadas por un Plan General, deben complementarse con dos grupos de determinaciones del PIOT:

- Las establecidas en la definición del **Modelo Comarcal** correspondiente y, especialmente, en los artículos referidos al **sistema de núcleos urbanos**. Estas disposiciones se han establecido *en función del modelo territorial de cada comarca*, por lo que se cumple lo señalado en esta Directriz 66.2.

- Las que son de aplicación según el **uso global** del ámbito que se pretenda clasificar como suelo urbanizable, sea éste productivo (capítulo 6 del Título III), turístico (capítulo 7 del Título III) o residencial (capítulo 8 del Título III).

Con este contenido, el PIOT vigente se encuentra ya adaptado a lo dispuesto en la letra a) de esta Directriz 66.2 porque, aunque no establece **limitaciones expresas** ni a la extensión ni a la capacidad del suelo urbanizable en ninguna de sus categorías (la Directriz no impone la obligación de hacerlo, sino que da la potestad), sí contiene, entre las normas directivas para la clasificación de suelo urbanizable, disposiciones que, de forma indirecta, suponen límites al planeamiento de desarrollo (especialmente al general urbanístico).

---

En cuanto al suelo urbanizable con destino industrial o terciario, debe entenderse que esta Directriz se refiere a los nuevos polígonos (suelo urbanizable) de ámbito mayor que el municipal (de ahí la alusión al carácter estratégico). Hecha esta interpretación, hay que señalar lo siguiente:

- Ya en el documento vigente, los nuevos polígonos supramunicipales sólo podían ser los denominados comarcales, según la definición establecida en el artículo 3.6.1.4.(3-D), toda vez que los insulares sólo son los dos ya delimitados (el de Güímar y el de Granadilla).
- Se ha modificado la redacción del artículo 3.6.2.5 con la finalidad de mejorar el esquema previsto en el PIOT para la delimitación y ordenación de los nuevos polígonos comarcales. De esta forma, en el nuevo texto elaborado para una mejor adaptación a esta Directriz queda claro que la “identificación” de los nuevos polígonos comarcales (que no estén ya expresamente identificados por el PIOT) ha de hacerse a través de un Plan Territorial Especial de ámbito insular, el cual establecerá **expresamente** las implantaciones, dimensiones y características de los suelos estratégicos para actividades productivas: es decir: los ámbitos susceptibles de albergar polígonos comarcales.
- La delimitación precisa, si no estuviese ya contenida en el PTEO (en tanto que según el apartado 2.b) de la directriz es el instrumento competente para establecer la implantación, dimensión y características del suelo estratégico) y la ordenación de cada polígono comarcal se encomienda al planeamiento urbanístico o comarcal, pero siempre que la implantación (la “identificación” en términos del PIOT) haya sido establecida previamente bien por el propio PIOT o bien por el Plan Territorial Especial Insular de Ordenación de los ámbitos productivos.
- Lógicamente, corresponderá a dicho Plan Territorial Especial de ámbito insular justificar la implantación de nuevos polígonos comarcales (así como la ampliación de los existentes) atendiendo a las mejores condiciones de accesibilidad y de minimización de impactos, tal como señala esta Directriz. En tal sentido, en la nueva redacción de los artículos 3.6.1.1. y 3.6.2.5. se señalan los contenidos mínimos que debe cubrir dicho Plan Territorial Especial para garantizar estos objetivos.
- Por último, en el nuevo documento se ha separado a efectos de una mejor sistemática y adaptación a las Directrices, la regulación de los polígonos industriales y/o terciarios de las condiciones para la implantación de los grandes equipamientos comerciales (y de ocio), cuestión esta que se explica en el capítulo correspondiente a la descripción general de las modificaciones incorporadas y en la valoración de la adaptación del PIOT a la Directriz 136 de esta Memoria. Así pues, con la nueva redacción de los artículos 3.6.1.1 y 3.6.2.5, además de mejorar la claridad normativa del PIOT, se consigue una mejor adaptación a esta Directriz, que se culminará completamente con la formulación del Plan Territorial Especial Insular de ordenación de los ámbitos productivos.

Directriz 66. Objetivos y criterios. (ND) (continuar)

2. El **planeamiento insular**, en función del modelo territorial elegido para cada isla, del sistema territorial diseñado y de su estrategia para implantarlo, establecerá las determinaciones sobre suelo urbanizable, conforme a los siguientes criterios:

- a) Podrá fijar límites máximos a la extensión o capacidad de la clasificación de suelo urbanizable, en el conjunto de las diversas categorías, por el planeamiento general de cada municipio.
- b) Contendrá una previsión expresa de la extensión de suelo urbanizable con destino industrial o terciario, sobre las siguientes bases:
  - 1) Establecerá las implantaciones, dimensiones y características del suelo estratégico para actividades productivas que se estimen convenientes para el mantenimiento de la dinámica económica de cada isla.
  - 2) El uso industrial se concentrará en los polígonos existentes y sus eventuales ampliaciones, pudiendo excepcionalmente, prever la implantación de nuevos polígonos de carácter supramunicipal, localizados en óptimas condiciones de accesibilidad, que produzcan el mínimo impacto. La ampliación de los polígonos existentes quedará condicionada a la ocupación del suelo vacante interno, utilizando los mecanismos de gestión previstos en las leyes.

Directriz 66. Objetivos y criterios. (ND) (Continúa)

2. El planeamiento insular, en función del modelo territorial elegido para cada isla, del sistema territorial diseñado y de su estrategia para implantarlo, establecerá las determinaciones sobre suelo urbanizable, conforme a los siguientes criterios:

a) Podrá fijar límites máximos a la extensión o capacidad de la clasificación de suelo urbanizable, en el conjunto de las diversas categorías, por el planeamiento general de cada municipio.

b) Contendrá una previsión expresa de la extensión de suelo urbanizable con destino industrial o terciario, sobre las siguientes bases:

1) Establecerá las implantaciones, dimensiones y características del suelo estratégico para actividades productivas que se estimen convenientes para el mantenimiento de la dinámica económica de cada isla.

2) El uso industrial se concentrará en los polígonos existentes y sus eventuales ampliaciones, pudiendo excepcionalmente, prever la implantación de nuevos polígonos de carácter supramunicipal, localizados en óptimas condiciones de accesibilidad, que produzcan el mínimo impacto. La ampliación de los polígonos existentes quedará condicionada a la ocupación del suelo vacante interno, utilizando los mecanismos de gestión previstos en las leyes.

3. Excepcionalmente, y salvo determinación en contrario del planeamiento insular, el planeamiento general podrá prever la clasificación de pequeños polígonos de ámbito municipal, destinados simultáneamente a uso residencial e industrial compatible, localizados en el suelo urbano existente y justificando expresamente su dimensión.

4. El planeamiento deberá prever, en su caso, el mantenimiento de corredores ecológicos mediante la adecuada disposición de los espacios libres públicos.

Dado que, según lo dispuesto en el apartado 66.2.b)2) solamente se permitiría la delimitación de nuevos polígonos industriales, con carácter excepcional y siempre que se trate de polígonos de carácter supramunicipal, cabría plantear que, en contrario, se está imposibilitando la delimitación de nuevos polígonos industriales municipales, con lo cual habría que reconsiderar lo dispuesto al respecto en el artículo 3.6.2.4. del PIOT. Sin embargo, la entrada en vigor de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo ha supuesto, a través del artículo 7, una modificación de la directriz 66 en este aspecto.

En el apartado 2 del citado artículo se establece que “salvo determinación específica en contrario del Planeamiento Insular, los Planes Generales de Ordenación podrán establecer la clasificación y categorización de suelos industriales para polígonos de ámbito municipal, tanto de nueva creación como de ampliación de los existentes”. En base a ello, se ha optado por mantener las disposiciones del Plan Insular vigente que posibilitan la delimitación de polígonos municipales, renunciando a establecer nuevas limitaciones.

**[66.3 ND]** En la directriz se plantea la posibilidad de la **delimitación en suelo urbano de pequeños polígonos municipales destinados simultáneamente a uso residencial e industrial compatible**, salvo determinación en contrario del planeamiento insular.

Con las determinaciones actuales del PIOT, sólo serán usos industriales admisibles en áreas urbanas que no sean polígonos aquellos adscritos a las categorías pormenorizadas de artesanía y objetos artísticos y de reparación y mantenimiento de objetos domésticos integrados entre los usos característicos del áreas urbana donde se ubiquen, quedando prohibidas las actividades que no cumplan con los requisitos establecidos en el artículo 3.6.2.3 (3-AD)

Ante la posibilidad expuesta en la directriz de delimitación a través del planeamiento general de polígonos mixtos en suelo urbano se opta por mantener las determinaciones actuales del PIOT sobre la regulación de los usos productivos. Para evitar la delimitación de estos polígonos se modifica el contenido del apartado 3-D del artículo 3.6.2.4 prohibiéndola expresamente.

**[66.4 ND]** La referencia al planeamiento en esta directriz, para la **disposición de espacios libres públicos que garanticen el mantenimiento de corredores ecológicos**, parece estar más dirigida al planeamiento urbanístico que al PIOT, por lo que no se realizan modificaciones respecto a esta cuestión.

---

**[68.2 (ND)]** En este apartado se establecen mecanismos para que el **planeamiento insular o general** pueda **promover la ejecución de sectores de suelo urbanizable**, que aún habiendo incumplido sus deberes, sean de interés por su localización o características.

De entre los tres mecanismos que se prevén en este apartado de la directriz el que parece que, al menos, corresponde al PIOT es el contemplado en el apartado 2c) sobre la reclasificación como suelo rústico de sectores de suelo urbanizable no desarrollados que posean valores ambientales o económicos o que sea necesario mantener como rústicos para preservar el modelo territorial, dado que viene a coincidir con lo dispuesto en el artículo 19b) del TRLOTENC sobre el contenido facultativo de los PIO:

*Los Planes Insulares de Ordenación podrán establecer, para asegurar la efectividad de las que integran su contenido necesario, algunas o todas las determinaciones siguientes para: (...)*

*b) Reclasificar como suelo rústico los terrenos que tengan la clasificación de suelo urbanizable cuando así lo exija el desarrollo sostenible de los recursos naturales o el modelo territorial.*

En base a ello, teniendo en cuenta que el PIOT se aprobó con posterioridad al TRLOTENC y ya contempla sus determinaciones así como que, la presente adaptación a las Directrices no ha supuesto una alteración del Modelo de Ordenación existente, no se considera necesario proceder a la reclasificación de ningún sector de suelo urbanizable como rústico. Se entiende que ya con el Plan Insular vigente se llevó a cabo esta tarea y que los nuevos planes generales de ordenación que se han aprobado con posterioridad al PIOT se adecuan al Modelo Territorial establecido por éste, con lo cual no se ha producido la clasificación de nuevos sectores de suelo urbanizable que comprometan la consecución del Modelo o la preservación de los valores naturales o económicos.

Por lo demás, de las determinaciones de esta directriz lo que podría derivarse desde el PIOT es una instrucción a los instrumentos de ordenación que deban desarrollar el modelo insular con objeto de que realicen, en el ámbito de su competencia, un chequeo de los supuestos contemplados en la misma. Para ello incorpora así en el artículo 2.1.1.5 sobre el **alcance operativo del Modelo de Ordenación Territorial** un nuevo apartado 4-D en el que se establece que para justificar la adecuación al MOT, el planeamiento municipal, realizará una relación de todos los suelos urbanizables clasificados por el instrumento de ordenación en vigor señalando su situación jurídico-urbanística y su nueva consideración en el Plan. Se hará uso de los mecanismos previstos la directriz, en aquéllos sectores que hayan incumplido los plazos previstos pero que se pretendan mantener y ejecutar, siempre que se realice en concordancia con los objetivos del MOT, se desclasificarán aquellos otros que resulten inadecuados.

Directriz 68. Gestión del suelo urbanizable.

1. (NAD) La Administración urbanística competente promoverá, en los sectores de suelo urbanizable en que se hayan incumplido los deberes urbanísticos y que se considere de interés mantener por su localización y características, la ejecución del planeamiento, la eficiencia en el uso del suelo y su puesta en mercado, mediante el cambio del sistema de ejecución a empresarial o público.

2. (ND) El planeamiento insular y general impulsará el mismo objetivo del párrafo anterior, en función de los siguientes instrumentos:

a) Mediante la clasificación como suelo urbanizable no ordenado y obligación de revisión de los instrumentos de ordenación de aquellos sectores en los que, contando con Plan Parcial aprobado, se hayan incumplido los deberes urbanísticos y, aun resultando de interés su desarrollo, se considere inadecuada su ordenación, en especial, en cuanto a su destino o la eficiencia de uso del suelo y la calidad y complejidad del espacio urbano proyectado.

b) Mediante la recategorización como suelo urbanizable no sectorizado diferido, en los casos en que se considere necesario replantear el plazo de ejecución de sectores no desarrollados o cuando no existan las infraestructuras y servicios generales precisos para atender la nueva demanda derivada de su desarrollo.

c) Mediante la reclasificación, como suelo rústico, de los suelos urbanizables restantes no desarrollados, en los que se hayan incumplido los deberes urbanísticos, y que contengan valores ambientales o económicos que justifiquen dicha clasificación, o que se considere necesario clasificar como rústicos por las razones señaladas en el punto 1 de la Directriz 65.

Directriz 69. Compacidad, edificabilidad y densidad. (ND)

1. El **planeamiento** procurará el uso eficiente del suelo mediante el incremento de la densidad bruta de los núcleos, a partir de sus densidades actuales y sus características morfológicas y sin que ello signifique merma de la calidad de vida.

2. El **planeamiento insular** determinará horquillas de densidades mínimas, por tipos de núcleos y municipios, para los suelos urbanizables residenciales, de acuerdo con el criterio de incrementar la densidad bruta de los núcleos y su edificabilidad, a partir de su densidad actual y conforme a sus características morfológicas.

---

**[69.1(ND)]** Por sus determinaciones parece más dirigida al planeamiento urbanístico que al planeamiento insular, al que con el mismo objetivo de incrementar la densidad de los núcleos como mecanismo para lograr un uso más eficiente del suelo se dirige en el apartado siguiente.

**[69.2(ND)]** Según lo dispuesto en esta directriz, con objeto de incrementar la densidad bruta de los núcleos, el planeamiento insular tendrá que establecer intervalos de densidad edificatoria para los suelos urbanizables residenciales en función de las características específicas de los municipios y tipos de núcleos que identifique.

Actualmente el PIOT prevé la formulación de un **PTEO de Suelo Residencial, Promoción Pública de Vivienda e intervención en el mercado de suelo**. Según se dispone en el artículo 3.8.4.4. (1-D) entre los requerimientos del PTEO figura la definición del sistema insular de asentamientos, la definición y caracterización de los distintos tipos de núcleos que constituyen el sistema urbano (...) y las medidas para el desarrollo, dotación y mantenimiento de los suelos urbanos para cada uno de los tipos de núcleos detectados.

Dado que este PTEO será el plan que estudiará y caracterizará los distintos tipos de núcleos que componen el sistema urbano insular, es el instrumento adecuado para establecer los intervalos de densidad que sirvan de referencia para la ordenación de los suelos urbanizables residenciales que constituyan sus áreas de expansión. En cumplimiento de la directriz se introduce en el apartado primero del citado artículo 3.8.4.4 las instrucciones para que el PTEO establezca los intervalos de densidad requeridos.

Además se ha modificado en este documento la denominación del PTEO, dado que del análisis de los contenidos que se requieren no se deduce que esté destinado a la Promoción Pública de Vivienda y a la intervención pública en el mercado del suelo. El PTEO pasa a denominarse ahora **PTEO de las Áreas Residenciales**.

---

**[71.2(ND)]** Según se dispone en esta directriz, el planeamiento insular -entendemos Plan Insular de Ordenación o Plan Territorial Especial de Ordenación- podrá prever expresa y excepcionalmente la clasificación de **suelo urbanizable aislado**, solamente cuando se destine a **uso industrial o terciario de carácter supramunicipal**, así como a **complejos turísticos**.

Sobre la delimitación de áreas aisladas destinadas a complejos turísticos nos remitimos a lo dispuesto en el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife.

Acerca de la posibilidad de prever expresa y excepcionalmente áreas aisladas destinadas a uso industrial y terciario, el PIOT con sus determinaciones actuales permite su delimitación a través de un **PTEO de la actividad sectorial** concreta o a través del **PTPO que ordene la comarca correspondiente**, según figura en el artículo 3.6.2.5 (2-D). Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la directriz se modifica el artículo citado, eliminando la posibilidad de que se delimiten polígonos industriales o terciarios aislados de ámbito comarcal a través de un PTPO. Igualmente se suprime del citado apartado 2-D la disposición a través de la que se establece que la iniciativa de delimitación de un polígono comarcal corresponde al Gobierno de Canarias, -bien por iniciativa propia o a solicitud del Cabildo o algún Ayuntamiento- en tanto que se ha estimado que tal determinación es una cuestión que no corresponde a un instrumento de ordenación territorial, si bien no se pretende con ello negar la competencia de la administración de la comunidad autónoma.

#### Directriz 71. Criterios de localización. (ND)

1. El planeamiento general dispondrá los nuevos sectores de suelo urbanizable como ensanches, en contigüidad y extensión de suelos urbanos existentes. No podrá clasificarse suelo urbanizable en extensión de asentamientos rurales y agrícolas.

2. El planeamiento insular podrá prever, expresa y excepcionalmente, la clasificación de suelo urbanizable aislado, solamente cuando se destine a uso industrial o terciario de carácter supramunicipal, así como a complejos turísticos integrados por equipamiento con alojamiento dentro de las zonas turísticas delimitadas por el mismo planeamiento.

## Título IV Ordenación Territorial

### CAPITULO VI USO EFICIENTE DEL SUELO URBANO



#### Directriz 72. Reutilización y renovación. (ND)

1. El planeamiento delimitará y desarrollará áreas de rehabilitación integral en las zonas urbanas, con destino residencial o turístico que se encuentren deficientemente utilizadas. El Gobierno de Canarias, en concertación con las restantes administraciones públicas canarias y los sectores sociales y económicos implicados, establecerá programas de actuación en estas zonas, en los que se incluirán incentivos a la renovación edificatoria en dichas áreas.

2. El planeamiento general delimitará como suelo de renovación urbana las áreas de suelo urbano con destino residencial o industrial que, careciendo de valores culturales o urbanísticos apreciables, presenten una densidad o edificabilidad notablemente inferior a las propias de zonas urbanísticas similares dentro del propio núcleo. El planeamiento justificará las densidades y edificabilidades utilizadas como referencia para la delimitación de las diferentes áreas, de acuerdo con sus respectivas características morfológicas.

3. El planeamiento urbanístico delimitará igualmente, como suelo de renovación o rehabilitación urbana, los ámbitos de antiguos polígonos de viviendas y áreas residenciales e industriales periféricas de baja calidad ambiental o, en su caso, excesiva densidad de uso.

#### Directriz 76. Objetivos y criterios.

1. (NAD) La cualificación del parque de viviendas y la satisfacción de la demanda de primera vivienda de los residentes en las islas será el objetivo esencial de la política de viviendas.

2. (ND) El planeamiento contemplará la vivienda como una necesidad social y un derecho reconocido, como un instrumento económico para mantener la actividad y el empleo y canalizar la capacidad de inversión, y como un instrumento básico para el impulso o contención del crecimiento en las diferentes áreas del territorio.

3. (ND) Los objetivos y criterios del párrafo anterior se desarrollarán mediante la formulación de unas Directrices de Ordenación de la Vivienda.

**[72.1(ND)]** Dos de las Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) previstas por el PIOT son la **rehabilitación de la ciudad turística de Los Cristianos y del Puerto de La Cruz**. Para ambas OSE el Plan Insular delimita el ámbito, que se señala en las secciones 11 y 12 del Título II, que serán ordenadas a través de un Plan Especial de Ordenación (2.4.11.3 y 2.4.12.3).

Inicialmente estas áreas se delimitaron en función de lo dispuesto en la Ley 7 /1995 de Ordenación del Turismo de Canarias y han sido ratificadas, a través de la mención expresa que se realiza en el ANEXO final de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. En éste se establece que *se considerarán áreas de rehabilitación urbana, a efectos tanto de la ordenación insular y general, como de la declaración de áreas a rehabilitar y de la formulación de programas de desarrollo de actuaciones ejemplares de rehabilitación, (...)* el Puerto de la Cruz y Los Cristianos, en Tenerife.

**[76.2(ND)]** Esta directriz tiene un contenido bastante genérico; respecto de la ordenación territorial y urbanística sólo sería abordable la consideración final de la vivienda como un **instrumento básico para el impulso o contención del crecimiento en las diferentes áreas del territorio**.

El PIOT, en cuanto a la ordenación residencial parte del reconocimiento del uso residencial como el componente básico de las formas y modelos de ocupación del territorio. Entre los fines y objetivos enunciados en el artículo 3.8.1.1 se establece que las políticas de suelo y vivienda han de entenderse como instrumentos de reequilibrio territorial con los criterios del modelo de ordenación insular, así como un mecanismo para incentivar desde la acción pública un modelo más equilibrado de distribución territorial de la población.

---

**[77.1(ND)]** Aunque este apartado está dirigido genéricamente al planeamiento, dado que se refiere al uso de tipologías edificatorias adecuadas a través de las que se logre un uso más eficiente del suelo, es el planeamiento urbanístico el adecuado para desarrollar este planteamiento. No obstante, la intervención del planeamiento insular en la consecución de este objetivo se garantiza a través del cumplimiento de la directriz 69.2 al establecer intervalos de densidad edificatoria para las áreas de expansión en función de los tipos de núcleos y municipios.

**[77.2 NAD]** Esta directriz es una norma de aplicación directa (NAD) que opera sobre la actuación de las Administraciones Públicas en materia de política de vivienda. En la letra d) se hace referencia al PIOT pero, en coherencia con el alcance y aplicación de la directriz en su conjunto, de ello no deriva ninguna instrucción de modificación del documento vigente para su adaptación sino una orden a las Administraciones Públicas para que, al llevar a cabo sus actuaciones en materia de vivienda, hagan que éstas sean coherentes con el sistema territorial definido en el PIOT (como, efectivamente está definido en el documento vigente).

No obstante, sí es cierto que, indirectamente, la letra d) da por supuesto que el planeamiento insular ha de contener **criterios para la determinación, por el planeamiento general, de las áreas de preferente localización de viviendas y de las tipologías adecuadas**. El documento vigente no contiene dichos criterios ni se entiende que, en este proceso de adaptación, sea conveniente introducirlos. En cambio, se ha optado por que sea el Plan Territorial Especial de Ordenación de las Áreas Residenciales el que establezca tales criterios y en tal sentido se ha corregido la redacción del artículo 3.8.4.4. Toda vez que dicho Plan Territorial es de ámbito insular tiene la consideración de planeamiento insular y, por tanto, se cumple lo requerido (aunque sea de forma indirecta) en la letra d) de esta directriz 77.2.

#### Directriz 77. Eficiencia territorial

1. (ND) Para una mayor eficiencia en el uso del territorio y los recursos disponibles, el **planeamiento** evitará las implantaciones residenciales de baja densidad, utilizando tipologías o combinaciones de tipos edificatorios que permitan incrementar el uso eficiente del suelo, evitando el uso extensivo de tipologías edificatorias de baja densidad.

2. (NAD) Para la eficacia de los objetivos territoriales, las políticas de vivienda se integrarán con las políticas de suelo, especialmente de carácter público, y a tal fin:

a) Las administraciones públicas coordinarán sus actuaciones en materia de ordenación, planificación en materia de viviendas y adquisición de patrimonios públicos de suelo, procurando realizar acciones concertadas.

b) Las administraciones públicas preverán la suficiente dotación económica para el incremento del patrimonio público del suelo, cuyo destino preferente será la construcción de viviendas sometidas a algún régimen de protección. Para mayor eficacia de las estrategias concertadas, procurarán la gestión mancomunada o concertada de los respectivos patrimonios públicos del suelo.

c) Las administraciones públicas fomentarán la participación de los empresarios inmobiliarios, promotores de viviendas y asociaciones de consumidores y usuarios, para lograr la mayor eficacia e intensidad de las políticas de vivienda y suelo.

d) El **planeamiento insular** constituirá un instrumento fundamental en la articulación de estas políticas, mediante su definición del sistema territorial y el establecimiento de criterios para la determinación, por el planeamiento general, de las áreas de preferente localización de viviendas y de las tipologías adecuadas.

e) El planeamiento urbanístico impulsará las políticas de vivienda y suelo, delimitando reservas de suelo destinadas al patrimonio público, calificando suelo destinado a viviendas sometidas a algún régimen de protección y previendo los sistemas de ejecución del planeamiento más adecuados a las diferentes circunstancias urbanísticas.

---

Directriz 78. Calificación y cualificación. (ND)

1. El planeamiento utilizará la calificación de viviendas sometidas a algún régimen de protección como elemento básico para cualificar social y ambientalmente actuaciones de renovación, rehabilitación y recuperación de áreas residenciales deficientemente ocupadas o degradadas, tanto en las zonas centrales, como en antiguos polígonos de viviendas y periferias urbanas.

2. El planeamiento y la política pública de viviendas procurarán la máxima dispersión de las actuaciones, compatible con la eficiencia de los recursos disponibles, a fin no solo de evitar la segregación social inherente a las grandes concentraciones de promociones de viviendas protegidas, sino de promover la integración social en todos los ámbitos urbanos posibles.

3. La selección de los modelos tipológicos se realizará atendiendo a la reducción del consumo de suelo y a su adaptación a las características del medio en el que se inserten las actuaciones. Se prestará especial atención al diseño y la escala de la intervención, evitando implantaciones de dimensión excesiva o con morfologías que supongan fuertes impactos y rupturas.

**[78.1 y 78.2 (ND)]** por los objetivos planteados en ambos apartados, la referencia realizada al planeamiento se entiende dirigida al planeamiento urbanístico, dado que es el Plan General de Ordenación quien determina los sectores de suelo urbanizable donde se realiza una reserva de parte del aprovechamiento para la construcción de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública así como la cuantía de esta reserva, en los límites establecidos en el artículo 32 del TRLOTENC y en el artículo 27 de la Ley 2/2003 de Vivienda de Canarias.

La intervención de los Planes Insulares de Ordenación en esta materia se reduce en todo caso al establecimiento de los criterios para la determinación de los municipios de preferente localización de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública según lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 2/2003 de Vivienda de Canarias, que se han incorporado al artículo 3.8.4.3 (2-D) del PIOT.



**[79.1(NAD)]** Según lo dispuesto en este apartado los PTEO competentes establecerán la ordenación de los grandes sistemas generales públicos -*servicios sociales, sistema público de empleo, educación, salud, deportes, I+D y protección civil*- conforme a los criterios que establezcan las Directrices de Ordenación y los Planes Insulares además de los condicionantes derivados de sus requerimientos técnicos específicos.

Esta directriz es una norma de aplicación directa con lo que, conforme a los criterios iniciales establecidos para la elaboración de ese documento de adaptación, debería ser asumida por los planes competentes sin necesidad de incorporar sus determinaciones al PIOT. Sin embargo dado que el PIOT remite actualmente a la elaboración de un **PTEO de Dotaciones** y de un **PTEO de Servicios de Protección Civil** es preciso verificar que no se establezcan determinaciones contrarias a lo dispuesto en la directriz.

Conforme a la clasificación de usos del PIOT todos los mencionados son **usos dotacionales**, salvo los I+D, que para ser considerados como tales, además de a los usos industriales, se deben vincular a los educativos de primer nivel. Por otra parte dado que la directriz hace referencia a los grandes sistemas públicos entendemos que se refiere a aquéllos cuyo nivel de servicio es insular o comarcal.

1. Sobre los criterios para la **localización** de estos usos a través de PTEO, el PIOT, en el artículo 3.2.3.2 establece criterios para la localización de las dotaciones, con lo que se concluye que cumplimenta la directriz:

- Se deberán ubicar en emplazamientos centrales respecto del modelo de ordenación insular o comarcal con acceso desde los corredores viarios,
- Se deberá en base a su localización justificar sus correspondientes ámbitos de servicio asegurando una distribución homogénea,
- Se ubicarán preferentemente integrados en áreas urbanas aunque con las excepciones previstas.
- Se propiciará la complementariedad entre los distintos usos dotacionales.

Directriz 79. Criterios de localización. (NAD)

1. La ordenación de los emplazamientos, para los grandes sistemas generales públicos, se llevará a cabo mediante Planes Territoriales Especiales correspondientes a Servicios Sociales, Sistema Público de Empleo, Educación, Salud, Deportes, I+D y Protección Civil. Estos planes determinarán los emplazamientos de los sistemas, conforme a los criterios de las Directrices de Ordenación, a las disposiciones de los Planes Insulares de Ordenación y a sus requerimientos técnicos específicos.

2. Las instalaciones que presten servicios para el conjunto del archipiélago se emplazarán preferiblemente en alguna de las dos áreas metropolitanas.

3. Las instalaciones que presten servicios para varias islas se emplazarán donde la configuración de los sistemas de comunicación asegure el acceso más fluido a sus usuarios y de conformidad con la organización territorial dada, a la isla receptora, en su Plan Insular de Ordenación.

4. Los emplazamientos de las instalaciones que presten una cobertura supramunicipal se ubicarán, de acuerdo a sus propios requerimientos técnicos, conforme a los siguientes criterios:

a) Facilitar el acceso por igual a la población y al territorio atendido por los mismos, aumentando su accesibilidad y reduciendo las necesidades de movilidad.

b) Armonizar la jerarquía de los equipamientos emplazados en cada lugar con el sistema territorial establecido en los Planes Insulares de Ordenación.

5. Los emplazamientos de las instalaciones menos relacionadas con la satisfacción de una demanda de servicios específica del territorio en que se implanta, como las integradas en el sistema I+D, se ubicarán conforme a la organización territorial establecida por los Planes Insulares de Ordenación de cada isla, contribuyendo con su localización a la consolidación de dicho modelo.

#### Directriz 79. Criterios de localización. (NAD)

1. La ordenación de los emplazamientos, para los grandes sistemas generales públicos, se llevará a cabo mediante Planes Territoriales Especiales correspondientes a Servicios Sociales, Sistema Público de Empleo, Educación, Salud, Deportes, I+D y Protección Civil. Estos planes determinarán los emplazamientos de los sistemas, conforme a los criterios de las Directrices de Ordenación, a las disposiciones de los Planes Insulares de Ordenación y a sus requerimientos técnicos específicos.

2. Las instalaciones que presten servicios para el conjunto del archipiélago se emplazarán preferiblemente en alguna de las dos áreas metropolitanas.

3. Las instalaciones que presten servicios para varias islas se emplazarán donde la configuración de los sistemas de comunicación asegure el acceso más fluido a sus usuarios y de conformidad con la organización territorial dada, a la isla receptora, en su **Plan Insular de Ordenación**.

4. Los emplazamientos de las instalaciones que presten una cobertura supramunicipal se ubicarán, de acuerdo a sus propios requerimientos técnicos, conforme a los siguientes criterios:

a) Facilitar el acceso por igual a la población y al territorio atendido por los mismos, aumentando su accesibilidad y reduciendo las necesidades de movilidad.

b) Armonizar la jerarquía de los equipamientos emplazados en cada lugar con el sistema territorial establecido en los Planes Insulares de Ordenación.

5. Los emplazamientos de las instalaciones menos relacionadas con la satisfacción de una demanda de servicios específica del territorio en que se implanta, como las integradas en el sistema I+D, se ubicarán conforme a la organización territorial establecida por los **Planes Insulares de Ordenación** de cada isla, contribuyendo con su localización a la consolidación de dicho modelo.

---

2. De una lectura literal de la directriz se deduce que se tendrán que realizar Planes Territoriales Especiales de Ordenación de cada uno de los usos señalados, independientemente de que están o no previstos en los PIO. El PIOT en el artículo 3.2.4.2 prevé la formulación de un **PTEO de los Servicios de Protección Civil**, al que en este documento de adaptación se le ha encomendado, además de los objetivos previstos en el vigente, la incorporación de determinaciones en materia de riesgos para cumplir con lo dispuesto en la directriz 50, denominándose ahora **PTEO para la Prevención de Riesgos**. (actualmente en elaboración).

En el mismo artículo se remite a la elaboración de un **PTEO de Dotaciones** (educativas, culturales, sanitarias y deportivas) cuya *finalidad será evaluar las necesidades y establecer un modelo de implantación de dotaciones adecuado para solventarlas*. Este Plan deberá establecer criterios de localización homogéneos y que aprovechen las relaciones de complementariedad entre las distintas instalaciones.

En coherencia con lo dispuesto en el apartado primero de la directriz se añaden al PTEO previsto las **dotaciones asistenciales**, así como la posible vinculación de los **centros I+D a las dotaciones educativas**. Se descarta incluir el **sistema público de empleo** dado que, su ordenación obedece a políticas que no son competencia del Cabildo de Tenerife y el componente territorial es menos relevante que la sectorial; en cualquier caso este PTEO podrá ser formulado directamente en desarrollo de las Directrices de Ordenación.

Por último añadir que se ha incorporado un nuevo apartado 3-D al artículo 1.2.5.3 sobre Planes Territoriales Especiales de Ordenación de infraestructuras y dotacionales (PTOID), tipología donde se encuadra el PTEO de Dotaciones, que posibilita la formulación de estos planes por categorías o conjuntos de categorías dotacionales o de infraestructuras siempre que se garantice la implantación coherente de las redes en el modelo de ordenación territorial.

Con las modificaciones realizadas acerca de las cuestiones expuestas anteriormente, las determinaciones del PIOT son concordantes con lo dispuesto en esta directriz con carácter de norma de aplicación directa.



## Título V INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE

Directrices de Ordenación General	Directrices analizadas <sup>1</sup>	Directrices que implican modificaciones en el PIOT
<p><b>CAPÍTULO I SISTEMA DE TRANSPORTE</b></p> <p>Directriz 81. Principios. (NAD)            Directriz 82. Objetivos. (NAD)            Directriz 83. Planificación. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO II INFRAESTRUCTURAS</b></p> <p>Directriz 84. Principios            Directriz 85. Objetivos. (NAD)            Directriz 86. Criterios.</p> <p><b>CAPÍTULO III PUERTOS</b></p> <p>Directriz 87. Objetivos. (NAD)            Directriz 88. Criterios.            Directriz 89. Ordenación general            Directriz 90. Ordenación y gestión de los puertos autonómicos. (NAD)</p> <p><b>CAPÍTULO IV AEROPUERTOS</b></p> <p>Directriz 91. Objetivos. (NAD)            Directriz 92. Criterios.            Directriz 93. Ordenación</p> <p><b>CAPÍTULO V RED VIARIA</b></p> <p>Directriz 94. Principios. (NAD)            Directriz 95. Objetivos. (NAD)            Directriz 96. Ordenación viaria insular. (ND)            Directriz 97. Planeamiento territorial especial. (ND)            Directriz 98. Diseño de las vías.</p> <p><b>CAPÍTULO VI TRANSPORTE COLECTIVO</b></p> <p>Directriz 99. Principios. (NAD)            Directriz 100. Objetivos. (ND)            Directriz 101. Gestión.            Directriz 102. Ordenación. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO VII TELECOMUNICACIONES Y SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN</b></p> <p>Directriz 103. Objetivos.            Directriz 104. Criterios.            Directriz 105. Ordenación</p>	<p><b>CAPÍTULO I SISTEMA DE TRANSPORTE</b></p> <p>Directriz 81. Principios. (NAD)            Directriz 82. Objetivos. (NAD)  <a href="#">Directriz 83. Planificación. (ND)</a></p> <p><b>CAPÍTULO II INFRAESTRUCTURAS</b></p> <p>Directriz 84. Principios            Directriz 85. Objetivos. (NAD)  <a href="#">Directriz 86. Criterios.</a></p> <p><b>CAPÍTULO III PUERTOS</b></p> <p>Directriz 87. Objetivos. (NAD)  <a href="#">Directriz 88. Criterios.</a>            Directriz 89. Ordenación general            Directriz 90. Ordenación y gestión de los puertos autonómicos. (NAD)</p> <p><b>CAPÍTULO IV AEROPUERTOS</b></p> <p>Directriz 91. Objetivos. (NAD)  <a href="#">Directriz 92. Criterios.</a>  <a href="#">Directriz 93. Ordenación</a></p> <p><b>CAPÍTULO V RED VIARIA</b></p> <p><a href="#">Directriz 94. Principios. (NAD)</a>            Directriz 95. Objetivos. (NAD)  <a href="#">Directriz 96. Ordenación viaria insular. (ND)</a>  <a href="#">Directriz 97. Planeamiento territorial especial. (ND)</a>  <a href="#">Directriz 98. Diseño de las vías.</a></p> <p><b>CAPÍTULO VI TRANSPORTE COLECTIVO</b></p> <p>Directriz 99. Principios. (NAD)  <a href="#">Directriz 100. Objetivos. (ND)</a>            Directriz 101. Gestión.  <a href="#">Directriz 102. Ordenación. (ND)</a></p> <p><b>CAPÍTULO VII TELECOMUNICACIONES Y SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN</b></p> <p>Directriz 103. Objetivos.            Directriz 104. Criterios.  <a href="#">Directriz 105. Ordenación</a></p>	<p><b>CAPÍTULO I SISTEMA DE TRANSPORTE</b></p> <p>Directriz 83. Planificación. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO II INFRAESTRUCTURAS</b></p> <p><b>CAPÍTULO III PUERTOS</b></p> <p>Directriz 88. Criterios.</p> <p><b>CAPÍTULO IV AEROPUERTOS</b></p> <p>Directriz 93. Ordenación</p> <p><b>CAPÍTULO V RED VIARIA</b></p> <p>Directriz 96. Ordenación viaria insular. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO VI TRANSPORTE COLECTIVO</b></p> <p><b>CAPÍTULO VII TELECOMUNICACIONES Y SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN</b></p> <p>Directriz 105. Ordenación</p>

<sup>1</sup> En esta columna se distingue en azul aquellas directrices que se comentan específicamente en el presente documento, para justificar, en algunos casos, porque se ha considerado que el PIOT con sus determinaciones actuales ya está adaptado y, en otros, los motivos de la introducción -o la desaparición- de nuevas determinaciones en el Plan Insular. En negro se mantienen aquellas directrices que una vez analizadas, conforme a la metodología expuesta, se estimó que no merecían especiales comentarios, porque se concluyó que, de forma evidente, no requerían adaptación del PIOT.



## Título V Infraestructuras y Transportes

### CAPÍTULO I SISTEMA DE TRANSPORTE

Directriz 83. Planificación. (ND)

1. Los principios, criterios y estrategias en materia de transporte deberán reflejarse en unas Directrices de Ordenación de Infraestructuras a nivel autonómico, conforme con las orientaciones contenidas en las presentes Directrices y que tomarán como base el Plan Director de Infraestructuras de Canarias.

2. La planificación de los servicios de transportes terrestres de cada isla tomará la forma de un Plan Territorial Especial, conforme y de acuerdo con la Directriz de Ordenación sectorial correspondiente y con las determinaciones del Plan Insular de Ordenación, debiendo prestar una atención especial a las acciones propias del transporte colectivo de bienes y personas.

3. El Plan Territorial Especial de Transporte de cada isla determinará los itinerarios previstos para las nuevas infraestructuras de transporte terrestre, así como la ubicación y compatibilidad de los distintos modos de transporte, dentro de cada corredor.



**[83.2 (ND)]** Según lo dispuesto en esta directriz el PIOT deberá establecer determinaciones para la elaboración de un **Plan Territorial Especial de Ordenación** para los servicios de transporte terrestre, conforme a las determinaciones que establezcan las Directrices de ordenación de las infraestructuras, y prestando especial atención al transporte colectivo de bienes y personas.

En el artículo 3.3.3.8 del PIOT vigente, ya se prevé la elaboración de un **PTEO del Transporte Colectivo** además de Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado, que deben estudiar la implantación de líneas ferroviarias en el área metropolitana, el corredor del Norte y el corredor del Sur.

Conforme a lo expuesto se entiende que el Plan Insular cumplimenta las determinaciones de este apartado de la directriz, aunque prevé la ordenación de los transportes a través de varios PTEO. Actualmente se ha aprobado definitivamente el PTEO del sistema tranviario del área metropolitana e inicialmente el PTEO de la línea ferroviaria del Sur.

**[83.3 (ND)]** Según lo dispuesto en este apartado el **Plan Territorial de Transporte** al que se refería el apartado anterior:

- Prestará especial atención a las acciones propias del transporte colectivo de bienes y personas.(83.2)
- Determinará los itinerarios previstos para las nuevas infraestructuras de transporte terrestre.
- Ubicará y compatibilizará los distintos modos de transporte dentro de cada corredor.

Los distintos PTEO en materia de transporte previstos en el PIOT vigente tienen entre sus objetivos los enunciados en la directriz. Como se ha señalado en el apartado anterior, se han aprobado o están formulándose los PTEO de los transportes alternativos de tipo guiado y está prevista, en el artículo 3.3.3.8, la formulación de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo, cuya redacción aún no se ha iniciado.

Según está previsto en el apartado (3-D) del artículo citado, los PTEOs de los transportes de tipo alternativo guiado, por sus requerimientos específicos, se están elaborando de forma autónoma. A pesar de ello son subsidiarios del PTEO del Transporte colectivo, que deberá, al plantear las alternativas de transporte más adecuadas, estudiar las posibilidades los sistemas no convencionales para su posible implantación o fomento cara a la alteración del reparto modal de partida.

Dado que los PTEOs de los transportes alternativos ya se están formulando, para garantizar el cumplimiento de los objetivos planteados por la directriz sobre la integración de los distintos modos en los corredores insulares, se ha modificado la redacción del apartado 4-D del citado artículo 3.3.3.8, que establece ahora que *la ordenación del transporte colectivo se centrará en los aspectos de **organización e implementación de un sistema eficaz**, adecuado a las necesidades actuales y*

---

*a su previsible evolución, en el que se integren los distintos modos previstos de forma coherente con el modelo de ordenación y los condicionantes del territorio tinerfeño.*

Esta misma instrucción, sobre la compatibilidad e integración con los distintos modos de transporte, se ha incorporado a las instrucciones dirigidas por el PIOT a los PTEO de transportes alternativos de tipo guiado específicamente previstos en el PIOT, en el apartado 7-D -antes (6-D)- del mismo artículo.

Realizada la precisión expuesta, las determinaciones del PIOT quedan adaptadas a lo dispuesto en esta directriz sobre la planificación de los servicios de transporte terrestres. Por otra parte, con objeto de adoptar la denominación que figura en las Directrices el **PTEO del Transporte Colectivo** previsto por el PIOT pasará a denominarse **PTEO del Transporte**.

Directriz 83. Planificación. (ND) (continúa)

3. El Plan Territorial Especial de Transporte de cada isla determinará los itinerarios previstos para las nuevas infraestructuras de transporte terrestre, así como la ubicación y compatibilidad de los distintos modos de transporte, dentro de cada corredor.

## Título V Infraestructuras y Transportes

### CAPÍTULO II INFRAESTRUCTURAS

Directriz 86. Criterios.

1. (NAD) La construcción de cualquier infraestructura requerirá su previsión expresa en el **planeamiento territorial** o, en su defecto, el urbanístico, en los términos establecidos por la legislación vigente. En todo caso, la regulación establecida debe entenderse sin perjuicio de las competencias estatales en materia de infraestructuras y el adecuado ejercicio del deber de colaboración interadministrativa.



**[86.1 (NAD)]** Lo dispuesto en este apartado sobre la previsión expresa de cualquier infraestructura en un instrumento de planificación territorial, o en su defecto urbanístico, incide en lo dispuesto con carácter general en el apartado segundo del artículo 9 del TRLOTENC sobre que las actuaciones sectoriales con relevancia sobre el territorio, junto con los instrumentos de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística, conformen un sistema de planeamiento único, integrado y jerarquizado.

Las determinaciones del PIOT se ajustan a lo dispuesto con carácter de NAD en este apartado dado que en el artículo 3.3.1.2 (3-E) se establece que *todos los elementos de cualquier categoría de infraestructuras han de implantarse en el territorio en una **red articulada coherentemente con el modelo de ordenación y jerarquizada** (...). Las infraestructuras de primer nivel de servicio son definidas explícitamente por el PIOT para determinadas redes infraestructurales (vianas, aeroportuarias y portuarias); la definición de las restantes queda remitida a **planes de infraestructuras específicos** (sección 5ª del capítulo 2 del Título I), completándose las distintas redes por el planeamiento de acuerdo al marco competencial diseñado por la legislación vigente.*

En el artículo 3.3.3.1 sobre *instrumentos de ordenación de las infraestructuras* se concreta la referencia hecha en el párrafo anterior al planeamiento que complete las distintas redes en sus ámbitos territoriales y competencias correspondientes y establece que los criterios de ordenación de las infraestructuras establecidos por el PIOT se desarrollarán a través de Planes Territoriales Especiales de Ordenación -PTEOI o PTEOAE-, instrumentos de ordenación urbanística general, otros instrumentos de planeamiento que desarrollen los anteriores e Instrucciones Técnicas y disposiciones sectoriales, que regulen aspectos específicos de las infraestructuras.

El artículo 1.2.5.3. el PIOT establece la formulación de los PTEO de Infraestructuras que prevé expresamente, sin perjuicio de que, según se establece en el apartado (2-D) del mismo artículo, durante el periodo de vigencia del Plan Insular se puedan formular otros PTEOI que se consideren necesarios para desarrollar la ordenación de las categorías de infraestructuras de que se trate.

Conforme a las cuestiones expuestas se considera que las determinaciones del PIOT no contradicen lo dispuesto con carácter de NAD en este apartado y por tanto no se requieren modificaciones al respecto.

---

**[86.2 (ND)]** Por lo expuesto en el apartado anterior acerca de la remisión del PIOT a la elaboración de Planes Territoriales Especial de Ordenación de Infraestructuras, lo dispuesto en éste apartado será de aplicación a dichos planes y no al PIOT específicamente.

**[86.4 (ND)]** Este apartado está dirigido en general a los instrumentos de ordenación de las infraestructuras. Respecto a las infraestructuras insulares definidas por el PIOT –viarias, portuarias, aeroportuarias y de tratamiento de residuos- se observa:

-Las áreas de protección de las infraestructuras viarias ya están previstas en la legislación sectorial de aplicación.

-El resto de infraestructuras previstas en el PIOT, están en el interior de los ámbitos definidos como Operaciones Singulares Estructurantes -OSE- por lo que será el PTP que ordene el ámbito correspondiente el que establezca las condiciones y el régimen al que quedarán sujetas las edificaciones en su ámbito. Particularmente, respecto de la OSE del Complejo Ambiental de Arico el PIOT ya establece algunas determinaciones sobre las distancias mínimas a que deberán localizarse los asentamientos de población próximos, que cumplen lo dispuesto en la directriz 41.3.

-En el presente documento de adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General también se ha completado la definición de la red de puertos, incorporando los puertos adscritos al segundo nivel, según lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley de Puertos de Canarias sobre la incorporación en los PIO de la estructura y localización de las infraestructuras portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma.

Para la definición del modelo el PIOT señala la localización de los puertos previstos y establece en el artículo 3.3.3.10 condiciones de implantación a las que se deberá atender al implantar una nueva infraestructura portuaria. Entre éstas figura la resolución de la integración y conexión con los tejidos urbanos; sin embargo no es competencia del PIOT la delimitación de las zonas de servicio de los nuevos puertos, que será delimitada cuando corresponda, por la Consejería competente.

Según lo expuesto se considerará que no se requieren modificaciones de las determinaciones del PIOT para cumplimentar lo dispuesto en este apartado acerca de las infraestructuras definidas por éste.

Directriz 86. Criterios. (continúa)

2. (ND) El **planeamiento territorial** establecerá la capacidad de las infraestructuras de nivel general y sus programas de ampliación, mejora o nueva implantación, a los que deberán ajustarse los restantes instrumentos de ordenación y ejecución. El planeamiento territorial y urbanístico establecerá los límites y ritmos de la implantación de usos en el territorio en función, entre otros factores, de la previa o simultánea disponibilidad de las infraestructuras.

3. (ND) La planificación de las infraestructuras se atenderá a los siguientes criterios:

a) Deberá justificar su coherencia con el modelo territorial previsto por la ordenación territorial o urbanística, estableciendo sus características dimensionales en función del mismo y de la satisfacción ponderada de las necesidades de servicio actuales y futuras.

b) Desarrollará las alternativas que generen un menor impacto ambiental y supongan un menor consumo de los recursos, incluido el suelo y los materiales. En particular, analizarán la viabilidad de las nuevas infraestructuras, en contraposición a las alternativas de mejora de la eficiencia de infraestructuras existentes.

c) Analizará su incidencia en los ecosistemas a los que afecte y establecerá, en su caso, las medidas correctoras precisas para minimizar sus efectos.

d) Establecerá las zonas de protección de las infraestructuras previendo las necesidades futuras y su compatibilidad con otros elementos infraestructurales.

4. (ND) Los **instrumentos de ordenación** establecerán las áreas de protección de las infraestructuras que, por sus características, sean incompatibles con la residencia humana, estableciendo las condiciones y el régimen al que quedarán sujetas las edificaciones en tales áreas.

## Título V Infraestructuras y transportes

### CAPITULO III PUERTOS



Directriz 88. Criterios.

1. (NAD) Las intervenciones portuarias del Gobierno de Canarias tendrán como objetivo prioritario la mayor integración y articulación del archipiélago canario, mediante la consolidación del Eje Transinsular de Transportes, potenciando aquellos puertos que desempeñen la función de nodos interinsulares de dicha red.

2. (ND) La planificación portuaria autonómica se realizará con criterios de integralidad, asegurando su vinculación y armonía con las restantes políticas de transportes y con las demás políticas territoriales y económicas, así como con las demás acciones de planificación de infraestructuras, especialmente las que atiendan a la definición de las conexiones intermodales.

3. (ND) La planificación de las infraestructuras portuarias autonómicas mantendrá las actuales localizaciones portuarias y primará la ampliación, rehabilitación y mejora de las infraestructuras existentes sobre la implantación de nuevos puertos.

4. (ND) Cuando sea necesaria la creación de nuevos puertos autonómicos, la planificación de las infraestructuras portuarias justificará la demanda que los haga precisos y la viabilidad técnica de las instalaciones propuestas, asegurando sus adecuadas condiciones de navegación y abrigo mediante los estudios técnicos más avanzados. Tales actuaciones se efectuarán en los emplazamientos o tramos de costa definidos en la planificación portuaria y en los respectivos Planes Insulares de Ordenación, garantizando los efectos territoriales beneficiosos de sus implantaciones, su adecuada inserción paisajística y la minimización de sus impactos ambientales.

**[88.4 (ND)]** El PIOT vigente señala, como componentes del modelo insular, los 3 puertos considerados de primer nivel de servicio: el puerto de Santa Cruz de Tenerife y dos nuevos puertos previstos, el Puerto de Granadilla y el Puerto de Fonsalía, todos inicialmente calificados como de Interés General del Estado. Estos puertos están incorporados en el ámbito de sendas Operaciones Singulares Estructurantes cuya localización y condiciones de desarrollo figuran en las secciones 2, 3 y 7 del capítulo 4 del Título II. La ordenación del resto de puertos insulares queda remitida a la formulación de un PTEO de Puertos.

En este apartado de la directriz se encomienda a los Planes Insulares de Ordenación definir tramos de costa donde localizar, cuando sean necesarios, **nuevos puertos autonómicos**, garantizando los efectos beneficiosos de sus implantaciones, su adecuada inserción paisajística y la minimización de los impactos ambientales.

Por otra parte en el artículo 14 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias se establece que los PIO deberán incorporar la estructura y localización de las infraestructuras portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma.

Según el artículo 2.3 de la Ley 14/2003 de Puertos de Canarias, **tendrán la consideración de puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias** los que figuran en el Grupo I del anexo de la Ley y aquellos que en desarrollo de las competencias estatutarias se vayan incorporando por Decreto del Gobierno de Canarias. En este anexo figuran los puertos de Garachico, Playa de San Juan, Puerto de La Cruz y Las Galletas. En el citado anexo, además de los puertos del Grupo I, de Interés General de la Comunidad Autónoma, figuran los puertos deportivos y las instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma, que el PIOT incorpora en el modelo propuesto.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en esta directriz y en la Ley de Puertos de Canarias el PIOT incorpora la ordenación de la red de puertos que se adscriben al segundo nivel eliminado el PTEO previsto en el documento vigente. Para ello se modifica el contenido del artículo 3.3.3.10 de *criterios sobre la ordenación de las infraestructuras portuarias* y se incorpora un plano de ordenación en el que se representa el modelo de ordenación insular de puertos.

Según consta en la nueva redacción del artículo 3.3.3.10 la **red portuaria** está de Tenerife compuesta por los puertos insulares -Santa Cruz de Tenerife; Granadilla de Abona y Fonsalía-, los puertos deportivos, pesqueros o mixtos adscritos al 2º nivel jerárquico y las restantes instalaciones marítimas definidas en el artículo 1.4.2.4. del Título I.

La definición del modelo se realiza de acuerdo a la **caracterización del litoral** en que, además de los tramos correspondientes a las **OSE** de los puertos principales, se diferencian los **tramos no aptos** para la implantación de nuevos puertos y **tramos de potencial aptitud** en cuanto a condiciones de accesibilidad, inexistencia de elementos geomorfológicos de interés, no afección a Espacios Naturales Protegidos o Áreas de Sensibilidad Ecológica, etc. También se localizan los

---

puertos -y las intervenciones de ampliación o mejora de los existentes- que se consideran necesarios para satisfacer una cierta demanda de atraques en cada una de las vertientes insulares, que se ejecutarán conforme a las condiciones establecidas en las fichas del Anexo III incorporado al Título III.

El modelo así definido opera en dos niveles, uno correspondiente a la zonificación del litoral, con el que se da cumplimiento a lo dispuesto en esta directriz y otro correspondiente a la localización concreta de nuevas infraestructuras portuarias o intervenciones en las existentes en función de lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley de Puertos, en cuanto a la localización de puertos a través de los Planes Insulares.

Según figura en el artículo 3.3.3.10 la satisfacción de la demanda de nuevos atraques se realizará preferentemente a través de obras de mejora y/o ampliación de las infraestructuras portuarias existentes o la ejecución de las previstas por el PIOT o los planes competentes. La **autorización de nuevos puertos** que no figuren en el Plan Insular estará condicionada a su previsión expresa en un plan territorial que justifique su necesidad considerando, entre otras, las características diferenciadas de las tres vertientes insulares, los requerimientos funcionales y las posibilidades de integración de los diferentes usos y la proximidad entre las instalaciones existentes estudiando su complementariedad desde una visión insular.

Los PTPO del litoral y el planeamiento general completarán la definición de la red en sus ámbitos correspondientes regulando las condiciones de admisibilidad de las pequeñas **instalaciones marítimas** tales como embarcaderos, varaderos, fondeaderos, etc y de **obras de abrigo parcial** que mejoren las condiciones del litoral para realizar las actividades anteriores.

En el citado artículo 3.3.3.10, además de definir el modelo de ordenación, se incorporan otras determinaciones con carácter de normas directivas: las condiciones para la construcción de los nuevos puertos justificando, entre otras, su necesidad frente a la alternativa de intervenir en las instalaciones existentes, las consideraciones específicas para la vertiente norte y los requisitos de diseño e implantación que deben cumplimentar los planes que legitimen la localización de nuevas infraestructuras o los proyectos conforme a las que se ejecuten las previstas.

Para la definición del modelo de ordenación de Puertos se ha incorporado a la documentación del PIOT un nuevo **Estudio de Base** que contiene la información socioeconómica, territorial y ambiental así como las alternativas planteadas.

Directriz 88. Criterios. (continúa)

4. (ND) Cuando sea necesaria la creación de nuevos puertos autonómicos, la planificación de las infraestructuras portuarias justificará la demanda que los haga precisos y la viabilidad técnica de las instalaciones propuestas, asegurando sus adecuadas condiciones de navegación y abrigo mediante los estudios técnicos más avanzados. Tales actuaciones se efectuarán en los emplazamientos o tramos de costa definidos en la planificación portuaria y en los respectivos Planes Insulares de Ordenación, garantizando los efectos territoriales beneficiosos de sus implantaciones, su adecuada inserción paisajística y la minimización de sus impactos ambientales.

5. (ND) La planificación portuaria autonómica potenciará la función productiva de los principales puertos del archipiélago, fortaleciendo los equipamientos e infraestructuras que favorezcan el ejercicio de tales funciones, fomentando el uso de los puertos, incrementando el valor de las mercancías que pasen por los mismos y aprovechando las oportunidades de diversificación económica que ofrecen a Canarias.

6. (ND) La planificación portuaria autonómica partirá de la concepción polivalente de los puertos, atendiendo a su triple función comercial, deportiva y pesquera. Las demandas para estas tres funciones habrán de basarse en estudios rigurosos de rentabilidad. Las dársenas para embarcaciones deportivas se emplazarán, preferentemente y siempre que sea posible, en los puertos comerciales y en los puertos y refugios existentes, asignando mediante los correspondientes estudios los espacios portuarios para los diferentes usos con criterios de optimización de los mismos.

## Título V Infraestructuras y Transportes

### CAPITULO IV AEROPUERTOS



Directriz 92. Criterios.

1. (ND) El planeamiento insular preverá la disponibilidad de suelo en el entorno de los principales aeropuertos para posibles ampliaciones futuras de las propias instalaciones aeroportuarias o el asentamiento de actividades económicas vinculadas con ellas, al tiempo que establecerá limitaciones rigurosas a la implantación residencial.

**[92.1 (ND)]** En este apartado se establece que el planeamiento insular deberá prever en el entorno de los aeropuertos suelo disponible para posibles ampliaciones de las instalaciones aeroportuarias o para el asentamiento de actividades económicas vinculadas a éstas.

Los dos aeropuertos de Tenerife, con calificación de interés general, cuentan con sus respectivos **Planes Directores** aprobados por el ministerio de Fomento en el año 2001 para el Aeropuerto de Los Rodeos y en 2002 para el Aeropuerto Tenerife Sur (además de la Orden complementaria al Plan Director del 2004 por el que se decide construcción de la segunda pista, al norte de la actual). En los citados Planes Directores figuran las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su **zona de servicio**, incluyendo las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto.

Además de las previsiones que establece la planificación aeroportuaria estatal sobre el entorno de los aeropuertos, el PIOT delimita, superando ampliamente la zona de servicio de los mismos, **ARH de interés estratégico**, que constituyen en la definición del Modelo de Ordenación Territorial aquéllas destinadas a albergar equipamientos o infraestructuras insulares. El Plan Insular prevé que los ámbitos de interés estratégico que comprenden los dos aeropuertos tinerfeños se configuren como elementos singulares del modelo de ordenación territorial, considerando las transformaciones territoriales que hayan de realizarse como Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) cuyo ámbito ha de ser ordenado a través de sendos PTPO.

En tanto no se formulen los PTPO correspondientes, según se establece en el artículo 2.3.8.5 (1-D) sobre el régimen de usos e intervenciones de las ARH de interés estratégico, **sólo podrán autorizarse usos del suelo y de transformación territorial propios de la naturaleza rústica de los terrenos (...)** pudiéndose también autorizar **usos e intervenciones de carácter provisional, de acuerdo a lo establecido en la legislación urbanística, garantizando que no comprometan su destino final**, por lo que se deduce que en concordancia con lo dispuesto en la directriz, el uso residencial no tiene cabida.

En las secciones 3 y 5 del capítulo 4 del Título II se establece, entre otros, el ámbito, los objetivos y los criterios de ordenación de los ámbitos citados dirigidos a sus correspondientes PTPO, entre los que se dispone:

- **Aeropuerto Tenerife Sur:** (...) En este área se localizan las principales instalaciones insulares de conexión de la isla con el exterior y una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y aquellos usos industriales que, por sus específicas características, deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en el área. (2.4.3.1-1E)

---

- **Aeropuerto Tenerife Norte:** El objetivo principal es la reserva del entorno del aeropuerto para garantizar la funcionalidad de sus instalaciones actuales y posibilitar sus eventuales ampliaciones, y para la eventual implantación de actividades logísticas ligadas a la infraestructura aeroportuaria. (2.4.5.1 1-E).

En base a los comentarios anteriores se considera que las determinaciones del PIOT vigente cumplimentan lo dispuesto en este apartado de la directriz.

**[92.2 (ND)]** Entre los criterios de ordenación que se establecen en el Plan Insular para las OSEs citadas anteriormente se establecen determinaciones sobre la estructuración viaria interior de los ámbitos más que sobre la conexión con las infraestructuras viarias insulares con que colindan –autovía TF-1 y TF-5-, aunque sobre la OSE del Aeropuerto de Los Rodeos sí se establece que el nuevo acceso al aeropuerto –señalado en los planos y ya ejecutado- se conformará como un eje principal de la operación. Acerca del aeropuerto Tenerife Sur no se prevén nuevos accesos dado que el actual, exclusivo para el aeropuerto desde la TF-1, responde satisfactoriamente a la demanda.

Por otra parte, en el artículo 3.3.3.7 (2-D) -ahora (3-D)- sobre *criterios de ordenación de las infraestructuras viarias* se establece, con carácter de norma directiva, que los eventuales planes de infraestructuras viarias que pudieran formularse como cualesquiera otras figuras de planeamiento (sobre todo los planes generales) que desarrollen la ordenación viaria y definan el resto de elementos de menor nivel jerárquico,(...) primarán especialmente la mejora de la accesibilidad a los núcleos urbanos y **principales nodos de concentración de actividad**, resolviendo las conexiones de las tramas urbanas con el viario territorial.

Conforme a lo expuesto, y a que en la actualidad ambos aeropuertos cuentan con acceso exclusivo desde los corredores insulares en condiciones de pleno servicio, no se requieren modificaciones sobre lo dispuesto en este apartado.

**[92.4 (ND)]** Acerca de la **ordenación de los usos del entorno de las instalaciones** de forma compatible con las actividades aeroportuarias, dado que los aeropuertos y sus entornos están localizados en OSEs cuyo ámbito está adscrito a Áreas de Regulación Homogénea de Interés Estratégico, serán los PTPO correspondientes los que definan y ordenen dichos usos. En cualquier terreno incluido en estas ARH, según se dispone en el artículo 2.3.8.5 (1-D) y en tanto no se formulen los PTPO que ordenen los ámbitos de las OSEs, *sólo podrán autorizarse actos de uso del suelo y de transformación territorial propios de la naturaleza rústica de los terrenos, para su explotación agrícola, ganadera o forestal. También podrán autorizarse, usos o intervenciones de carácter provisional, de acuerdo a lo establecido en la legislación urbanística, garantizándose que no comprometan su destino final.*

Como ya se comentó la ordenación de los ámbitos de las OSEs se realizará a través de sendos PTPO conforme a las

Directriz 92. Criterios. (continúa)

2. (ND) El planeamiento insular preverá las conexiones necesarias de las infraestructuras viarias con las instalaciones aeroportuarias, asegurando la fluidez del tráfico en sus accesos.

3. (R) Las instalaciones aeroportuarias minimizarán su impacto ambiental y, específicamente, el producido por el ruido que generan.

4. (ND) El planeamiento insular ordenará los usos del entorno de las instalaciones en forma compatible con las actividades aeroportuarias.

Directriz 92. Criterios. (continúa)

4. (ND) El planeamiento insular ordenará los usos del entorno de las instalaciones en forma compatible con las actividades aeroportuarias.

Directriz 93. Ordenación.

1. (ND) Los Planes Insulares de Ordenación determinarán el tratamiento que recibirán los suelos en el entorno de las instalaciones aeroportuarias, promoviendo la elaboración de Planes Territoriales Especiales, en caso de que las circunstancias específicas de la ordenación de dichos entornos así lo aconsejara.

2. (ND) Los Planes Territoriales Especiales de Carreteras prestarán igualmente una atención especial a la conexión del viario insular con las instalaciones aeroportuarias, asegurando el fluido acceso a las mismas de los tráficos que generen.

3. (ND) Los Planes Territoriales Especiales de Transporte asegurarán la conexión entre las terminales aeroportuarias y los restantes nodos de la red de transporte público de la isla, fomentando la intermodalidad.

---

determinaciones que se establecen en la sección 3: Plataforma Logística del Sur de Tenerife (aeropuerto Reina Sofía) y sección 5: Aeropuerto de los Rodeos y entorno, del capítulo IV del Título II del PIOT, compatibilizando las actividades aeroportuarias con los nuevos usos que se dispongan.

En conclusión, no se requieren modificaciones en las determinaciones del PIOT vigente para cumplir lo dispuesto en esta directriz.

**[93.1 (ND)]** Se dispone que los Planes Insulares de Ordenación determinarán el tratamiento que recibirán los suelos del entorno de las instalaciones aeroportuarias, promoviendo la elaboración de Planes Territoriales Especiales si fuese necesario.

Como ya se comentó en la directriz anterior el PIOT considera la transformación territorial de las áreas ocupadas por los aeropuertos y su entornos como **Operaciones Singulares Estructurantes** cuya ordenación será establecida por **PTPO** conforme a las determinaciones establecidas en las secciones 3 y 5 del capítulo 4 del Título II del PIOT. Entre tanto será de aplicación el régimen de usos e intervenciones establecido para las **ARH de interés estratégico** donde se ubican.

El PIOT cumplimenta por tanto lo establecido en esta directriz, aunque remite la ordenación concreta del entorno de las actividades aeroportuarias a un PTPO y no PTEO. No parece que ello sea improcedente dado que los PTPO, según el artículo 23.2 del TRLOTENC tienen por objeto la ordenación de partes concretas de territorio diferenciadas por sus características naturales o funcionales, pudiendo ser su ámbito el de un sistema insular de uso estratégico, como se consideran en el PIOT los ámbitos de las instalaciones aeroportuarias.



**[94.2 (NAD)]** Con carácter de norma de aplicación directa se establece que los **efectos territoriales de las nuevas vías interurbanas** deberán ser contempladas en los Planes Insulares de Ordenación o en Planes Territoriales Especiales.

El PIOT define entre los componentes del modelo de ordenación insular, las infraestructuras insulares, entre las que figura la red viaria. Este modelo, que a escala insular establece la red viaria básica con las nuevas intervenciones propuestas, tiene valor “esquemático” y aparece reflejado en el plano del *modelo de ordenación territorial*.

Con mayor detalle, los amplios efectos territoriales de las nuevas vías interurbanas son analizados en el PIOT dentro de cada uno de los modelos de ordenación comarcal en el Título II, capítulo 2, y, en función de estos, define una serie de criterios particulares para la ejecución de cada uno de los nuevos elementos que conforman el modelo de la estructura viaria de la comarca concreta.

Dentro del marco descrito, el PIOT prevé que estos criterios de intervención sean ampliados a través de la formulación del correspondiente planeamiento territorial, para poder evaluar con mayor detalle los efectos que supone la implantación de estas infraestructuras en el territorio, en este sentido:

- Con carácter general, en el artículo 3.3.3.7 (1-D) -ahora (2-D)- de *criterios sobre la ordenación de las infraestructuras viarias*, con objeto de adecuar la estructura viaria propuesta en el PIOT a criterios de integración paisajística, ambiental y funcional y a establecer la relación del viario con los usos del territorio, dimensionamiento, niveles de servicio y adecuación al modelo territorial establece que se redactará un **Plan Territorial Especial de Ordenación de Carreteras**.
- Con carácter particular, y en función especialmente, de los efectos territoriales y ambientales que sobre la Vega lagunera podría tener la ejecución de la Autopista exterior, el PIOT remite el trazado definitivo de este elemento al desarrollo del PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana.

Por lo expuesto se concluye que las determinaciones contenidas en el modelo viario de cada comarca y en el artículo 3.3.3.7 del PIOT contemplan lo dispuesto con carácter de NAD en esta directriz con lo que no existe carencia de contenidos o contradicción entre ambos documentos y no se precisa adaptación al respecto.

Directriz 94. Principios. (NAD)

1. Las intervenciones en materia de red viaria se enfocarán desde una perspectiva integradora que tenga en cuenta la profunda capacidad de transformación del territorio con cualquier implantación viaria, por sí misma y en sus conexiones con una red viaria más amplia.
2. Los amplios efectos territoriales de las nuevas vías interurbanas requieren que sean contempladas y definidas en los Planes Insulares de Ordenación o, en su defecto, en los Planes Territoriales Especiales.
3. La red viaria ha de plantearse en términos de soporte de las líneas de transporte colectivo, en su caso, a la par que en función del tráfico de automóviles. Su concepción se integrará con el sistema intermodal de transporte adoptado para cada isla.
4. Las intervenciones en la red viaria se concebirán teniendo en cuenta que sus efectos mantendrán su repercusión durante largos periodos de tiempo.

Directriz 96. Ordenación viaria insular. (ND)

1. La ordenación de las redes viarias será objeto de los Planes Insulares de Ordenación, en el marco de las presentes Directrices y de las Directrices de Ordenación de las Infraestructuras. Las determinaciones de unos y otros instrumentos podrán ser desarrolladas mediante Planes Territoriales Especiales.

2. Los Planes Insulares de Ordenación precisarán los lugares que han de ser enlazados por nuevos ejes viarios interurbanos y las características básicas de las vías que han de proveer dicha accesibilidad, en consonancia con el modelo territorial adoptado para la isla. Las propuestas de los Planes Insulares de Ordenación han de inspirarse en los principios y satisfacer los objetivos reseñados en las Directrices 94 y 95.

3. El Plan Insular de Ordenación establecerá sus propuestas teniendo en consideración que las soluciones de accesibilidad y, en consecuencia, la tipología del viario que se determine ha de establecerse en razón de las características de los territorios a los que se destinan. En este sentido realizará un tratamiento diferenciado según las vías hayan de servir a medios urbanos, franja litoral, áreas agrícolas interiores, áreas de montaña o espacios protegidos.

---

**[96.1 (ND)]** Entre los cuatro elementos con que se define el modelo de ordenación territorial, se describen las infraestructuras insulares entre las que figura, además de los puertos y aeropuertos, la red viaria.

El modelo de ordenación viaria se define, con carácter general, en el Plan Insular en el artículo 2.1.3.4, donde establece los criterios generales de la red y se definen los corredores insulares como elementos principales conformadores de la misma.

Para la consolidación de este modelo el PIOT prevé a partir de los dos corredores insulares existentes, el cierre del anillo insular, disponiendo dos tramos viarios de alta capacidad: uno exterior al área metropolitana y otro que salva la discontinuidad entre las vertientes norte y sur por el oeste. Desde este anillo perimetral se articulan viarios de menor rango que vertebran las comarcas, unos existentes y otros previstos por el PIOT -2.1.3.4 (2-D) y plano Modelo de Ordenación Territorial-. La definición del modelo se concreta, como ya se ha indicado, a través de los modelos de ordenación comarcal,

Por último, el PIOT prevé desarrollar el modelo de ordenación viario a través de la formulación del **Plan Territorial Especial de Ordenación de Carreteras**, que tendrá un mayor alcance en la definición de la red, y del **PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana**, que desarrollará con mayor concreción el modelo para esta comarca.

Según lo expuesto, se considera que el PIOT cumplimenta las determinaciones de este apartado, no requiriendo adaptación al respecto.

**[96.2 (ND)]** En el plano del modelo de ordenación territorial y entre las determinaciones sobre la *ordenación de la red viaria y los transportes* establecido para cada comarca en el capítulo 2º del Título II se describen, entre las características de los submodelos comarcales el papel de las vías -existentes y propuestas- así como la función que desempeñan en el MOT. En base a ello se considera que el PIOT incorpora en sus determinaciones actuales lo dispuesto en este apartado.

**[96.3 (ND)]** Sobre lo dispuesto en este apartado según el cual los PIO establecerán sus propuestas viarias teniendo en consideración que las **características del viario serán acordes a las características de los territorios** a los que se destinan, se considera que el PIOT cumple lo establecido en este apartado dado que, en los artículos correspondientes a la descripción del modelo viario y de transportes comarcal, describe las vías diferenciando si se trata de ejes costeros, tramos del corredor, vías de características urbanas destinadas a unir núcleos, etc., en el marco de la ordenación específica planteado para cada comarca.

---

**[96.6 (ND)]** Incorporando la caracterización viaria establecida en el Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDIC), se establece que **los PIO diseñarán la red viaria de cada isla**, distinguiendo la **red de nivel básico**, **red de nivel intermedio** y **red viaria agrícola**.

En sus determinaciones actuales el PIOT, en la definición del modelo viario, utiliza dos clasificaciones para referirse a las vías, en función del nivel de servicio y en función de su papel en el modelo de ordenación insular.

En el artículo 1.4.2.4 (8-R) se establece una relación de infraestructuras viarias por niveles de servicio tal como se establece para todos las infraestructuras y dotaciones que se ordenen configurando redes:

- **1<sup>er</sup> Nivel:** Autopistas y autovías, carreteras que conformen el modelo viario insular y canales de tráfico especializado.
- **2<sup>o</sup> Nivel:** Resto de carreteras, vías urbanas estructurantes, calles urbanas y canales de tráfico especializado.
- **3<sup>er</sup> Nivel:** Vías rurales y senderos.

En el plano correspondiente al Modelo de Ordenación Territorial y en el esquema del modelo viario y de transporte, se diferencian los corredores insulares, las vías comarcales y las vías locales complementarias.

Para cumplir con lo dispuesto en este apartado de la directriz y caracterizar el modelo viario conforme a la clasificación establecida por las Directrices de Ordenación General y el PDIC, se modifican los planos citados y se incorpora un nuevo apartado (1-D) al artículo 3.3.3.7 que incorpora la citada clasificación, que será también utilizada por el PTEO de carreteras al desarrollar la propuesta del PIOT. El nuevo apartado 1-D establece que *la **ordenación de la red viaria de Tenerife se realizará conforme al submodelo de ordenación de las infraestructuras viarias y de transporte establecido por el Plan Insular en la definición del Modelo de Ordenación Territorial, que se completará concretando y diferenciando:***

- La **red de nivel básico**, conformada por los corredores insulares -que podrán incorporar otros modos- y las carreteras de interés regional establecidas en la normativa de aplicación. Todas las vías que integran esta red son vías de primer nivel de servicio.
- La **red de nivel intermedio**, que comprende el resto de carreteras que conforman el modelo insular, que también serán consideradas vías de primer nivel de servicio, y el resto de la red de carreteras y viarios urbanos, que se adscribirán al segundo nivel.
- La **red viaria rural** integrada por las vías que proporcionan acceso a los lugares donde se realizan actividades propias del medio rural (agrícolas, ganaderos, forestales, etc...) y que se adscriben al tercer nivel de servicio.

Directriz 96. Ordenación viaria insular. (ND) (continúa)

3. El **Plan Insular de Ordenación** establecerá sus propuestas teniendo en consideración que las soluciones de accesibilidad y, en consecuencia, la tipología del viario que se determine ha de establecerse en razón de las características de los territorios a los que se destinan. En este sentido realizará un tratamiento diferenciado según las vías hayan de servir a medios urbanos, franja litoral, áreas agrícolas interiores, áreas de montaña o espacios protegidos.

4. La red viaria habrá de planificarse en coherencia con el Plan Territorial Especial de Transporte de la isla, de forma que la red se integre en el sistema intermodal de transporte definido y, en su caso, reserve suelo para las líneas de transporte colectivo.

5. El planeamiento de las carreteras se basará en el principio de jerarquía viaria, identificando las funciones que cumplirá cada tramo de carretera, en base a las cuales, y atendiendo a las características ambientales y territoriales del ámbito afectado, se establecerán las condiciones de trazado y sección de la vía, número y tipo de nudos, control de accesos y posible coexistencia con otros modos de transporte.

6. Los Planes Insulares de Ordenación diseñarán la red viaria de cada isla, estableciendo la jerarquía de las distintas vías y su especialización funcional, de acuerdo con la siguiente caracterización:

a) Red de nivel básico, que se destinará a tráficos de largo recorrido, incluso del transporte público a ese nivel. Esta red englobará los ejes que señalen los Planes Insulares de Ordenación, además de las carreteras de interés regional establecidas en la normativa de aplicación.

b) Red de nivel intermedio, cuya finalidad será, además de complementar a la anterior, dar una mayor interconexión a la isla y enlazar en condiciones adecuadas los núcleos urbanos próximos, con capacidad suficiente para soportar el transporte público de cercanías. Esta red englobará las carreteras insulares y municipales establecidas y definidas en la legislación aplicable.

c) Red viaria agrícola, que deberá satisfacer las necesidades propias del medio rural, especialmente desde la perspectiva del sistema de producción. El planeamiento territorial especial establecerá sus características funcionales, conforme a esta finalidad.

Directriz 96. Ordenación viaria insular. (ND) (continúa)

6. Los Planes Insulares de Ordenación diseñarán la red viaria de cada isla, estableciendo la jerarquía de las distintas vías y su especialización funcional, de acuerdo con la siguiente caracterización:

a) Red de nivel básico, que se destinará a tráficos de largo recorrido, incluso del transporte público a ese nivel. Esta red englobará los ejes que señalen los Planes Insulares de Ordenación, además de las carreteras de interés regional establecidas en la normativa de aplicación.

b) Red de nivel intermedio, cuya finalidad será, además de complementar a la anterior, dar una mayor interconexión a la isla y enlazar en condiciones adecuadas los núcleos urbanos próximos, con capacidad suficiente para soportar el transporte público de cercanías. Esta red englobará las carreteras insulares y municipales establecidas y definidas en la legislación aplicable.

c) Red viaria agrícola, que deberá satisfacer las necesidades propias del medio rural, especialmente desde la perspectiva del sistema de producción. El planeamiento territorial especial establecerá sus características funcionales, conforme a esta finalidad.

7. La red propuesta por los Planes Insulares de Ordenación deberá asegurar la fluida accesibilidad desde cualquier núcleo urbano a la red básica.

---

Se incorpora la caracterización viaria establecida en esta directriz y se identifica esta clasificación viaria con la clasificación por niveles de servicio descritos en el PIOT, modificaciones que se consideran necesarias para adaptar sus determinaciones a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General.

**[96.7 (ND)]** Tal como se ha comentado, el PIOT establece el modelo de ordenación viario en dos niveles de descripción, el nivel insular y el comarcal. El modelo a nivel insular se basa en un *anillos con derivaciones radiales en sentido costa-cumbre*, que establece la conexión del sistema de núcleos principales de la isla y éstos con las principales infraestructuras, equipamientos y espacios naturales -artículo 2.1.3.4 (1-D)-. A través de los modelos de ordenación comarcal, en lo que se incorpora un apartado específico sobre el modelo viario y de transportes de cada comarca se concretan las determinaciones del modelo insular y se definen las conexiones entre los distintos núcleos de la comarca.(Capítulo II del Título II).

Por lo expuesto anteriormente, se considera que el modelo de ordenación viaria establecido por el PIOT cumplimenta este apartado sin que sean necesarias modificaciones al respecto.

---

**[97.1 (ND)]** Según se indicó en los comentarios de la directriz anterior, con carácter general el PIOT establece la ordenación de la red viaria como uno de los submodelos a través de los que se define el Modelo de Ordenación Merritorial (MOT), en dos niveles de descripción el insular y el comarcal.

Además con objeto de desarrollar la estructura viaria propuesta por el PIOT y adecuarla a los criterios expuestos en el capítulo 3 en materia de infraestructuras (...) en cuanto a su integración paisajística, ambiental y funcional, a la relación del viario con los usos del territorio, al dimensionamiento y niveles de servicio de cada uno de ellos y a la adecuación al modelo de ordenación territorial en que se inserta, se prevé la elaboración de un **Plan Territorial Especial de Ordenación de Carreteras**, según se dispone en la artículo 3.3.3.7 (1-D) -ahora (2-D)-.

Por lo expuesto se considera que el PIOT cumplimenta lo dispuesto en este apartado de la directriz.

**[97.2 (ND)]** Aunque se cita a los Planes Insulares de Ordenación, lo dispuesto en este apartado está dirigido al contenido de los PTEO de Carreteras.

#### Directriz 97. Planeamiento territorial especial. (ND)

1. En concordancia con las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, la ordenación de la red viaria insular será realizada por el **Plan Insular de Ordenación** o remitida a un Plan Territorial Especial de ámbito insular. Los Planes Territoriales Especiales de Carreteras serán elaborados a partir de los Planes de Carreteras ya existentes, que adoptarán en lo sucesivo esa categoría de planeamiento, y conforme a las determinaciones de las presentes Directrices y de las Directrices de Ordenación de las Infraestructuras.

2. Los Planes Territoriales Especiales de Carreteras, en el marco de las Directrices sectoriales y los **Planes Insulares de Ordenación**, establecerán los corredores más idóneos para el trazado del viario que forman las redes estructurantes, los corredores del viario propio de la red del sistema de accesibilidad intermedia, los tipos de vías que van a establecerse en esos corredores y las prioridades para su ejecución.

3. Los Planes Territoriales Especiales, para la satisfacción de las nuevas demandas, priorizarán el uso y aprovechamiento de las plataformas o infraestructuras viarias existentes, mejorando sus condiciones técnicas y de seguridad, cuando este acondicionamiento sea posible.

4. Los Planes Territoriales Especiales de carreteras contendrán los objetivos de accesibilidad, movilidad, funcionalidad y durabilidad que han de satisfacer los viarios seleccionados y que serán acordes con el entorno en el que se van a establecer las nuevas vías.

5. Los Planes Territoriales Especiales establecerán los criterios de integración paisajística y recorrido escénico que han de servir para la intervención en los terrenos afectados por la ejecución del viario y, en su caso, en sus márgenes, abordando el diseño integrado del espacio viario y su entorno inmediato.

---

#### Directriz 98. Diseño de las vías.

1. (NAD) El diseño de las vías se realizará conforme a su normativa específica y desde una concepción homogénea por isla, atendiendo a la integración de éstas con su entorno y la máxima preservación posible de la calidad ambiental del corredor en el que se vayan a implantar.
2. (NAD) El diseño de las vías prestará una atención especial para que la propia configuración de las estructuras y el acondicionamiento paisajístico del nuevo viario realcen los valores del territorio.
3. (ND) El planeamiento y proyecto de las vías incorporará los elementos necesarios para facilitar el uso e integración en ellos de los servicios de transporte público.
4. (ND) Las Directrices de Ordenación sectorial preverán las condiciones para que los proyectos viarios favorezcan la reutilización de los materiales constructivos.
5. (ND) El planeamiento adoptará las medidas precisas para preservar el carácter de las vías de comunicación, evitando la implantación en éstas de actividades y usos urbanos, tales como la construcción de aceras, instalaciones de servicios urbanos y similares, y ordenando y limitando la accesibilidad al viario intermunicipal recurriendo, cuando fuera preciso, a la previsión de caminos de servicio que recojan y encaucen los tráfico interiores.
6. (NAD) Las eventuales sendas peatonales y para ciclistas se localizarán y diseñarán de forma funcionalmente independiente de las carreteras, en las debidas condiciones de seguridad vial e integradas paisajísticamente en el entorno.
7. (NAD) Los tramos de carreteras que queden fuera de servicio o cuyos tráfico principales se encaminen por nuevas vías serán rehabilitados paisajísticamente y, en su caso, acondicionados para su reutilización, destinándose preferentemente a rutas de interés turístico, sendas peatonales y para ciclistas o áreas de descanso.
8. (NAD) Los corredores utilizados por las carreteras incorporarán otras infraestructuras lineales que puedan adaptarse a sus trazados y que sean técnicamente compatibles con el viario, sin perjuicio de que las opciones de uso generen las imputaciones económicas necesarias para su ejercicio. La oportunidad de hacer coincidir las obras de las diferentes infraestructuras será objeto de seguimiento por parte de las autoridades competentes.

---

**[98.5 (ND)]** Por las determinaciones que establece, este apartado referido al planeamiento parece más dirigido a los Planes Generales de Ordenación y sus instrumentos de desarrollo, a la hora de formalizar la ordenación pormenorizada, que a los Planes Insulares de Ordenación; no obstante el Plan Insular en su escala; establece en artículo 2.3.9.2 (5-D) que no se podrán clasificar como suelo urbano o urbanizable aquellas áreas en los márgenes de los viarios que no formen parte de la trama urbana del núcleo.

**[98.8 (NAD)]** El PIOT ya prevé que el espacio de los corredores viarios sea utilizado de forma compartida con otras infraestructuras lineales. En el artículo 2.1.3.4 (1-D) establece que, como regla general, en los corredores insulares se priorizará la integración del tráfico viario y el transporte colectivo y se compatibilizarán las infraestructuras lineales.

En el artículo 3.3.4.2. (5-D), se establece que los elementos viarios, en tanto introducen un alto nivel de transformación en el territorio que atraviesan deben adecuar su funcionalidad para canalizar aquellas otras infraestructuras que puedan adaptarse a su trazado. A tal fin se preverá en los proyectos de carreteras **la ejecución de túneles de servicio para la canalización de todo tipo de infraestructuras así como de los canales exclusivos de transporte** previstos en los planes de infraestructuras y sectoriales correspondientes.

Las determinaciones del PIOT son concordantes con lo establecido en esta norma de aplicación directa.



**[100.4 (ND)]** La mención en este apartado al Plan Insular de Ordenación no implica introducir nuevos contenidos dado que se realiza con objeto de que la planificación de los transportes públicos se realice en concordancia con el sistema de núcleos del Plan Insular. Esta idea ya está recogida en el Plan Insular cuando en el artículo 3.3.3.8 *sobre criterios de ordenación del transporte colectivo* establece que la ordenación del transporte colectivo tendrá que *ser coherente con el modelo de ordenación y los condicionantes del territorio tinerfeño*, previendo intercambiadores de transporte en los principales núcleos urbanos y centros de actividad y disponiendo canales exclusivos de gran fluidez que los unan. -apartado (4-D), ahora (4-D) y (6-D)-.

Directriz 100. Objetivos. (ND)

1. La planificación de los transportes públicos contribuirá al eficaz logro de los objetivos fijados para el transporte en estas Directrices y, en particular, a los reseñados en la Directriz 82.

2. La planificación de los transportes terrestres públicos regulares de viajeros de Canarias se programará y ejecutará partiendo del reconocimiento de los mismos como servicio público esencial.

3. La planificación de los transportes públicos perseguirá, prioritariamente y en el menor plazo posible, el establecimiento de una oferta cualificada y suficiente para satisfacer la demanda de movilidad de los residentes y turistas en y entre las islas, así como en el interior de los diversos ámbitos urbanos. La planificación ha de contener igualmente los métodos necesarios para asegurar la adecuación de las prestaciones a la evolución de la demanda.

4. La planificación de los transportes públicos ha de esforzarse por contribuir de manera eficiente al proceso hacia un desarrollo más sostenible en el archipiélago, de forma que sus propuestas favorezcan el ahorro del consumo energético, la minimización de las demandas de nuevas infraestructuras de vialidad, la reducción de las emisiones contaminantes originadas por el tráfico de vehículos y la preservación de los ecosistemas y espacios de mayor interés. Esta planificación deberá respetar y ser acorde en todo momento con las determinaciones contenidas en los **Planes Insulares de Ordenación** y, en particular, con las que configuran el sistema de ciudades de cada isla.

5. Las administraciones públicas fomentarán e incentivarán el mejor y más eficiente uso del transporte terrestre privado, mediante la adecuada ordenación de estacionamientos y aparcamientos en relación con los sistemas de transporte colectivo, la regulación y restricción del tráfico urbano de no residentes, la preferencia para vehículos privados de alta ocupación y el establecimiento de vías peatonales y rodonaes, entre otras.

#### Directriz 102. Ordenación. (ND)

1. La relevancia que debe asumir el transporte público terrestre en el archipiélago requiere que las intervenciones a realizar en esta materia sean planteadas como un apartado propio específico dentro del Plan Territorial Especial de Transporte de ámbito insular señalado en la anterior Directriz 83.

2. La elaboración de dichos planes ha de realizarse en el marco de la cooperación entre las diferentes administraciones canarias y, en especial, entre el Gobierno de Canarias, los cabildos y los propios ayuntamientos, con participación de los usuarios y los agentes del transporte público y privado.

3. El Plan Territorial Especial de Transporte establecerá las intervenciones necesarias que deban realizarse dentro del ámbito insular para la consecución de los objetivos de las Directrices de Ordenación Sectorial. El plan establecerá el marco para la prestación de los servicios de taxis en cada isla, fomentando el alcance supramunicipal de sus servicios y la diversificación de sus prestaciones como elementos subsidiarios de las guaguas. El plan señalará igualmente las acciones necesarias para la gestión y ordenación del transporte colectivo en la isla, estimulando la formación de Consorcios Insulares de Transporte o de figuras similares que atiendan la implantación y la debida integración de los diferentes elementos del sistema.

4. La efectividad de los Planes Territoriales Especiales de Transporte requiere la adopción conjunta de un contrato programa que asegure la financiación de las actuaciones contenidas en los mismos, al que el Gobierno de Canarias prestará una destacada contribución. Este contrato programa atenderá de manera especial la implantación de los medios de transporte público menos contaminantes.

5. Los Planes Insulares de Ordenación deberán prever para los corredores de alta demanda la introducción de sistemas de transporte en plataforma exclusiva, considerando la oportunidad del establecimiento de servicios ferroviarios para atenderlos.

**[102.5 (ND)]** El PIOT cumplimenta esta directriz en tanto que en el artículo 3.3.3.8, se prevé la implantación de sistemas de transporte público de tipo guiado o sistemas convencionales con canales de uso exclusivo:

- En el apartado 3-D del citado artículo se establece que el **Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo *intervendrá globalmente sobre la estructura de la movilidad insular(..)*** estudiando para determinar las alternativas de ordenación más adecuadas, ***las posibilidades de los sistemas y medios no convencionales de transporte para su posible implantación o fomento de cara a la alteración del reparto modal de partida.***

- En el apartado 6-D -ahora (7-D)- se prevé la formulación de **Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado** (tranvía, metro ligero, etc.) en:

-Área Metropolitana de Santa Cruz – La Laguna.

-Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.

-Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla.

Dos de los trazados previstos, transcurrirán en el margen de los corredores insulares, destinados a trayectos de largo recorrido, mientras el otro discurrirá a través de la ciudad consolidada solventando los desplazamientos urbanos y contribuyendo a la recualificación y consolidación de las áreas urbanas a las que da servicio, tal como está previsto en el apartado siguiente.

- En el apartado 7-D -ahora (8-D)- se establece que la ***definición de los trazados deberá hacerse basándose en un estudio de movilidad del área a la que se pretenda servir así como de estudios de viabilidad técnica y económica que justifiquen su necesidad y conveniencia, así como su sostenibilidad en el tiempo. La implantación del transporte alternativo se utilizará como catalizador de renovaciones urbanísticas y como herramienta para reconducir el esfuerzo urbanizador hacia los núcleos principales del sistema insular de asentamientos urbanos.***

Conforme a lo expuesto se verifica que el PIOT ya prevé la implantación de sistemas de transporte en plataforma exclusiva para los corredores de alta demanda cumpliendo con lo dispuesto en este apartado.

---

Directriz 102. Ordenación. (ND) (continúa)

6. El planeamiento general deberá prever las reservas de suelo que precisen los corredores de transporte colectivo previstos en el municipio, de acuerdo con las determinaciones de los Planes Territoriales Especiales de Transporte. Dichas determinaciones podrán afectar, al menos, a la ubicación de las estaciones principales de guaguas interurbanas, al establecimiento de plataformas compartidas o exclusivas para el transporte público interurbano en algunos tramos, y a la ubicación y características de los aparcamientos públicos.

7. El planeamiento general deberá integrar las propuestas de sistemas de transporte urbano que considere necesarias y acordes con los objetivos de estas Directrices, satisfaciendo una parte destacada de los movimientos mediante dicho transporte colectivo. Para ello, el planeamiento deberá perseguir al menos los siguientes objetivos:

a) Disponer de una red coherente y eficaz de aparcamientos colectivos que cubra especialmente las inmediaciones de los intercambiadores de transporte y de los principales accesos a la ciudad.

b) Reservar carriles para el transporte colectivo en régimen exclusivo o compartido con vehículos de alta ocupación.

8. Será requisito para la aprobación del planeamiento de desarrollo que resuelva satisfactoriamente la integración de los nuevos espacios urbanos en los sistemas de transporte colectivo.

## Título V Infraestructuras y Transporte

### CAPÍTULO VII TELECOMUNICACIONES Y SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN



Directriz 105. Ordenación.

1. (ND) La Administración de la Comunidad Autónoma desarrollará la ordenación del espacio radioeléctrico de Canarias.

2. (ND) Las administraciones públicas canarias desarrollarán Planes Estratégicos y de Modernización mediante la aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones y, en particular, planes de modernización tecnológica del conjunto de los servicios vía radio.

3. (ND) Los municipios, por medio de sus ordenanzas, establecerán los procedimientos que aseguren que las obras de instalación de nuevas infraestructuras de telecomunicaciones se coordinarán con las restantes obras que deban llevarse a cabo en cada término. Fijarán igualmente los criterios para la ubicación de las instalaciones de telefonía, de transmisión de información, y de antenas domésticas. El Gobierno de Canarias, concertadamente con las administraciones insulares y municipales, realizará un modelo de ordenanzas tipo, para su posible adopción por los municipios.

4. (NAD) Las administraciones públicas promoverán la integración y el acceso a los servicios de telecomunicaciones en las escuelas, equipamientos culturales y lugares de esparcimiento. Igualmente, crearán puntos de acceso en espacios públicos, como aeropuertos, estaciones de guaguas, centros de ocio o bibliotecas, para facilitar el acceso de los ciudadanos a diferentes servicios públicos, como la información, la venta de entradas y otros.

5. (NAD) La Administración de la Comunidad Autónoma promoverá estudios de diagnóstico sobre la situación de las empresas en relación con las tecnologías de la información y las comunicaciones, como paso previo para la promoción del uso de dichas tecnologías en todos los sectores productivos.

**[105.7 (ND)]** En el artículo 3.3.3.5 sobre *criterios sobre la ordenación de las infraestructuras de telecomunicación* se prevé la elaboración de un **PTEO de Infraestructuras de Telecomunicación** con objeto de *optimizar las ubicaciones y trazados de los principales elementos, para que, en la medida de lo posible, los distintos proveedores de estos servicios concentren sus instalaciones en los mismos soportes materiales (...) garantizando la adecuada cobertura a la demanda insular.*

Según el apartado (1-D) del citado artículo el PTEO definirá los elementos de ámbito comarcal e insular y regulará las condiciones en base a las cuales se admita la instalación de los restantes. Se entiende que con el término “los restantes” se está haciendo alusión a las infraestructuras municipales por lo que, según lo dispuesto en el apartado tercero de esta directriz sobre la formulación de ordenanzas municipales, se elimina del citado apartado 1-D la potestad atribuida al **PTEO de Infraestructuras de Telecomunicación** para la definición de las condiciones de implantación de las infraestructuras municipales.

En el apartado tercero de esta directriz se establece que serán las **ordenanzas municipales de telecomunicaciones** las que fijen los criterios para la ubicación de las instalaciones de telefonía, de transmisión de información y de antenas domésticas, de manera que, para la adaptación de las determinaciones del PIOT a lo dispuesto en esta directriz se corrige la redacción del apartado (1-D):

Debido a las especiales características de estas infraestructuras, así como a que se encuentran sometidas a intensos procesos de innovación tecnológica, su ordenación territorial debe acometerse desde un único **Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Telecomunicación** que defina los elementos de ámbito territorial comarcal e insular.

Con la modificación realizada, las determinaciones del PIOT se ajustan a lo dispuesto en esta directriz.

---

**Directriz 105. Ordenación.**

6. (ND) Las administraciones públicas promoverán la creación de teleservicios y redes y puntos comerciales, con el objeto de que las pequeñas y medianas empresas puedan beneficiarse de servicios avanzados sin necesidad de asumir grandes inversiones, considerando la inclusión de proveedores de servicios de aplicaciones para administración y gestión de empresas.

7. (ND) Cuando la complejidad o la envergadura de las afecciones territoriales de las instalaciones de telecomunicaciones lo requieran, se ordenarán mediante Planes Territoriales Especiales que primarán la reordenación de los equipamientos e infraestructuras existentes, maximizando su uso, sobre nuevas implantaciones.

## Título VI PATRIMONIO CULTURAL Y PAISAJE

Directrices de Ordenación General	Directrices analizadas <sup>1</sup>	Directrices que implican modificaciones en el PIOT
<p><b>CAPÍTULO I PATRIMONIO CULTURAL</b></p> <p>Directriz 106. Objetivos. (NAD)            Directriz 107. Ordenación. (ND)            Directriz 108. Recursos y equipamientos culturales. (ND)            Directriz 109. Conjuntos históricos. (ND)            Directriz 110. Patrimonio arqueológico, etnográfico y paleontológico. (ND)            Directriz 111. Gestión. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO II PAISAJE</b></p> <p>Directriz 112. Criterios generales. (ND)            Directriz 113. Paisaje natural y rural. (ND)            Directriz 114. Infraestructuras. (ND)            Directriz 115. Periferias urbanas. (ND)            Directriz 116. Paisaje urbano. (ND)</p>	<p><b>CAPÍTULO I PATRIMONIO CULTURAL</b></p> <p>Directriz 106. Objetivos. (NAD)            Directriz 107. Ordenación. (ND)</p> <p>Directriz 110. Patrimonio arqueológico, etnográfico y paleontológico. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO II PAISAJE</b></p> <p>Directriz 112. Criterios generales. (ND)            Directriz 113. Paisaje natural y rural. (ND)            Directriz 114. Infraestructuras. (ND)            Directriz 115. Periferias urbanas. (ND)            Directriz 116. Paisaje urbano. (ND)</p>	<p><b>CAPÍTULO I PATRIMONIO CULTURAL</b></p> <p>Directriz 107. Ordenación. (ND)</p> <p>Directriz 110. Patrimonio arqueológico, etnográfico y paleontológico. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO II PAISAJE</b></p> <p>Directriz 113. Paisaje natural y rural. (ND)            Directriz 114. Infraestructuras. (ND)            Directriz 115. Periferias urbanas. (ND)            Directriz 116. Paisaje urbano. (ND)</p>

<sup>1</sup> En esta columna se distingue en azul aquellas directrices que se comentan, específicamente, en el presente documento, para justificar, en algunos casos, porque se ha considerado que el PIOT con sus determinaciones actuales ya está adaptado y, en otros, los motivos de la introducción -o la desaparición- de nuevas determinaciones en el Plan Insular. En negro se mantienen aquellas directrices que una vez analizadas, conforme a la metodología expuesta, se estima que no merecían especiales comentarios, porque se concluyó que, de forma evidente, no requerían adaptación del PIOT.



## Título VI Patrimonio Cultural y Paisaje

### CAPÍTULO I PATRIMONIO CULTURAL



Directriz 107. Ordenación. (ND)

1. Los criterios y orientaciones, de carácter territorial, para la ordenación, gestión y protección del patrimonio cultural se establecerán mediante la formulación de Directrices de Ordenación del Patrimonio Cultural, cuyo fin será desarrollar, en coordinación con los cabildos insulares, la dimensión territorial, en el ámbito del archipiélago, de las determinaciones establecidas en la vigente legislación de protección del patrimonio histórico canario.

2. Las Directrices de Ordenación del Patrimonio Cultural integrarán el contenido de las Directrices de Ordenación establecidas como instrumentos de planificación cuatrienal en la vigente legislación del patrimonio histórico canario.

3. Las Directrices de Ordenación del Patrimonio Cultural tendrán los siguientes objetivos:

a) Establecer una política coherente y unificada de conservación y rehabilitación del patrimonio definido en el apartado 1 de la Directriz anterior, para todo el archipiélago.

b) Fijar los criterios para la catalogación sistemática de dicho patrimonio, y en particular, para la elaboración de los Catálogos arquitectónicos y las Cartas arqueológicas, etnográficas y paleontológicas.

c) Proporcionar las orientaciones para el diseño y desarrollo de los programas de protección y recuperación patrimonial del Gobierno de Canarias y de las políticas de inversión pública en el patrimonio inmueble.

d) Determinar los criterios generales de ordenación de los conjuntos y sitios históricos, los sitios etnológicos y las zonas arqueológicas, estableciendo programas para la redacción de los instrumentos de planeamiento correspondientes.

e) Potenciar el uso público de los bienes patrimoniales de propiedad pública, facilitando su acceso y el conocimiento de los mismos por la población, así como fomentar el acceso público a los bienes patrimoniales de titularidad privada y desarrollar una política de adquisición de dichos inmuebles por las instituciones públicas.

4. Los Planes Insulares de Ordenación, por sí mismos, o mediante los Planes Territoriales Especiales correspondientes, contendrán, al menos, las siguientes determinaciones:

**[107.4 (ND)]** En este apartado se establecen contenidos que, conforme a las Directrices del Patrimonio Cultural, deberán incorporar los **Planes Insulares de Ordenación** o los **Planes Territoriales Especiales** que los desarrollen:

- Criterios para la ordenación de conjuntos históricos, sitios y zonas que estando o no declarados BIC tengan especial relevancia en la isla.
- Medidas cautelares de protección de los mismos en tanto carezcan de normas de ordenación específicas
- Criterios dirigidos al planeamiento urbanístico para la protección del patrimonio histórico, especialmente para la elaboración de Catálogos.

Considerando que las Directrices de Ordenación de Patrimonio Cultural aún no se han formulado y que las determinaciones que se hayan de incorporar deberán ser conforme a los criterios que éstas establezcan, para la adaptación del PIOT a lo dispuesto en esta directriz se remite a la elaboración de un **PTEO del Patrimonio Cultural** que desarrolle lo dispuesto en la misma declinado que sea el PIOT quien cumplimente directamente las determinaciones de la directriz 107.4.

La incorporación en el artículo 3.1.7.2 de este PTEO como instrumento de desarrollo del PIOT motiva la eliminación del Catálogo Insular de Bienes de Interés Patrimonial previsto en el plan vigente como instrumento autónomo y con ello la desaparición de las determinaciones dirigidas al mismo así como la reestructuración de las disposiciones en materia de ordenación de los recursos culturales. Muchas de las determinaciones del PIOT vigente se dirigen ahora en la línea de lo dispuesto en la directriz 107.4.c) a la elaboración de los catálogos municipales, sin perjuicio de las que pueda establecer en el futuro el PTEO.

**Tabla comparativa de las determinaciones del PIOT vigente con las del Plan en tramitación**

PIOT vigente	PIOT en tramitación
3.1.6.1 (1-E) Disposiciones generales, definiciones	3.1.7.1 (1-E) Disposiciones generales, definiciones
3.1.6.1 (2-E) Disposiciones generales, definiciones	3.1.7.1 (2-E) Disposiciones generales, definiciones (modif.)
3.1.6.2 (1-E) Catálogo Insular de Bienes de Interés Patrimonial	Eliminado
3.1.6.2 (2-AD) Catálogo Insular de Bienes de Interés Patrimonial	Eliminado
3.1.6.2 (3-AD) Catálogo Insular de Bienes de Interés Patrimonial	Eliminado
3.1.6.2 (4-D) Catálogo Insular de Bienes de Interés Patrimonial	Eliminado
3.1.6.2 (5-D) Catálogo Insular de Bienes de Interés Patrimonial	3.1.7.4 (2-D) Criterios para la catalogación de los bienes inmuebles...(modif..)
3.1.6.3 (1-D) Área de influencia de los Bienes de Interés Patrimonial	3.1.7.5 (1-D) Área de influencia de los bienes inmuebles (modif.)
3.1.6.3 (2-R) Área de influencia de los Bienes de Interés Patrimonial	3.1.7.5 (3-R) Área de influencia de los bienes inmuebles
3.1.6.4 (1-D) Documentación sobre los inmuebles catalogados	3.1.7.3 (4-D) Protección de los recursos culturales

PIOT vigente	PIOT en tramitación
3.1.6.4 (2-D) Documentación sobre los inmuebles catalogados	3.1.7.1 (5-D) Protección de los recursos culturales
3.1.6.4 (3-D) Documentación sobre los inmuebles catalogados	Eliminado
3.1.6.5 (1-D) Conservación de los bienes inmuebles de interés patrimonial	3.1.7.7 (1-D) Conservación de los bienes inmuebles
3.1.6.5 (2-D) Conservación de los bienes inmuebles de interés patrimonial	3.1.7.7 (2-D) Conservación de los bienes inmuebles
3.1.6.6 (1-D) Consecuencias de la inclusión en el Catálogo Insular...	Eliminado
3.1.6.6 (2-AD) Consecuencias de la inclusión en el Catálogo Insular...	3.1.7.3 (6-AD) Protección de los recursos culturales (modif.)
3.1.6.6 (3-D) Consecuencias de la inclusión en el Catálogo Insular...	Eliminado
3.1.6.6 (4-D) Consecuencias de la inclusión en el Catálogo Insular...	Eliminado
3.1.6.6 (5-D) Consecuencias de la inclusión en el Catálogo Insular...	Eliminado
3.1.6.6 (6-D) Consecuencias de la inclusión en el Catálogo Insular...	Eliminado
3.1.6.6 (7-D) Consecuencias de la inclusión en el Catálogo Insular...	3.1.7.8 (4-D) Criterios de intervención sobre el patrimonio cultural (modif.)
3.1.6.7 (1-D) Desarrollo de la protección de los recursos culturales	3.1.7.3 (2-D) Protección de los recursos culturales (modif.)
3.1.6.7 (2-D) Desarrollo de la protección de los recursos culturales	3.1.7.3 (4-D, guión tercero) Protección de los recursos culturales (modif.)
3.1.6.7 (3-D) Desarrollo de la protección de los recursos culturales	3.1.7.3 (7-D) Protección de los recursos culturales (modif.)
3.1.6.7 (4-D) Desarrollo de la protección de los recursos culturales	3.1.7.3 (8-D) Protección de los recursos culturales (modif.)
3.1.6.8 (1-D) Obras e intervenciones en los elementos catalogados	3.1.7.6 (1-D) Obras e intervenciones en los elementos catalogados (modif.)
3.1.6.8 (2-D) Obras e intervenciones en los elementos catalogados	3.1.7.6 (4-D) Obras e intervenciones en los elementos catalogados
3.1.6.8 (3-D) Obras e intervenciones en los elementos catalogados	3.1.7.6 (3-D) Obras e intervenciones en los elementos catalogados
3.1.6.9 (1-D) Criterios para la clasificación de los bienes inmuebles...	Eliminado
3.1.6.9 (2-D) Criterios para la clasificación de los bienes inmuebles...	3.1.7.4 (3-D) Criterios para la catalogación de los bienes inmuebles...(modif.)
3.1.6.9 (3-D) Criterios para la clasificación de los bienes inmuebles...	3.1.7.4 (4-D) Criterios para la catalogación de los bienes inmuebles
3.1.6.9 (4-D) Criterios para la clasificación de los bienes inmuebles...	3.1.7.6 (2-D) Obras e intervenciones en los elementos catalogados
3.1.6.9 (5-D) Criterios para la clasificación de los bienes inmuebles...	Eliminado
3.1.6.10 (1-R) Criterios de intervención sobre el patrimonio cultural	3.1.7.8 (1-R) Criterios de intervención sobre el patrimonio cultural
3.1.6.10 (2-D) Criterios de intervención sobre el patrimonio cultural	3.1.7.8 (2-D) Criterios de intervención sobre el patrimonio cultural
3.1.6.10 (3-D) Criterios de intervención sobre el patrimonio cultural	3.1.7.8 (3-D) Criterios de intervención sobre el patrimonio cultural
3.1.6.10 (4-D) Criterios de intervención sobre el patrimonio cultural	3.1.7.8 (5-D) Criterios de intervención sobre el patrimonio cultural
---	3.1.7.2 (1-D) PTEO del Patrimonio Cultural (nuevo artículo)
---	3.1.7.2 (2-D) PTEO del Patrimonio Cultural (nuevo artículo)
---	3.1.7.2 (3-R) PTEO del Patrimonio Cultural (nuevo artículo)
---	3.1.7.2 (4-D) PTEO del Patrimonio Cultural (nuevo artículo)
---	3.1.7.3 (3-D) Protección de los recursos culturales (nuevo apartado)
---	3.1.7.5 (2-D) Área de influencia de los bienes catalogados(nuevo apartado)

Directriz 107. Ordenación. (ND)

4. Los Planes Insulares de Ordenación, por sí mismos, o mediante los Planes Territoriales Especiales correspondientes, contendrán, al menos, las siguientes determinaciones, conforme a las Directrices de Ordenación de Patrimonio Cultural:

a) Criterios específicos para la ordenación de los conjuntos, sitios y zonas de cada isla, tanto los declarados bienes de interés cultural como los que, sin serlo, tengan una especial relevancia en el ámbito insular.

b) Establecimiento de medidas cautelares de protección y mantenimiento de los mismos, en tanto carezcan de atención pormenorizada por planes o acciones específicas.

c) Determinación de los criterios que habrá de seguir el planeamiento urbanístico para la protección del patrimonio histórico local, y en especial, los que orientarán la confección de los catálogos municipales de bienes, que por sus características singulares o según la normativa del patrimonio histórico de Canarias, deban ser objeto de preservación.

\*(modif.) Los apartados citados con esta abreviatura son apartados del PIOT vigente cuya redacción se modifica para adecuarla al sentido de las determinaciones incorporadas en el documento de adaptación.

Directriz 110. Patrimonio arqueológico, etnográfico y paleontológico. (ND)

1. Las Directrices de Ordenación del Patrimonio Cultural proporcionarán los criterios generales para la ordenación de los sitios y zonas de valor arqueológico, etnográfico y paleontológico declarados como bienes de interés cultural o incluidos en las cartas respectivas. En particular establecerán los criterios para:

a) Definir las áreas de protección en el entorno de yacimientos arqueológicos y paleontológicos, para garantizar la integridad de los mismos y su comprensión global en el entorno en que se encuentren, y como ámbitos de aplicación de las medidas cautelares y preventivas establecidas en la legislación de patrimonio.

b) Ordenar dichas áreas de protección, excluyendo de las mismas la instalación de infraestructuras, salvo las destinadas al mantenimiento, conservación y puesta en uso de los mismos.

2. Los caminos históricos y los senderos rurales, como elementos inmuebles en los que confluyen los valores históricos con los etnográficos, serán objeto en las Directrices de Ordenación Sectorial de medidas concretas para su recuperación y mantenimiento.

3. Las Directrices de Ordenación del Patrimonio Cultural establecerán igualmente los criterios para la rehabilitación y puesta en uso de los bienes etnográficos, respetando los elementos originales.

4. Los Planes Insulares de Ordenación o los instrumentos de planeamiento territorial que los desarrollen, establecerán los espacios que habrán de integrarse en una red de mantenimiento y limpieza de los yacimientos arqueológicos y paleontológicos, que completen las funciones de inspección y vigilancia correspondientes.

---

**[110.4 (ND)]** Según lo dispuesto en esta directriz, el PIOT o un PTEO que lo desarrolle, contendrá los **espacios que habrán de integrarse en una red de mantenimiento y limpieza de los yacimientos arqueológicos y paleontológicos** que completen las funciones de inspección y vigilancia de los mismos.

Con objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en la misma, se incorpora en el artículo 3.1.7.2 el apartado (4-D) en el que se establece que el PTEO del Patrimonio Cultural, determinará los espacios que habrán de integrarse en la red de mantenimiento y limpieza de los yacimientos arqueológicos y paleontológicos.



**[112.1 (ND)]** Enunciado genérico dirigido a todos los instrumentos de planeamiento, que se concreta en determinaciones específicas dirigidas a cada instrumento concreto en directrices posteriores.

**[112.2 (ND)]** A pesar de que se cita al planeamiento insular y al municipal, esta directriz está dirigida a los contenidos de las Directrices de Ordenación del Paisaje. Las cuestiones que son objeto del planeamiento insular se concretan en posteriores directrices.

Directriz 112. Criterios generales. (ND)

1. Constituirá objetivo básico de todo instrumento de ordenación la cualificación del paisaje natural, rural o urbano al que afecte.
2. Las Directrices de Ordenación del Paisaje establecerán los criterios para:
  - a) Caracterizar los paisajes de las islas y determinar las actuaciones a realizar en los mismos, conforme a los distintos tipos y situaciones que se reconozcan, a fin de que el planeamiento insular y general identifique y ordene los mismos.
  - b) Conservar o recuperar los paisajes de mayor interés, potenciar el valor de los recursos del paisaje y ordenar armoniosamente los nuevos escenarios paisajísticos.
  - c) Ordenar las antiguas zonas agrarias abancaladas, las franjas costeras, las periferias urbanas, los entornos de los lugares de acceso a cada isla, los corredores de las grandes vías y las entradas en las poblaciones y zonas turísticas.
  - d) Programar y desarrollar en cada isla, a partir del planeamiento insular y general, actuaciones dirigidas a destacar el valor de los paisajes más singulares o, que por su posición estratégica, resulten de mayor significación.
3. El planeamiento urbanístico prestará especial atención a la ordenación en situaciones paisajísticas caracterizadas por su inadecuación topográfica en cualquier clase de suelo y, en particular:
  - a) Evitará la ocupación por la edificación y la urbanización de los terrenos con pendiente superior al 50%, así como aquellos que afecten a líneas de horizonte o a perfiles destacados del terreno, como lomos, conos, montañas y otros.
  - b) Se evitará igualmente la canalización y ocupación del cauce del barranco con rellenos para instalaciones deportivas, jardines, dotaciones u otros.
  - c) Como criterio general, se prohibirá la construcción en el borde exterior de los viales que den a ladera, dejándolo abierto y sin edificación.
  - d) Se dará un tratamiento adecuado tanto a los bordes del suelo urbano y urbanizable como al encuentro de las partes diferentes del tejido urbano, estableciendo como criterio preferente el remate con viario ineditado en su borde exterior.

#### Directriz 113. Paisaje natural y rural. (ND)

1. Los Planes Insulares de Ordenación y el planeamiento urbanístico señalarán, conforme a las diferentes situaciones caracterizadas en las Directrices, las áreas consideradas prioritarias para su ordenación paisajística pormenorizada, que se llevará a cabo mediante Planes Territoriales Especiales y Planes Especiales de Ordenación, dependiendo de que su ámbito abarque o no, respectivamente, a más de un municipio.

2. Las Directrices definirán los instrumentos de fomento económico que se establecerán para incentivar a los propietarios a la conservación o, en su caso, a la recuperación de los paisajes tradicionales. Entre esos instrumentos deberán figurar las posibles modalidades de convenio entre administraciones agrarias y agricultores para tal fin, que determinen los compromisos que cada parte asume y las formas en que las contraprestaciones económicas a los agricultores serían libradas.

3. Las Directrices de Ordenación del Paisaje proporcionarán los criterios a tener en consideración en el diseño de la rehabilitación de los paisajes rurales. Los Planes Insulares de Ordenación señalarán los ámbitos territoriales de singular interés que precisen para su regeneración paisajística de políticas sectoriales integradas, que se ordenarán y gestionarán por los cabildos mediante la formulación de Planes Territoriales Especiales de rehabilitación del paisaje. Específicamente, tendrán por objeto la ordenación de rutas turísticas, principales vías de acceso, ámbitos de singular significación cultural o paisajística y, en general, el entorno de los elementos naturales o culturales definidores de la imagen de la isla.

**[113.1 (ND)]** Según lo dispuesto en este apartado el PIOT deberá señalar las **áreas consideradas prioritarias para su ordenación paisajística pormenorizada**, conforme a las diferentes situaciones paisajísticas que definan las Directrices de Ordenación del Paisaje. La ordenación de estas áreas será acometida posteriormente por **Planes Territoriales Especiales de Ordenación** o por **Planes Especiales** según el ámbito que se trate.

Aunque esta directriz está dirigida específicamente al contenido de los Planes Insulares de Ordenación, conforme a los criterios iniciales adoptados para abordar esta Adaptación, no se incorporan en el PIOT *áreas prioritarias de ordenación paisajística pormenorizada* dado que la caracterización de diferentes situaciones –paisajísticas- a que se alude en la directriz han de ser señaladas por las Directrices de Ordenación del Paisaje, aún en elaboración.

**[113.3 (ND)]** Según lo dispuesto en este apartado los PIO señalarán ámbitos territoriales de singular interés para su rehabilitación paisajística.

Para cumplimentar lo dispuesto en ésta y las siguientes directrices respecto de la protección y ordenación del paisaje se ha incorporado una nueva sección, la 6ª, en el capítulo 1 del Título III del PIOT, específicamente destinada al paisaje. Para cumplimentar esta directriz el PIOT determina en el apartado (3-D) del artículo 3.1.6.1 de la nueva sección 6ª, los ámbitos que considera de singular interés para su rehabilitación paisajística, a través no sólo de planes, sino de programas o proyectos, en función de las características de las intervenciones necesarias en cada caso.

Los ámbitos considerados, por su relevancia en la percepción del territorio, son:

- Las **infraestructuras viarias** que se citan a continuación, centrando las actuaciones bien en la propia infraestructura, bien en los terrenos adyacentes y en los frentes urbanos más próximos:
  - Las carreteras insulares de acceso a los principales Espacios Naturales Protegidos, considerando su carácter de recorrido turístico y paisajístico. Se incluyen las carreteras que sirven de acceso o atraviesan los espacios naturales que reciben una mayor afluencia de visitantes a lo largo del año: Parque Nacional del Teide, Parque Rural de Anaga y Parque Rural de Teno.
  - La red insular de senderos de gran recorrido, compuesta por los siguientes senderos GR-131, GR- 131.2 y GR 133. La práctica de actividades recreativas en la naturaleza, en especial el senderismo, constituye una herramienta muy efectiva para un mejor conocimiento y difusión de los valores paisajísticos de la Isla por lo que deben fomentarse a las actuaciones de mejora en los puntos próximos a estos senderos que presenten un deterioro paisajístico.

---

-Las autovías TF-1, TF-2 y TF-5, atendiendo especialmente a la percepción de los bordes urbanos. En este caso, se priorizarán aquellas actuaciones de rehabilitación paisajística que se desarrollen en los tramos de autovía comprendidos entre los aeropuertos de la Isla –al tratarse de los principales puntos de entrada de turistas- y la zona turística del Sur y el área metropolitana, con la intención de mejorar la percepción visual inicial que se tenga de Tenerife.

- Los **paisajes rurales agrícolas tradicionales** de mayor interés, conforme a las instrucciones del artículo 3.4.2.7: los valles de la Orotava y Güímar, las plataformas costeras de la Isla Baja, Las Galletas-Costa del Silencio y Valle Guerra-Tejina-Bajamar.

Para completar la adaptación a lo dispuesto en la directriz 113.3 las determinaciones citadas se ilustran con un nuevo plano incorporado al PIOT denominado “Ámbitos de regeneración paisajística”

**[113.4 (ND)]** Según lo dispuesto en esta directriz el **planeamiento insular** -podemos interpretar PIOT o PTEO- tendrá que **delimitar áreas de protección del paisaje**, que atendiendo a la conformación orográfica insular y a la capacidad de los principales barrancos para articularse como corredores verdes, conformen una red o sistema de áreas protegidas que garanticen el mantenimiento de la biodiversidad y de los procesos ecológicos esenciales.

Considerando que la directriz está dirigida al *planeamiento insular* y no específicamente a los PIO, en el apartado primero (1-D) del artículo 3.1.6.2 se dirige esta instrucción a los contenidos que ha de desarrollar el PTEO del Paisaje, con lo que a los efectos de esta adaptación se da cumplimiento a lo dispuesto en la misma.

Directriz 113. Paisaje natural y rural. (ND)

4. El planeamiento insular, siguiendo criterios de equilibrio territorial y de superación de la escala local en relación con el paisaje, delimitará áreas de protección del paisaje atendiendo a la conformación orográfica de cada isla, a los potentes sistemas transversales de la geomorfología o a su capacidad natural de organización de sistemas de suelos protegidos en continuidad, capaces de articularse como corredores verdes susceptibles de favorecer la biodiversidad y producir una regeneración natural, paisajística y funcional de carácter insular.

5. Los poderes públicos adoptarán especiales medidas de control y vigilancia con el objetivo de impedir la degradación paisajística causada por acciones ilegales de edificación, vertidos de residuos, movimientos de tierras, aperturas de caminos y otras.

---

Directriz 114. Infraestructuras. (ND)

1. Las Directrices de Ordenación del Paisaje proporcionarán criterios para la atención al paisaje en las intervenciones en nuevas vías de comunicación, que deberán tener en cuenta los puntos de mayor valor paisajístico, los recorridos panorámicos de relevancia singular y los principales impactos percibidos. Los tratamientos que se señalen atenderán a la mejora de la percepción estática y dinámica desde las principales vías de comunicación.

2. Las Directrices de Ordenación del Paisaje establecerán los criterios paisajísticos que deben seguir, en su diseño e implantación, las grandes infraestructuras puntuales, los equipamientos, instalaciones y edificaciones repetitivas como gasolineras, invernaderos, vallados, y cierres.

3. El planeamiento insular, en relación con el impacto paisajístico de las grandes infraestructuras, deberá establecer los objetivos, criterios y condiciones sin perjuicio de las competencias estatales en materia de infraestructuras y para el adecuado ejercicio del deber de colaboración interadministrativa.

a) Para el planeamiento, proyecto y ejecución de las infraestructuras viarias, portuarias y aeroportuarias y, en su caso, para la redacción de proyectos complementarios de adaptación paisajística.

b) De los planes especiales y proyectos de mejora e integración paisajística de las obras públicas ya ejecutadas, con especial atención a las autopistas y autovías, y su capacidad de organizar sistemas de paisaje de orden supramunicipal.

c) Para el desarrollo, implantación y adecuación paisajística de las infraestructuras de telecomunicación, distribución de energía y conducciones de agua en alta.

---

**[114.3 (ND)]** Según lo dispuesto en este apartado el planeamiento insular -sea PIO o sea PTEO de ámbito insular conforme a los criterios adoptados para esta adaptación- en relación con el **impacto paisajístico de las grandes infraestructuras** establecerá **objetivos, criterios y condiciones** para el planeamiento, proyecto y ejecución de las infraestructuras nuevas y para los planes especiales o proyectos de mejora de las infraestructuras existentes.

Aunque el PIOT con carácter general incorpora en el artículo 3.3.2.2. determinaciones sobre la integración paisajística y ambiental de las infraestructuras, éstos no tienen el nivel de pormenorización requerido por la directriz. Con objeto de completar estos criterios y alcanzar el nivel de detalle necesario se remite esta labor al **PTEO de Ordenación del Paisaje**, tal como figura en el apartado primero (1-D) del nuevo artículo 3.1.6.2., donde se recogen las instrucciones específicas dirigidas al citado plan.

Con ello, a los efectos de esta adaptación, se da cumplimiento a lo dispuesto en esta directriz.

---

**[115.1 (ND)]** Se establecen dos cuestiones dirigidas al planeamiento insular en este apartado: la atención al tratamiento paisajístico de las periferias urbanas y zonas turísticas y la previsión de reservas de suelo destinado al desarrollo de parques rústicos o periurbanos.

- Sobre el **tratamiento paisajístico de las periferias urbanas y las zonas turísticas** se entiende que la directriz pretende referirse al tratamiento paisajístico no de los bordes edificados –siguiente directriz- sino de los ámbitos territoriales de la periferia de las grandes concentraciones urbanas y de los núcleos turísticos. Dado que estas determinaciones están dirigidas al planeamiento insular en sentido genérico y no directamente al Plan Insular, se ha remitido el cumplimiento de lo dispuesto en la misma al PTEO de Ordenación del Paisaje previsto por el PIOT.

En el nuevo artículo 3.1.6.2 (1-D) se incorpora entre las cuestiones que habrá de desarrollar dicho Plan *el establecimiento de criterios para el tratamiento paisajístico de las periferias urbanas, en especial de las áreas metropolitanas y de los núcleos urbanos más relevantes, sean o no turísticos* por los que, a efectos de esta adaptación, se da por cumplimentada esta directriz.

- Sobre el establecimiento de la **previsión de reservas de suelo para parques rústicos o periurbanos**, reseñar que esta determinación concreta lo establecido en la directriz 59.1 en que se encomendaba al *planeamiento insular* la definición -o el establecimiento de criterios para su localización por los PGO- de una red de parques periurbanos cercanos a las principales concentraciones de población.

En la *sección 3ª del capítulo 2 del Título III del PIOT*, se establecen *criterios de dimensionamiento y localización para las redes dotacionales*. Según éstos cada red dotacional estará estructurada jerárquicamente en tres niveles de prestación de servicios, de los que corresponden al primer nivel aquellas dotaciones de carácter insular o comarcal, que sería el correspondiente a los parques periurbanos, que el PIOT los define como grandes espacios públicos de más de 10Has situados en el exterior de los núcleos urbanos y que conllevan un mayor nivel de equipamientos complementarios. (1.4.2.3 11-R)

En los artículos 3.2.3.2 y 3.2.3.3., se establecen criterios de dimensionamiento y localización de las dotaciones según los que, entre otros, los planes ubicarán las dotaciones de primer nivel de servicio en *emplazamientos centrales respecto al modelo de ordenación insular o comarcal correspondiente, con acceso directo e inmediato desde los corredores insulares viarios y de transporte*.

Directriz 115. Periferias urbanas. (ND)

1. El planeamiento insular prestará una atención específica al tratamiento paisajístico de las periferias urbanas, en especial de las áreas metropolitanas, grandes ciudades y zonas turísticas, y establecerá la previsión de reservas de suelo destinado al desarrollo de parques rústicos o periurbanos preferentemente en suelos agrícolas abandonados en dichos ámbitos.

Directriz 115. Periferias urbanas. (ND)

2. El planeamiento general establecerá los criterios para la regeneración ambiental y paisajística de los entornos agrícolas degradados en las periferias urbanas y remitirá a planes especiales el diseño de intervenciones de protección y rehabilitación del paisaje especialmente en los bordes y entornos de núcleos turísticos, el entorno periurbano de las ciudades, la periferia rural de los núcleos de población y los antiguos asentamientos espontáneos de población.

3. El planeamiento general preservará los suelos que, sin tener un destacado valor económico ni ambiental, pudieran jugar un papel protagonista en la mejora del paisaje metropolitano, por su situación estratégica y su capacidad de producir mejoras de paisaje en entornos muy degradados. Igualmente, deberá someter a planeamiento especial la regeneración ambiental y paisajística de los espacios residuales que, por su valor de situación en relación con los suelos urbanos, resulten más idóneos para inducir sinergias de cualificación de su entorno. El planeamiento general y las ordenanzas municipales, establecerán determinaciones precisas para mantener en cultivo o revegetados los suelos de las periferias urbanas y los espacios residuales vacíos y, en todo caso, en las adecuadas condiciones ambientales y de limpieza.

---

Por otra parte, en la línea de las Directrices, el PIOT prevé la redacción de un Plan Territorial Especial de Ordenación de las Áreas Libres de Esparcimiento, *para cubrir sus necesidades de esparcimiento de la población en el medio natural o rústico, reforzar su conciencia ambiental y disminuir la presión sobre las áreas más sensibles del territorio* -3.2.4.2. (4-D)-

En conclusión, el PIOT con sus determinaciones actuales da cumplimiento a lo establecido en el apartado primero de esta directriz respecto a la previsión de reservas de suelo para parques rústicos o periurbanos, en tanto que incorpora criterios generales para su localización y delimitación, y remite a la elaboración del PTEO de Áreas Libres de Esparcimiento, de ámbito Insular, que establezca su localización concreta.

---

**[116.1 (ND)]** En este apartado se establecen instrucciones al planeamiento insular para la incorporación de determinaciones que tengan por objeto la **mejora del paisaje urbano de la ciudad consolidada**, estableciendo:

- a) **Criterios paisajísticos para los límites entre el suelo rural y urbano** incluyendo indicaciones precisas de ordenación en relación con la articulación del espacio urbano consolidado y los nuevos crecimientos.
- b) **Criterios para la delimitación de áreas urbanas que generan un especial impacto paisajístico o ambiental**, fijando las condiciones ambientales y funcionales para su reinserción paisajística.

Si bien el documento vigente del Plan Insular, contiene algunos criterios para la delimitación y ordenación de los bordes urbanos en el artículo 2.3.9.2, no se puede dar por cumplimentada la directriz en tanto que no se incorporan las determinaciones requeridas en el apartado b) acerca de los criterios de delimitación de áreas las áreas urbanas que generen un especial impacto paisajístico.

Dado que lo dispuesto no esté específicamente dirigido al contenido de los PIO, sino del planeamiento insular, se incorpora los requerimientos de esta directriz a los contenidos que ha de desarrollar el PTEO del Paisaje, según se refleja en el artículo 3.1.6.2.. Con ello se da cumplimiento a la directriz, en lo que al PIOT se refiere.

#### Directriz 116. Paisaje urbano. (ND)

1. El planeamiento insular, con el objeto de mejorar el paisaje urbano en la ciudad consolidada, deberá incluir las siguientes determinaciones:

a) Criterios paisajísticos para los límites entre el suelo rural y urbano, incluyendo indicaciones precisas de ordenación en relación con la articulación del espacio urbano consolidado y los nuevos crecimientos.

b) Criterios para la delimitación de áreas urbanas que generan un especial impacto paisajístico o ambiental, fijando las condiciones ambientales y funcionales para su reinserción paisajística.

2. Los planes generales de ordenación, para la mejora cualitativa del paisaje urbano en la ciudad consolidada, habrán de desarrollar los criterios insulares anteriores, y las siguientes determinaciones:

a) Definición de sistemas de espacios libres y peatonales en continuidad, a partir de los espacios libres existentes, como forma de integrar las cualidades de la geografía al paisaje urbano, aumentar la densidad de las plantaciones vegetales y mejorar las condiciones ambientales urbanas.

b) Criterios para el desarrollo de planes especiales de mejora ambiental en los barrios de las primeras periferias urbanas de las ciudades metropolitanas, que creen condiciones básicas de urbanidad.

c) Criterios para la adaptación paisajística, mediante planes especiales, de las urbanizaciones residenciales construidas en zonas de laderas y fuertes pendientes y de los polígonos y zonas industriales degradadas.

d) Criterios para la puesta en marcha de programas de intervención paisajística que desarrollen proyectos de imagen para la mejora de las condiciones generales del paisaje urbano, que incluyan la creación de hitos y dotación de monumentos artísticos.

e) Recualificación de los vacíos urbanos, especialmente en los polígonos residenciales, que posibiliten la mejora del paisaje urbano, incrementen la complejidad funcional y faciliten la integración social.

## Título VII TERRITORIO Y ACTIVIDAD ECONÓMICA

Directrices de Ordenación General	Directrices analizadas <sup>1</sup>	Directrices que implican modificaciones en el PIOT
<p><b>CAPÍTULO I BASES GENERALES</b></p> <p>Directriz 117. Objeto. (ND)            Directriz 118. Principios. (ND)            Directriz 119. Empleo y ordenación. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO II ACTIVIDAD TURÍSTICA</b></p> <p>Directriz 120. Principios. (ND)            Directriz 121. Criterios. (ND)            Directriz 122. Renovación edificatoria y rehabilitación urbana. (ND)            Directriz 123. Límites y ritmos del crecimiento. (ND)            Directriz 124. Equipamiento complementario. (ND)            Directriz 125. Formación. (NAD)</p> <p><b>CAPÍTULO III ACTIVIDAD AGRARIA</b></p> <p>Directriz 126. Criterios. (NAD)            Directriz 127. Objetivos. (NAD)            Directriz 128. Medio rural.</p> <p><b>CAPÍTULO IV CONSTRUCCIÓN</b></p> <p>Directriz 129. Objetivos. (ND)            Directriz 130. Criterios de intervención. (ND)            Directriz 131. Criterios ambientales. (ND)            Directriz 132. Formación. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO V INDUSTRIA Y SERVICIOS</b></p> <p>Directriz 133. Principios. (ND)            Directriz 134. Ordenación de espacios productivos. (ND)            Directriz 135. Ordenación de equipamientos y servicios. (ND)            Directriz 136. Grandes equipamientos comerciales y de ocio. (ND)</p>	<p><b>CAPÍTULO I BASES GENERALES</b></p> <p>Directriz 119. Empleo y ordenación. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO II ACTIVIDAD TURÍSTICA</b></p> <p>Directriz 124. Equipamiento complementario. (ND)            Directriz 125. Formación. (NAD)</p> <p><b>CAPÍTULO III ACTIVIDAD AGRARIA</b></p> <p>Directriz 126. Criterios. (NAD)            Directriz 127. Objetivos. (NAD)            Directriz 128. Medio rural.</p> <p><b>CAPÍTULO IV CONSTRUCCIÓN</b></p> <p>Directriz 129. Objetivos. (ND)            Directriz 130. Criterios de intervención. (ND)            Directriz 131. Criterios ambientales. (ND)            Directriz 132. Formación. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO V INDUSTRIA Y SERVICIOS</b></p> <p>Directriz 134. Ordenación de espacios productivos. (ND)            Directriz 135. Ordenación de equipamientos y servicios. (ND)            Directriz 136. Grandes equipamientos comerciales y de ocio. (ND)</p>	<p><b>CAPÍTULO I BASES GENERALES</b></p> <p><b>CAPÍTULO II ACTIVIDAD TURÍSTICA</b></p> <p>Directriz 124. Equipamiento complementario. (ND)</p> <p><b>CAPÍTULO III ACTIVIDAD AGRARIA</b></p> <p><b>CAPÍTULO IV CONSTRUCCIÓN</b></p> <p><b>CAPÍTULO V INDUSTRIA Y SERVICIOS</b></p> <p>Directriz 134. Ordenación de espacios productivos. (ND)            Directriz 136. Grandes equipamientos comerciales y de ocio. (ND)</p>

<sup>1</sup> En esta columna se distingue en azul aquellas directrices que se comentan, específicamente, en el presente documento, para justificar, en algunos casos, porque se ha considerado que el PIOT con sus determinaciones actuales ya está adaptado y, en otros, los motivos de la introducción -o la desaparición- de nuevas determinaciones en el Plan Insular. En negro se mantienen aquellas directrices que una vez analizadas, conforme a la metodología expuesta, se estimó que no merecían especiales comentarios, porque se concluyó que, de forma evidente, no requerían adaptación del PIOT.



## Título VII Territorio y Actividad Económica

### CAPÍTULO II ACTIVIDAD TURÍSTICA

Directriz 124. Equipamiento complementario. (ND)

1. Las Directrices de Ordenación del Turismo fomentarán la implantación del equipamiento turístico complementario que diversifique y cualifique la oferta turística, al tiempo que contribuya a incrementar sus efectos positivos sobre la economía y el empleo.

2. El planeamiento insular habrá de establecer las condiciones de implantación de los equipamientos turísticos de mayor impacto territorial por la extensión que ocupan y los recursos naturales que utilizan, como campos de golf, puertos recreativos, parques temáticos u otros.



**[124.2 (ND)]** Salvo los puertos, que conforme a la clasificación de usos realizada por el PIOT tienen la consideración de infraestructuras, el resto de los equipamientos citados son considerados **establecimientos turísticos recreativos**; según las definiciones del artículo 1.4.2.8 constituyen *los inmuebles, espacios e instalaciones cuyo uso principal es la realización de actividades recreativas, de ocio y de esparcimiento en espacios adaptados, destinados fundamental y mayoritariamente a los visitantes turísticos de la isla.*

El Plan Insular *vigente regula los establecimientos turísticos recreativos en el artículo 3.7.5.8*, si bien no se establecen condiciones de implantación para los mismos. Se hace alusión a la diversidad de instalaciones que se integran en esta categoría y se remite la regulación de las distintas instalaciones recreativas a los planes que ordenen ámbitos con usos turísticos.

Por otra parte, el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife (PTEOTT), tampoco establece condiciones de implantación para estos establecimientos. Realiza una clasificación de los diferentes tipos que serían admisibles las zonas turísticas y establece aquéllos que lo serán en cada zona conforme a sus características y estrategia promocional, y cita en la Memoria la posibilidad de que un PTEO que fije las condiciones específicas de implantación para cada tipo de establecimiento.

Conforme al marco expuesto, para adaptar las determinaciones del PIOT a lo dispuesto en esta directriz se ha modificado el contenido del citado artículo 3.7.5.8. sobre *condiciones de los establecimientos turísticos recreativos*:

- Se incorpora al artículo citado un nuevo párrafo (2-D) en que se remite a la elaboración de un PTEO de Establecimientos Turísticos Recreativos según está previsto en el PTEOTT vigente.
- Se incorpora un nuevo apartado (4-D) en el que se establecen algunos contenidos que tendrán que incorporar los instrumentos de ordenación que legitimen la implantación de los establecimientos turísticos recreativos.
- En el apartado (5-D) se establecen condiciones territoriales de implantación para los establecimientos turísticos recreativos, en general. Éstas serán concretadas para cada tipo de establecimiento, conforme a sus características diferenciales y requerimientos, por el PTEO de Establecimientos Turísticos Recreativos.
- En el apartado (6-D), último, se remite al artículo 3.3.3.10 del PIOT sobre criterios de ordenación de las Infraestructuras portuarias.

---

El PIOT incorpora en este documento de adaptación, el **modelo de ordenación insular de puertos** concretando aquéllos puertos que se adscriben al segundo nivel de servicio. Se señalan los tramos de costa potencialmente aptos para albergar nuevos puertos así como se localizan las nuevas infraestructuras y las intervenciones que se pretenden realizar en las existentes.

Se establecen también en este artículo 3.3.3.10, de la misma forma que para el resto de los establecimientos turísticos recreativos, condiciones de implantación para las infraestructuras portuarias que no están expresamente previstas en el PIOT, pero que se puedan legitimar en los tramos considerados potencialmente aptos, conforme a lo dispuesto en el PIOT y la legislación sectorial.

Directriz 124. Equipamiento complementario. (ND)  
(continúa)

2. El **planeamiento insular** habrá de establecer las condiciones de implantación de los equipamientos turísticos de mayor impacto territorial por la extensión que ocupan y los recursos naturales que utilizan, como campos de golf, puertos recreativos, parques temáticos u otros.

## Título VII Territorio y Actividad Económica

### CAPITULO IV CONSTRUCCION

Directriz 131. Criterios ambientales. (ND)

1. Las intervenciones públicas fomentarán la incorporación en la construcción, y en especial en la edificación, de nuevos elementos e instalaciones, en particular, equipos de energía solar térmica para el calentamiento de agua sanitaria, dispositivos de reducción de consumo de agua, sistemas comunes de frío y de instalaciones para telecomunicaciones, aislamientos térmicos y sonoros o plazas de aparcamiento en los conjuntos residenciales.

2. Las intervenciones públicas, a través de la legislación en materia de calidad y las ordenanzas municipales, velarán por la calidad arquitectónica de las edificaciones y su integración adecuada en el entorno. El Gobierno de Canarias, concertadamente con las administraciones insulares y municipales y las organizaciones e instituciones sociales implicadas, realizará un modelo de ordenanzas tipo sobre la materia, para su posible adopción por los municipios.

3. Las administraciones públicas fomentarán la reutilización de los residuos de construcción y demolición, principalmente colaborando en la implantación de instalaciones de reciclaje y considerándolos en las propias promociones.



**[131.3 (ND)]** Respecto de los residuos de la construcción y la demolición, en el apartado (4-D) del artículo 3.1.3.6 sobre el desarrollo de la ordenación de los residuos se establece que *se adoptarán estrategias para el reciclaje de escombros, utilizándolos coordinadamente a nivel insular como material de relleno, subbase de obras públicas, construcciones, etc mediante la redacción de un programa de Actuación específico.*

Además el PIOT prevé la elaboración de un **PTEO de Residuos**, cuyo documento de Avance ya ha sido aprobado, que incorpora determinaciones específicas respecto a los residuos de la construcción y demolición, con el *objetivo de ordenar la actividad en la materia y crear una red de puntos principales, debidamente legalizados y con las garantías técnicas precisas, donde se pueda realizar el depósito de escombros.* (Programa de Actuación, acción 2.2.11.1).

Por lo expuesto se considera que las determinaciones del PIOT están en la línea de lo especificado en este apartado y en la directriz 44 sobre *criterios para la gestión de los residuos de la construcción y la demolición* por lo que no se requiere adaptación de sus determinaciones al respecto.



**[134.2 (ND)]** Conforme a las definiciones y clasificaciones de los usos establecidos en el capítulo 4 del Título I del PIOT se identifican las actividades productivas a que hace referencia la directriz con los usos industriales, descritos en el artículo 1.4.2.6.

Respecto a los criterios requeridos por la directriz para la habilitación por los PGO de espacios para la instalación de actividades productivas, actualmente el PIOT establece condiciones para la implantación de usos industriales suelo rústico y para la delimitación de las áreas urbanas industriales, cuya dimensión ha de justificarse en base a *la problemática local y a las previsiones sobre el desarrollo municipal, tanto en función de los índices de evolución recientes como de acuerdo a sus objetivos respecto a la reconversión de la infraestructura industrial y terciaria existente (por ejemplo, la reubicación fuera de los cascos centrales de instalaciones existentes)*.

De acuerdo a las determinaciones del PIOT, el planeamiento general únicamente puede permitir **usos industriales** en cuatro situaciones:

- Usos industriales en suelo rústico (fuera de áreas urbanas) en asentamiento rural o agrícola.
- Usos industriales en suelo rústico a través de Proyectos de Actuación Territorial.
- Usos industriales en suelo urbano (áreas urbanas).
- Usos industriales en suelo urbanizable.

Para cada una de ellas, el Plan Insular establece los criterios para la implantación de los usos industriales:

1. En los asentamientos rurales se establecen qué únicos usos (dentro de los industriales) son admisibles -artículo 3.6.2.1 (2-D)-, los criterios con los que deben ser ordenados -artículo 3.8.3.2- y la compatibilidad de estos usos con los residenciales -artículo 3.6.2.3- .
2. Para la implantación de usos industriales en suelo rústico a través de PAT, se regulan las condiciones que deben cumplir las instalaciones destinadas a estos usos -artículo 3.6.2.2 (4-AD) antes (3-AD)- y las condiciones en que deben regular normativamente los usos industriales los PAT -artículo 3.6.2.2 (2-D)-.
3. En el artículo 3.6.2.3 del PIOT se establecen las condiciones en que los planes generales deben regular los usos industriales en áreas urbanas no industriales.

Directriz 134. Ordenación de espacios productivos. (ND)

1. Las actuaciones públicas en materia de fomento y de ordenación del territorio promoverán la habilitación de suelo adecuado para la implantación de las actividades productivas, mediante las herramientas propias del planeamiento general, con el apoyo de patrimonios públicos de suelo.
2. El planeamiento insular deberá establecer los criterios para la habilitación por el planeamiento general de los espacios adecuados para las instalaciones de las actividades productivas existentes o de las que puedan emprenderse.

Directriz 134. Ordenación de espacios productivos. (ND)

(continúa)

3. El **planeamiento insular** determinará los emplazamientos de las operaciones estratégicas de suelo para actividades productivas, que cada isla considere oportuno emprender. Estos emplazamientos deberán atenderse, al menos, a los siguientes criterios:

a) aprovecharán las oportunidades propias de la proximidad a los principales puertos y aeropuertos;

b) tratarán separadamente las actividades industriales que requieran extensas implantaciones o que establezcan serias limitaciones a la ubicación de otras actividades en sus proximidades y aquellas otras que puedan compartir el espacio con actividades de servicios;

c) requerirán fácil accesibilidad desde el viario de mayor capacidad;

d) dispondrán de los equipamientos energéticos y de agua apropiados.

4. Las actuaciones públicas de Canarias fomentarán el establecimiento de un parque tecnológico en cada una de las áreas metropolitanas.

5. Los Planes Insulares de Ordenación determinarán los espacios para actividades productivas existentes que hayan de sujetarse a operaciones de rehabilitación, así como las pautas en que éstas han de llevarse a cabo.

4. En el artículo 3.6.2.4 se regulan las condiciones que deben respetar los planes generales para delimitar los polígonos industriales.

Conforme a lo expuesto el PIOT vigente establece los criterios requeridos por la directriz para la habilitación por los Planes Generales de Ordenación de espacios destinados a actividades productivas.

**[134.3 (ND)]** En el Modelos de Ordenación Territorial el PIOT señala los emplazamientos de las operaciones estratégicas de suelo para actividades productivas dado que señala los ámbitos de las OSEs de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife y del Aeropuerto de Los Rodeos. Además señala el área ocupada por el Polígono Industrial Valle de Güímar que considera de ámbito insular y el Polígono Industrial de Granadilla integrado en el ámbito de la Plataforma Logística.

Además los emplazamientos señalados cumplen con los criterios establecidos en la directriz para la ubicación de estas actividades productivas de carácter estratégico.

Conforme a lo expuesto se considera que el PIOT cumplimenta suficientemente las determinaciones de este apartado de la directriz.

**[134.5 (ND)]** El PIOT actualmente no contiene normas para la determinación de espacios destinados a actividades productivas que deban quedar sujetos a operaciones de rehabilitación, así como las pautas en que éstas han de llevarse a cabo. A la hora de estudiar las que ha de establecer para cumplimentar esta directriz se ha de considerar que en los polígonos que ineludiblemente corresponden al PIOT, el del Valle de Güímar y el de Granadilla que son a los que se atribuye el carácter insular, no existe la necesidad de emprender operaciones de rehabilitación. Por ello, una vez solventado el nivel de servicio insular, para el nivel comarcal y municipal, se han establecido las condiciones -3.6.3.2 (4-D)- que a lo largo de la vigencia del PIOT "hagan determinable" el establecimiento de la necesidad o no de someter los polígonos a operaciones de rehabilitación, de tal manera, que será el PTEO de la Actividad Industrial o los PGO -3.6.3.2. (3-D)-, los que en base a estas condiciones "delimiten" los ámbitos a rehabilitar y remitan a la formulación de los correspondientes planes especiales. Se pretende por tanto, que sea el planeamiento territorial o urbanístico, según corresponda, el que precise el ámbito concreto de cada espacio productivo que, conforme a las condiciones establecidas en el PIOT, deba ser sometido a operaciones de rehabilitación. Esta determinación no podría ser obviada por los citados planes dado que se tratará de una norma directiva.

Además para completar la adaptación a esta directriz se han incorporado al PIOT los criterios para abordar la rehabilitación de las áreas que se delimiten, según consta en el apartado 5-D del artículo 3.6.3.2

---

En síntesis, para cumplimentar lo dispuesto en esta directriz se han incorporado las siguientes determinaciones al artículo 3.6.3.2 sobre *recualificación de áreas productivas existentes*:

-En el nuevo apartado (3-D) se establece que el PTEO de la actividad industrial previsto en el PIOT o los PGO con objeto de mejorar la calidad y funcionalidad de las áreas productivas identificarán y delimitarán ámbitos sujetos a operaciones de rehabilitación que serán ordenados a través de planes especiales.

-En el apartado (4-D) siguiente se relacionan las condiciones que determinarán que un polígono quede sometido a operaciones de rehabilitación: deficiencias en las instalaciones urbanas y en la pavimentación de aceras y calzadas, en el estado de conservación de las edificaciones y espacios libres, ausencia de instalaciones para la recogida selectiva de residuos y ausencia de zonas de aparcamiento, etc.

-En el último apartado incorporado a este artículo, el (6-D) se establecen los criterios conforme a los cuales se han de realizar las operaciones de rehabilitación de las áreas productivas.

Con las determinaciones incorporadas se considera que el PIOT se adapta a lo dispuesto en este apartado 134.5.

Directriz 134. Ordenación de espacios productivos. (ND)

(continúa)

5. Los Planes Insulares de Ordenación determinarán los espacios para actividades productivas existentes que hayan de sujetarse a operaciones de rehabilitación, así como las pautas en que éstas han de llevarse a cabo.

---

Directriz 135. Ordenación de equipamientos y servicios.  
(ND)

1. Las administraciones públicas, en sus actuaciones y a través del planeamiento, favorecerán las condiciones que permitan alcanzar un nivel adecuado de equipamiento comercial en el que se garantice la armonización de los intereses generales de la población con los intereses de los comerciantes.

2. El planeamiento general deberá analizar la estructura comercial del municipio y, en su función y justificadamente, establecer determinaciones zonales para las diferentes categorías de establecimientos que estime preciso diferenciar.

3. En particular, establecerá medidas para fomentar la recuperación, mantenimiento y promoción del comercio tradicional en los centros urbanos y, especialmente, en los conjuntos históricos.

**[135.1 (ND)]** Sin incidencia en las determinaciones concretas del PIOT. En la directriz siguiente se concretan las determinaciones establecidas por el PIOT para la ordenación de los grandes equipamientos comerciales y de ocio, además de las ya establecidas con carácter general en el documento vigente sobre la ordenación de las actividades industriales y terciarias.

Sobre la armonización de los intereses generales de la población y los intereses de los comerciantes respecto de los niveles de equipamiento comercial el PIOT, entre los criterios de ordenación de las actividades terciarias del artículo 3.6.1.2, ya parte de la necesidad de establecer criterios diferenciados para la ordenación de las **áreas de comercio tradicional** y de las **nuevas formas comerciales**, que deben resultar complementarios entre sí. Acerca de las áreas comerciales tradicionales pretende fomentar su recualificación con objeto de mantener y potenciar su carácter de áreas de centralidad en las áreas urbanas consolidadas mientras que, sobre las nuevas formas comerciales, tiene por objeto garantizar su adecuada implantación e inserción en el modelo de ordenación territorial.

---

**[136.1(ND)]** Se establecen en este primer apartado de la directriz, dos cuestiones: que el PIOT tendrá que establecer las **condiciones de implantación** de los equipamientos comerciales y de ocio con incidencia territorial amplia y que será el propio Plan Insular, un PTEO o el planeamiento general quien localice estos equipamientos comerciales.

Aunque la directriz en principio no imposibilita, tal como figura en el apartado 1, que la localización de los grandes equipamientos comerciales puedan estar expresamente prevista en los PIO o en los PTEO, además de en los PGO, lo dispuesto en la letra a) de éste apartado tercero sobre la localización expresa del establecimiento comercial en un instrumento de planeamiento, no dando por válida la sustentación de los mismos en una clasificación genérica de uso comercial o de servicio, así como las condiciones de localización dirigidas específicamente a los PGO de la letra c), indican que su previsión expresa, al menos desde un Plan Insular, resulta improbable.

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la directriz el PIOT opta por no legitimar directamente la implantación de los grandes establecimientos comerciales, sino remitir a la elaboración de un **PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio** -artículo 3.6.1.2 (3-D y 4-D)- que establezca condiciones específicas de implantación conforme, entre otras, a las diferentes zonas de la isla y la oferta comercial existente, precisando las incorporadas, con carácter general, por el Plan Insular para la adaptación a las Directrices de Ordenación General en el nuevo artículo 3.6.2.6. Estas condiciones generales establecidas por el PIOT serán de aplicación al propio Plan Territorial, si opta por la localización de los establecimientos o a los PGO que los localicen, a través de la categorización de las parcelas concretas, que en ese caso han de cumplir las establecidas por el PIOT y por el PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales.

Por otra parte, ante la ausencia de definición en la directriz del término *grandes equipamientos comerciales y de ocio con incidencia territorial amplia*, se revisan las definiciones de los usos terciarios en la categoría comercia minorista -art. 1.4.2.7.(2-R)- y en el nuevo artículo 3.6.2.6. se identifican como **grandes equipamientos comerciales** las categorías definidas como *centro comercial*, *gran establecimiento comercial polivalente*, *gran establecimiento comercial especializado* y *parques comerciales*. En el mismo artículo, considerando que pueden existir establecimientos adscritos a esta categorías, como pequeños centros comerciales, que por su escasa dimensión no tienen trascendencia territorial alguna, se establece se considerarán con incidencia territorial amplia aquéllos que superen 15000 m<sup>2</sup> construidos en el caso de de los centros comerciales y 5000 m<sup>2</sup> construidos en el caso de los grandes establecimientos comerciales.

Serán objeto del PTEO, los grandes equipamientos comerciales con incidencia territorial amplia; los restantes podrán ser localizados por el planeamiento urbanístico en parcelas donde se prevea expresamente el uso terciario en las categorías pormenorizadas de centro comercial o gran establecimiento comercial.

Directriz 136. Grandes equipamientos comerciales y de ocio. (ND)

1. El Plan Insular de Ordenación establecerá las condiciones de implantación de los equipamientos comerciales y de ocio con incidencia territorial amplia, determinando su localización directamente, a través de Planes Territoriales Especiales o, en su caso, del planeamiento general.

2. El planeamiento habrá de garantizar la adecuada localización de los grandes establecimientos comerciales y de ocio en relación con las características del equipamiento comercial en su zona de influencia, así como las previsiones de ocupación de suelo y cualesquiera otros relacionados con el urbanismo comercial en general.

3. El planeamiento ordenará los grandes equipamientos comerciales y de ocio de acuerdo con los siguientes criterios:

a) La implantación estará, expresa y específicamente, contemplada y localizada en un instrumento de planeamiento, no siendo válida su sustentación en una clasificación genérica con destino a uso comercial o de servicio.

b) Tendrán la consideración de equipamientos estructurantes del territorio, no pudiendo en ningún caso desarrollarse en suelo rústico.

c) El planeamiento general habrá de localizar dichos establecimientos, analizando y justificando:

1) Definición del ámbito de análisis de las afecciones sobre la estructura territorial.

2) Ausencia de impactos negativos significativos de la implantación sobre el medio natural, alternativas y medidas correctoras.

3) Compatibilidad de la implantación pretendida con las estrategias territoriales y urbanas definidas en el planeamiento insular y municipal, en especial con relación a posibles estrategias de renovación urbana en general y rehabilitación de centros tradicionales o históricos en particular.

4) Impacto sobre el sistema viario afectado y efecto de los nuevos flujos, previsión de soluciones de conexión y accesos, incluyendo los compromisos a asumir por los promotores en orden a ejecutar las infraestructuras de conexión, acceso y aparcamiento a su costa y terminirlas antes de la puesta en funcionamiento del centro.

Directriz 136. Grandes equipamientos comerciales y de ocio. (ND)

3. El planeamiento ordenará los grandes equipamientos comerciales y de ocio de acuerdo con los siguientes criterios:

a) La implantación estará, expresa y específicamente, contemplada y localizada en un instrumento de planeamiento, no siendo válida su sustentación en una clasificación genérica con destino a uso comercial o de servicio.

b) Tendrán la consideración de equipamientos estructurantes del territorio, no pudiendo en ningún caso desarrollarse en suelo rústico.

c) El planeamiento general habrá de localizar dichos establecimientos, analizando y justificando:

1) Definición del ámbito de análisis de las afecciones sobre la estructura territorial.

2) Ausencia de impactos negativos significativos de la implantación sobre el medio natural, alternativas y medidas correctoras.

3) Compatibilidad de la implantación pretendida con las estrategias territoriales y urbanas definidas en el planeamiento insular y municipal, en especial con relación a posibles estrategias de renovación urbana en general y rehabilitación de centros tradicionales o históricos en particular.

4) Impacto sobre el sistema viario afectado y efecto de los nuevos flujos, previsión de soluciones de conexión y accesos, incluyendo los compromisos a asumir por los promotores en orden a ejecutar las infraestructuras de conexión, acceso y aparcamiento a su costa y terminadas antes de la puesta en funcionamiento del centro.

5) Impacto sobre las infraestructuras afectadas, como la de eliminación de residuos urbanos, u otras.

d) La ordenación pormenorizada de la implantación se realizará mediante un Plan Especial de Ordenación, que abordará el centro comercial en forma integral, estableciendo determinaciones, tanto a nivel funcional como formal, sobre la edificación, los espacios y las infraestructuras anejas. El plan analizará las medidas correctoras previstas para minimizar los impactos negativos que puedan producirse, la integración visual y paisajística diurna y nocturna del conjunto en el entorno y la integración en la estructura territorial o urbana en que se implante.

---

**[136.2(ND)]** Sobre la **adecuación de la localización de los centros comerciales a las características del equipamiento comercial de su área de influencia**, el PIOT incorpora esta determinación entre las instrucciones que dirige al PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio, que figuran en el nuevo apartado (4-D) del artículo 3.6.1.2. sobre criterios y objetivos de ordenación sobre las actividades terciarias.

**[136.3(ND)]** Se establecen **criterios** dirigidos al planeamiento que ordene y localice los grandes equipamientos comerciales, recuperados algunos de los que figuraban en el artículo 6 A) del hoy derogado *DECRETO 219/1994* sobre los *Criterios Generales de Equipamiento Comercial de Canarias*, desaparecidos en los posteriores que le sustituyeron que sólo incorporan criterios sectoriales.

Conforme a la opción expuesta en el apartado primero, y considerando que se trata de una norma directiva, serán de aplicación al PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio a que remite el PIOT y al planeamiento general, no precisándose adaptación de las determinaciones del PIOT al respecto.

Para finalizar, respecto a la adaptación del PIOT a lo dispuesto en esta directriz, comentar que además del nuevo artículo o los apartados citados anteriormente, se han incorporado al PIOT los que se mencionan a continuación que tienen por objeto la introducción en la estructura articulada por el PIOT para la ordenación de las actividades industriales y terciarias, las referencias a la ordenación de los grandes equipamientos comerciales y de ocio:

-En el artículo 3.6.1.2 , introducción del apartado (3-D), además del (4-D) citado anteriormente.

-En el artículo 3.6.1.4 , introducción de un último punto en el apartado (3-D), así como un nuevo apartado (4-D).

-en el artículo 3.6.2.3 , introducción del apartado (5-D).

Con las modificaciones citadas introducidas en el capítulo 6 del Título III sobre actividades industriales y terciarias, el PIOT cumplimenta lo dispuesto en esta directriz.



## Modificaciones incorporadas en relación con los acuerdos del Pleno de la Corporación Insular

---

### RELATIVAS A LA RACIONALIZACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE DESARROLLO PREVISTOS POR EL PIOT

A continuación, conforme a los criterios especificados en el capítulo segundo sobre las medidas a adoptar para viabilizar la racionalización, simplificación y mejor gestión de los instrumentos de desarrollo del PIOT se exponen, de forma detallada y haciendo alusión a cada uno de los instrumentos de planeamiento específicos, las modificaciones que es necesario realizar en las disposiciones normativas del Plan Insular para dar cumplimiento al acuerdo del Pleno del Cabildo de Tenerife de 29 de abril de 2005, cuyo texto se incorpora en el Anexo final.

Además de la **modificación de las disposiciones normativas** relativas a la formulación de cada plan territorial u ordenanza concreta el cumplimiento del citado Acuerdo Plenario se completa, tal como se ha citado en apartados anteriores de la Memoria, con una **revisión y actualización del Programa de Actuación**, aprobado por el Pleno de la Corporación en octubre de 2003, con objeto garantizar la concordancia entre las determinaciones del Plan y las acciones programadas.

Se ha de considerar que la adaptación a las Directrices y a la legislación sectorial sobrevenida también ha supuesto introducir modificaciones en las disposiciones normativas del Plan Insular relativas a la incorporación de nuevos planes territoriales de desarrollo, a la desaparición de otros y a la redefinición de los contenidos que han de desarrollar algunos de los previstos. Por ello, en este capítulo, entre las modificaciones incorporadas se incluyen dos apartados donde se relacionan las modificaciones que, realizadas con tal objeto, han supuesto alteraciones de lo dispuesto sobre los instrumentos de desarrollo del Plan Insular.

#### **Sobre la superposición de instrumentos de ordenación en un mismo ámbito territorial**

Conforme a las determinaciones del Plan Insular vigente, en determinados ámbitos territoriales se produce la superposición de instrumentos de ordenación territorial y/o normas ambientales promovidos y gestionados por distintas administraciones hecho que, no difícilmente, se puede traducir en la coexistencia de regimenes normativos no siempre afines, con problemas de interpretación y prevalencia, o en el hecho de que lleguen a formularse instrumentos de ordenación que no tienen más carácter que el de meras recomendaciones para el otro con que convive . Es por ello que, **evitar en la medida de lo posible la superposición de instrumentos de ordenación en un mismo ámbito territorial**, ha sido uno de los criterios en que se fundamenta la modificación del PIOT que tiene por objeto la racionalización de sus instrumentos de desarrollo, según se expone en el capítulo segundo.

Al respecto se pueden diferenciar dos situaciones: la superposición en un mismo ámbito de dos Planes Territoriales Parciales de Ordenación y la coexistencia de instrumentos de ordenación de Espacios Naturales Protegidos y Planes Territoriales. La consideración de cada una de ellas lleva a plantear la posibilidad de no formular alguno de los instrumentos de ordenación previstos por el PIOT dado que, los contenidos específicos que deben ser desarrollados por estos planes podrían ser incorporados en el instrumento de ordenación a cuyo ámbito se superpone; ello tiene especial relevancia cuando se produce la coincidencia del ámbito de un instrumentos de ordenación de un Espacio Natural con el de un Plan Territorial cuyas determinaciones sólo tendrían carácter de recomendación para el instrumento que ordene el Espacio Natural.

A) La superposición en un mismo ámbito de Planes Territoriales Parciales de Ordenación.

Es este el caso de los **PTPO del ámbito extractivo de Guama- el Grillo** delimitado por el PIOT y del **PTPO de la OSE del Complejo de Tratamiento Integral de Residuos** (Complejo Ambiental de Residuos) de Arico, cuyo ámbito territorial queda incorporado al del área extractiva.

En el artículo 2.4.8.4 (2-D) del PIOT vigente, correspondiente a las determinaciones que se deben desarrollar a través de la ordenación de la OSE del Complejo Ambiental de Arico, se establece que la zona *se califica paralelamente como ámbito extractivo* y que *en la formación de los vasos de vertedero, y, en general, en todos los movimientos de tierras necesarios para la adecuación de las áreas de vertido, se preverá el almacenamiento transitorio de las extracciones, para la satisfacción de las necesidades de puzolana en la isla, para la cubrición de las áreas de vertido que estén en uso y para la restauración paisajística, sanitaria y funcional de las clausuradas.*

Según lo expuesto queda claro que los ritmos de extracción en el ámbito de Guama-El Grillo quedarán condicionados en gran medida por la actividad del Complejo Ambiental y que, a su vez, tendrá que ser el PTPO del Complejo Ambiental el que prevea las áreas concretas de extracción, las de almacenaje del material extraído y la restauración final del ámbito conforme a la necesidad de construir nuevos vasos de vertedero y sellar los existentes, así como reservar las áreas destinadas a la instalación de las diferentes infraestructuras de gestión y tratamiento de residuos.

Conforme a las consideraciones anteriores se pretende con la modificación que sea el PTPO de la OSE del Complejo de Tratamiento Integral de Residuos de Arico –ahora OSE del Complejo Ambiental de Residuos de Arico\*- el que asuma la ordenación de la actividad extractiva en el ámbito, incorporando las determinaciones establecidas para el ámbito de Guama-El Grillo en la ficha del Anexo I del Título III. Ello es posible porque en el artículo 3.5.2.6 *sobre el planeamiento de los ámbitos extractivos* se establece que, *para compatibilizar la coordinación en el tiempo y en el espacio de las actividades extractivas y de restauración con aquellas otras actividades (...), que se desarrollen simultáneamente y con las definitivas del ámbito, es conveniente la formulación de una figura de ordenación de conjunto con carácter de Plan*

Territorial Parcial, *bajo cuyas condiciones se autoricen y desarrollen las distintas canteras individuales que pudieran aparecer en su interior*, sin condicionar la necesaria formulación de un PTPO y sin que éste haya de tener carácter específico. Ello queda corroborado si se tiene en cuenta que, en sus determinaciones actuales, el PIOT delimita expresamente trece ámbitos extractivos pero no establece taxativamente la obligatoriedad de formular un PTPO para cada ámbito concreto.

Al objeto de que sea el PTPO del Complejo Ambiental de Residuos de Arico el que asuma la ordenación de la actividad extractiva en su ámbito haciendo innecesaria la formulación de un PTPO de la actividad extractiva del ámbito de Guama-El Grillo, se ha añadido un nuevo apartado (3-D) al artículo 2.4.8.4. sobre criterios de ordenación del Complejo Ambiental en que se establece que el PTPO ordenará la actividad extractiva del ámbito, estableciendo las áreas de extracción, los ritmos de extracción y las sucesivas conformaciones orográficas del ámbito, compatibilizando las actividades extractivas con las restantes del Complejo Ambiental.

En consecuencia, en la ficha correspondiente al ámbito de Guama- El Grillo del anexo I del Título III, en el artículo 10.2 se añade un nuevo apartado (3-D) entre las condiciones específicas para la formulación del planeamiento del ámbito en el que se establece que éste será ordenado a través de un PTPO único denominado **PTPO del Complejo Ambiental de Arico y del ámbito extractivo de Guama-El Grillo**.

Denominación	Modificaciones incorporadas
PTPO del ámbito extractivo Guama-El Grillo/ PTPO del Complejo de Tratamiento Integral de Residuos <b>PTPO del Complejo Ambiental* de Arico y del ámbito extractivo de Guama_el Grillo</b>	Artículo 2.4.8.4.(3-D) -nuevo apartado- Anexo I del Título III artículo 10.2 (3-D) (no se citan los cambios en las fichas del Programa xq no se han hecho en los restantes casos) *De conformidad con los términos de la Ley 1/1999 se sustituye la denominación inicial de Complejo de Tratamiento Integral de Residuos por la de Complejo Ambiental de Residuos.

Respecto a la **ordenación de la actividad extractiva en general** dado que en la revisión del Programa de Actuación que completa la presente modificación del PIOT también se va a eliminar la previsión de la formulación del PTPO del ámbito extractivo de El Riquel –apartado 8.2 del anexo I del Título III- en aras a una mayor claridad de las determinaciones normativas, se incluye en el artículo 3.5.2.6 (1-D), un listado de los ámbitos extractivos cuya ordenación se remite a la elaboración de un PTPO. En la situación actual, el PIOT delimita expresamente trece ámbitos extractivos pero no establece la obligatoriedad de formular un PTPO para cada ámbito concreto, hecho que se pretende corregir con la modificación establecida.

Además se corrige, en el artículo 3.5.3.6 *sobre las condiciones urbanísticas y de inserción territorial de las áreas extractivas*, el apartado (2-AD) cuando hace referencia a los *Planes Especiales de la actividad extractiva en los ámbitos en que esta figura se formule* dado que se entiende que se está refiriendo a los PTPO. Además, en el mismo párrafo se sustituye el término “*imprescindible*” por “*ligado*” para referirse a las construcciones o instalaciones relacionadas con el ejercicio de los usos extractivos.

B) La superposición en el mismo ámbito territorial de instrumentos de ordenación de Espacios Naturales Protegidos (ENP) y Planes Territoriales.

El PIOT describe los componentes del Modelo de Ordenación Territorial en dos niveles, el insular y el comarcal. A tal efecto diferencia once comarcas y describe para cada una de ellas un modelo de ordenación particular. Estos modelos comarcales han de ser desarrollados y concretados por los planes ambientales, territoriales o urbanísticos competentes que se formulen en cada comarca, entre ellos los planes territoriales comarcales previstos por el propio Plan Insular en el artículo 1.2.6.2 (3-R). Si bien en el PIOT figura la formulación de tales PTPO con carácter de recomendación no parece que, por la naturaleza de los mismos, y con ámbitos delimitados expresamente en el PIOT, deban formularse con carácter de recomendación, motivo por el cual se programó la formulación de Planes Territoriales de cada una de las comarcas y en el presente documento el apartado tercero citado adquiriera el carácter de norma directiva.

Sin embargo, tres de las comarcas delimitadas -Anaga, Teno y el Macizo Central-, coinciden absolutamente o en gran medida con Espacios Naturales Protegidos, que han de ordenarse a través de sus correspondientes planes o normas ambientales. La superposición en estos ámbitos de los planes ambientales con los PTPO de las comarcas equivalentes hace que, por el orden jerárquico establecido en el sistema de planeamiento, las determinaciones de los Planes Territoriales comarcales que se formulen adquieran el valor de “recomendación” para los planes de ordenación de los ENP.

Por otra parte, según se describe en los modelos de ordenación de cada una de las comarcas citadas, la finalidad principal de los PTPO es la ordenación de los equipamientos destinados al uso recreativo y de esparcimiento de la población insular de forma compatible con la preservación de los valores naturales dado que, es ésta una de las principales funciones que desempeñan estos Espacios en el contexto insular. Considerando, entre otras, que la tendencia actual es localizar las áreas recreativas en las zonas periféricas próximas a los Espacios Naturales o en los entornos próximos de los grandes núcleos de población, esta cuestión podría ser asumida por los Planes Rectores de cada Espacio Natural, teniendo en cuenta además, que podrían atender a las instrucciones que establezca, en su caso, el PTEO de las Áreas Libres de Esparcimiento.

Conforme a las consideraciones expuestas y al objeto de este documento sobre la racionalización y simplificación de los instrumentos de planeamiento que lo desarrollan, se pretende con la presente modificación hacer innecesaria la formulación de los PTPO de las Comarcas de

Anaga, de Teno y del Macizo Central de forma que el modelo de ordenación establecido por el PIOT para cada una de estas comarcas sea desarrollado por los planes y normas ambientales competentes para la ordenación de los ENP correspondientes a las mismas. Para ello se realizan las modificaciones normativas siguientes:

#### **PTPO de la Comarca de Anaga.**

Según el objetivo que se pretende el ámbito del Parque Rural de Anaga tendrá que ser el mismo que el ámbito de la comarca así denominada en el PIOT, por lo que se redelimita la misma según figura en el plano *Estructura Comarcal* y se modifica el artículo 2.2.10.1 (1-E) donde se describe literalmente su límite. Con la nueva delimitación el área suroeste del Macizo de Anaga, que no forma parte del Parque Rural, se integra en el ámbito de la Comarca Metropolitana modificándose también el artículo 2.2.1.1 (1-E) donde se describen sus límites.

Con la nueva delimitación de estas dos comarcas, Igueste de San Andrés queda integrado en la Comarca Metropolitana. Por su cierta desvinculación territorial y funcional de la misma, y dado que constituye el ámbito de la desembocadura del barranco de Igueste, este tramo litoral ha de ser ordenado a través del PTPO del Frente Marítimo de Santa Cruz- El Rosario, según figura en el artículo 2.4.2.2 (1-D).

El Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural de Anaga deberá desarrollar las determinaciones que establece el PIOT en la Sección 10ª del Título II referidas al modelo de ordenación de la Comarca. Se modifican los artículos 2.2.10.3 (1-D) y 2.2.10.6 (1-D) y (2-D) para hacer referencia al PRUG o para eliminar las referencias al PTPO comarcal o a la ordenación del ámbito a través de distintos tipos de Planes.

Denominación	Modificaciones incorporadas
PTPO Comarca de Anaga/ <b>PRUG de Anaga</b>	Artículos: 1.2.6.2 (3-R), 2.2.10.1(1-E), 2.2.10.3(1-D), 2.2.10.6. (1-D y 2-D), 2.2.1.1 (1-E) y 2.4.2.2 (1-D). Modificación de la delimitación gráfica de los planos donde figura la delimitación de la comarca metropolitana y la comarca de Anaga

#### **PTPO de la Comarca de Teno.**

La delimitación de la comarca de Teno establecida por el PIOT coincide con la delimitación del Parque Rural del mismo nombre, por lo que el objetivo que se pretende no requiere modificaciones de las disposiciones normativas del PIOT en tanto que, no se modifica la delimitación

comarcal y que, en el caso de Teno, los criterios de actuación se establecen por analogía con la comarca de Anaga. En consecuencia, la no formulación del PTPO de Teno sólo requiere que no sea programado en la revisión y actualización del Programa de Actuación que se tramita con el presente documento.

Denominación	Modificaciones incorporadas
PTPO Comarca de Teno/ <b>PRUG de Teno</b>	No requiere modificación de las disposiciones normativas del PIOT

#### **PTPO de la Comarca del Macizo Central**

El Macizo Central, como su nombre indica, abarca el sector central de la isla, comprendiendo el Parque Nacional del Teide, el Parque Natural de La Corona Forestal, el Paisaje Protegido de Las Lagunetas y parte de la Reserva Natural Especial del Chinyero; los límites de estos Espacios Naturales delimitan la comarca salvo, en el extremo noroeste, en el ámbito de la Reserva Natural Especial del Chinyero, que queda limitada por la carretera TF-2228.

Según se establece en el modelo de ordenación comarcal, el objetivo fundamental para la ordenación y actuaciones en el Macizo Central ha de ser el mantenimiento y potenciación de las dos funciones más relevantes que desempeña en el contexto insular, la de reserva natural y la de dotación recreativa, de manera que se satisfaga la demanda dotacional sin mermar los valiosos recursos naturales de la comarca.

En el artículo 2.2.9.5 (2-D) acerca de los criterios de actuación se establece que *la interdependencia funcional de los distintos sectores de la comarca aconseja considerar su territorio unitariamente, al menos en la ordenación y regulación del uso público, sin perjuicio de que estos criterios y disposiciones de conjunto puedan ser desarrolladas por los instrumentos propios de cada ámbito territorial*. Sin embargo en la situación actual, conforme al objeto la presente modificación acerca del Acuerdo Plenario del 29 de abril de 2005, y considerando que los planes y normas de los ENP en cuestión se encuentran ya en elaboración y que el PTPO que se formulase adquiriría tan sólo el carácter de recomendación, se considera que no es oportuna su formulación. Ha de tenerse en cuenta también que la operación más relevante prevista por el PIOT en el Macizo Central es el Complejo de Servicios destinado a ordenar el intenso uso público del Parque Nacional del Teide, que cuenta con su propio instrumento de ordenación, y que el uso dotacional recreativo en el resto de la comarca podría ser ordenado a través de los respectivos planes y normas ambientales.

Conforme a las consideraciones realizadas y con objeto prever que la ordenación de la comarca del Macizo Central se realice a través de los planes y normas de los ENP comprendidos en su ámbito se modifican los artículos 2.2.9.4.(1-D) acerca de la ordenación de los equipamientos y 2.2.9.5. (1-D) sobre la determinación de la capacidad de acogida del uso público de los diferentes ámbitos de la comarca a través de los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales; se elimina el párrafo (2-D) del citado artículo dado que hace referencia a la formulación de un instrumento de ordenación de conjunto para la regulación de este uso.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<p style="text-align: center;">PTPO Comarca del Macizo Central/  <b>PRUG del PN del Teide</b>  <b>PRUG de la Corona Forestal</b>  <b>PE Paisaje Protegido de Las Lagunetas</b>  <b>Normas de Conservación de la Reserva Natural Especial del Chinyero</b></p>	<p>Artículos: 2.2.9.4.(1-D) y 2.2.9.5. (1-D) y (2-D).</p>

#### **PTPO Litoral de Anaga y PTPO Litoral de Teno**

Un caso análogo al expuesto anteriormente acerca de la superposición de PTPO Comarcales con normas y planes ambientales, es el que se produce en el litoral de los Parques Rurales de Anaga y Teno, entre el ámbito costero de los PRUG y los ámbitos de los PTPO de estos tramos de litoral, que el PIOT hace coincidir con la franja costera de ambos Espacios Naturales, según figura en el artículo 1.2.6.3. (11-D).

En el citado artículo el Plan Insular vigente se establece que en ambos Espacios Naturales, si el PRUG incorpora en su ámbito litoral el contenido que para los Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral establecido por el PIOT, no será necesaria la formulación de dichos planes territoriales. Atendiendo a las razones expuestas en los casos anteriores respecto del carácter de recomendación que respecto al PRUG adquieren los PTPO del litoral de Anaga y Teno, a través de la presente modificación del Plan Insular se pretende, que sean los respectivos PRUG los que incorporen la ordenación del litoral conforme a las determinaciones establecidas por el PIOT, eliminando los PTPO en estos ámbitos.

La modificación pretendida requiere la modificación del artículo 1.2.6.3. (11-D) y la incorporación de un nuevo apartado con carácter de norma directiva a los artículos 2.2.10.6 (3-D) y 2.2.11.6 (2-D) en el que figura que los Planes Rectores de Uso y Gestión *incorporarán la ordenación de espacio litoral del Parque, desarrollando los contenidos establecidos en el artículo 1.2.6.3 sobre los PTPO del Litoral.*

Denominación	Modificaciones incorporadas
PTPO Litoral de Anaga/ <b>PRUG de Anaga</b>	1.2.6.3. (11-D), subapartado 10, y 2.2.10.6 (3-D).
PTPO Litoral de Teno/ <b>PRUG de Teno</b>	1.2.6.3. (11-D), subapartado 6 y 2.2.11.6 (2-D)

#### **PTEO Forestal de Tenerife**

En el artículo 3.4.1.6. (1-D) se prevé la formulación de un PTEO Forestal, que tiene por objeto concretar sobre determinados ámbitos del territorio insular los objetivos del PIOT respecto a las actividades forestales. Según está previsto, el ámbito del plan es la totalidad del territorio insular si bien se establece que *podrán excluirse los ámbitos de la isla en los que sea incompatible el ejercicio de actividades forestales así como aquellos otros que estén ordenados a través de un Plan Ambiental*, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 1.2.2.2 sobre los instrumentos de ordenación de los recursos naturales y en el artículo 3.4.1.6 mencionado, además de los que se establezcan a través de la política sectorial y del Plan Forestal de Canarias (Directrices de Ordenación Forestal, según lo dispuesto en la directriz 33 de las Directrices de Ordenación General).

Teniendo en consideración que las áreas forestales más relevantes de Tenerife se encuentran en el ámbito del Parque Natural de la Corona Forestal y del Parque Rural de Anaga y que, según lo previsto en el PIOT, ambas podrían ser excluidas del PTEO Forestal o que, en cualquier caso, las determinaciones del mismo como se ha comentado en apartados anteriores sólo tendrían carácter de recomendación para los planes ambientales, no se considera necesaria, en desarrollo del PIOT, la formulación de tal PTEO.

Al margen de la formulación del PTEO Forestal, el PIOT establece unas condiciones básicas para la ordenación de las áreas forestales a través de la delimitación de las áreas de protección ambiental 2, que corresponden a los bosques consolidados y a los bosques potenciales. Para cada una de ellas establece criterios de delimitación, objetivos, criterios para el desarrollo de la ordenación, régimen básico de los usos e intervenciones y criterios de gestión. Estas determinaciones de ordenación se completan con las disposiciones sectoriales del Título III acerca de las actividades forestales. Se garantiza por tanto, a nivel insular, una ordenación marco para las áreas forestales, que ha de ser

desarrollada por el planeamiento ambiental, territorial y urbanístico, principalmente por los PRUG del Parque Natural de la Corona Forestal y del Parque Rural de Anaga.

Las consideraciones expuestas y la posibilidad de que se formule un PTEO Forestal para cada una de las islas según está previsto, con carácter de NAD, en el Avance de las Directrices de Ordenación de los Recursos Forestales, motiva la no previsión desde el PIO de la formulación de tal PTEO. Al objeto se elimina el artículo 3.4.1.6 y la ficha P-17 del Anexo II del Título III donde se establecen las condiciones específicas que ha de desarrollar tal PTEO en desarrollo del PIOT, de forma que la elaboración de dicho Plan, en todo caso quedará supeditada a lo que establezcan las Directrices de Ordenación de los Recursos Forestales.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>PTEO Forestal</b>	<p>Artículos: 1.2.3.3.( 1-D) y 3.4.1.6 –se suprime-*</p> <p>Ficha P-17 (PIOT vigente) del Anexo II del Título III (se suprime)</p> <p>*La supresión del artículo 3.4.1.6 no supone cambios en la numeración del articulado del Titulo III ya que este artículo es el último de la Sección 1ª del capítulo 4 de este Título.</p>

**Sobre la formulación de varios instrumentos de ordenación acerca de una materia sectorial concreta o sobre ordenación de ámbitos singulares localizados en el ámbito de ordenación de otro instrumento ya previsto.**

En algunas ocasiones el PIOT prevé la elaboración de instrumentos de planeamiento territorial de ámbito reducido o con contenidos de marcado carácter parcial, cuya formulación, al objeto de garantizar su adecuado encaje en el modelo de ordenación insular o comarcal, requiere un análisis de la realidad territorial, o de determinados aspectos sectoriales, a una escala que trasciende la del ámbito del plan en cuestión. Ello conlleva un sobreesfuerzo en la elaboración de los mismos y, en muchas ocasiones, la coexistencia de análisis de la misma realidad territorial en varios instrumentos de ordenación que se elaboran simultáneamente, la identificación de estos ámbitos como ámbitos singulares en el contexto de planes de mayor escala territorial, la multiplicidad de determinaciones de ordenación sobre un mismo ámbito, etc... exigiendo un considerable esfuerzo en la coordinación de los mismos.

Conforme al criterio genérico de **refundir en un solo plan varios instrumentos de ordenación que afecten materias sectoriales concretas o de incorporar ámbitos de ordenación específicos en el de un instrumento de ordenación ya previsto que tenga un carácter más global**, las modificaciones de las disposiciones normativas del PIOT que se exponen a continuación consisten en posibilitarla ordenación de determinados ámbitos singulares delimitados por el PIOT a través de los PTPO de las comarcas correspondientes o en la formulación de Planes Territoriales Especiales de Ordenación con un carácter más global que como figuran actualmente previstos.

#### **PTPO de Montaña de Taco y PTPO de Montaña de Ofra.**

Las Montañas de Taco y Ofra constituyen dos conos volcánicos de extracción de picón que actualmente se encuentran inmersos en el continuo urbano que constituye la Conurbación Santa Cruz-La Laguna. Según figura en el artículo 2.2.1.7 (1-D) sobre política dotacional y de infraestructuras del área metropolitana, en el ámbito de ambos conos volcánicos se formularán sendos PTPO *“a efectos de establecer una ordenación coordinada desde una perspectiva supramunicipal, con el objeto final de restauración conjunta del espacio urbano y habilitación como área dotacional de esparcimiento o equipamiento para la población”*.

La ordenación de estos ámbitos a través de PTPO específicos puede obedecer a que, por la necesidad de adecuar los frentes extractivos actuales al uso público al que se destinen, se haya operado con la misma fórmula que generalmente se utiliza para los ámbitos extractivos delimitados por el PIOT; de hecho en el documento aprobado provisionalmente aún figuraban las Montañas de Taco y Ofra como áreas con tal destino y fue en el documento de aprobación definitiva cuando se reconsideran las directrices de estas actuaciones para potenciar su carácter urbanístico, conforme a las consideraciones del acuerdo de la COTMAC de dos de julio de 2002.

Si bien en el mencionado acuerdo se hace referencia a la ordenación de Montaña de Taco y Montaña de Ofra a través de un PTPO no se establece que éste haya de tener un carácter específico. Con la presente modificación del PIOT se pretende que la ordenación de estos ámbitos se realice a través del PTPO de la Comarca Metropolitana y no con la formulación de PTPO específicos. Dicha determinación obedece a que no parece procedente que la ordenación de estos dos espacios y así como la determinación del uso al que se destinen se realice al margen del plan comarcal; ambos constituyen ámbitos muy singulares en el contexto en que se ubican que adquieren un papel relevante como elementos de rehabilitación urbana en sus respectivos entornos cuya trascendencia ha de ser valorada en el marco del modelo de ordenación comarcal. La ordenación de estos ámbitos a través del PTPO de la Comarca Metropolitana requiere la modificación del apartado (1-D) del artículo 2.2.1.7 del PIOT.

Denominación	Modificaciones incorporadas
PTPO de la Montaña de Taco y PTPO de la Montaña de Ofra/ <b>PTPO de la Comarca Metropolitana</b>	Artículos: 2.2.1.7. (1-D) Fichas P-20 y P-21 (PIOT vigente) del Anexo II del Título III (se suprimen)

### PTEO del agua y Plan Hidrológico

En el artículo 1.2.2..1 se establece, con carácter de recomendación, que con objeto de profundizar en el conocimiento del estado y de las posibilidades de intervención de cada uno de los recursos naturales se desarrollarán Planes Territoriales Especiales de Ordenación que tengan por ámbito competencial uno o varios recursos naturales, entre ellos el agua.

Sin embargo, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.3.3.2 (2-D) sobre criterios para la ordenación de las infraestructuras hidráulicas y al objeto de la presente Modificación del PIOT, se justifica la eliminación de la formulación de un PTEO del Agua tal como está previsto en el Programa de Actuación actual. En el citado artículo 3.3.3.2 se establece que el Plan Hidrológico de Tenerife *se adaptará en la medida de lo necesario para cumplir las finalidades de ordenación que le corresponde como PTEOI (PTE de ordenación de Infraestructuras) y de Plan Territorial Especial de Ordenación del agua como recuso natural específico.*

Dado que al Plan Hidrológico, actualmente en revisión, está abordando la ordenación del agua como recurso natural ligado a la demanda, a la distribución y gestión de la misma, es decir a la ordenación de la gestión del ciclo del agua según está previsto en la directriz 26, no es necesario formular un PTEO del Agua al margen del Plan Hidrológico, tal como está previsto en el Programa de Actuación.

Denominación	Modificaciones incorporadas
PTEO del Agua/ <b>Plan Hidrológico</b>	No requiere modificación de las disposiciones normativas del PIOT

### **PTEO de Infraestructuras Eléctricas, PTEO de Grandes Infraestructuras Eléctricas del Área Metropolitana y PTEO de Energías Renovables**

El PIOT prevé para la ordenación de las infraestructuras energéticas la formulación de un **PTEO de Infraestructuras Eléctricas**, según figura en el artículo 3.3.3.4. A este Plan se suman el **PTEO de Energías Renovables** y el **PTEO de Infraestructuras Eléctricas del Área Metropolitana** que, a pesar de no estar previstos expresamente en el Plan Insular, se incluyeron en el Programa de Actuación para completar la ordenación en materia de energía y cumplimentar lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General aprobadas seis meses después que el PIOT.

Para la adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General se pretende modificar las disposiciones normativas del mismo para prever la formulación de un solo PTEO de Infraestructuras Energéticas que tenga por objeto la definición de un modelo global de ordenación de las infraestructuras de energía, donde las nuevas formas de producción a través de fuentes renovables complementen a los convencionales sistemas de generación en centrales térmicas.

El PTEO de las Infraestructuras Energéticas concretará el modelo de los elementos de primer nivel de servicio de las infraestructuras eléctricas, a partir del esquema de ordenación incluido entre los planos del PIOT para dar cumplimiento a la directriz 36. Según se establece en el apartado dos de la citada directriz se han localizado las instalaciones de producción de energía –centrales térmicas- que, tal como está previsto en la planificación energética regional, prestan un nivel de servicio adecuado para satisfacer las necesidades insulares a corto y medio plazo. Se señalan también, para cumplimentar el apartado quinto, un esquema de las líneas existentes y previstas, que han de interconectar las centrales de producción de energía con las subestaciones de transformación; con ello se pretende representar la estructura futura de la red y las relaciones de interconexión entre subestaciones y centros de producción, no los trazados concretos que serán, tal como figura en la nueva redacción del artículo 3.3.3.4 (5-D), definidos por el PTEO y que en la medida de lo posible se vincularán al trazado de los corredores insulares.

Respecto a las *energías renovables* (eólica, solar, hidráulica, etc...) dado que las centrales de producción abastecidas de fuentes renovables constituyen en gran medida iniciativas particulares que se conectan a la red de transporte general, se remite al PTEO de Infraestructuras Energéticas el establecimiento de las condiciones específicas de implantación de las centrales de producción, conforme a los requerimientos de cada sistema energético y a su integración en el modelo de ordenación territorial insular, según se establece en el artículo 3.3.3.4 (5-D). No obstante, para cumplimentar lo dispuesto en las directrices 36.6 y 37.2 se incorpora un mapa de potencialidad eólica de Tenerife, a partir del cual se ha elaborado un mapa eólico que establece las “áreas incompatibles” donde no se autorizará la implantación de centrales de producción de energía eólica y las compatibles -diferenciadas en base a su nivel de potencialidad- cuya ordenación se remite a lo dispuesto en el PTEO de Infraestructuras Energéticas o en el planeamiento urbanístico, según corresponda.

Por último, con objeto de compatibilizar la expansión urbanística y la localización de los centros de producción de energía -centrales térmicas y centrales de energías renovables- a que alude el apartado dos de la directriz 36 se incorporan en un nuevo apartado (7-D) añadido al artículo 3.3.3.4. criterios para la protección de los centros de generación y sus eventuales ampliaciones.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<p>PTEO de Infraestructuras Eléctricas  PTEO de Energías Renovables PTEO de Infraestructuras Eléctricas del Área Metropolitana/  <b>PTEO de Infraestructuras Energéticas</b></p>	<p>Artículos: 1.1.2.1(2-E), 1.2.5.3 (1-D), 3.3.3.4 (2-D, 3-D, 5-D y 6-D -nuevo-)  Ficha P-5 (P-6, PIOT vigente) del Anexo II del Título III (se modifica)  Esquema de ordenación de infraestructuras de energía (añadidos a <i>Planos Generales</i>)  Mapa de potencialidad eólica  Mapa eólico</p>

#### PTEO Complejo Turístico de Salud en el Valle de la Orotava

Con carácter de Operación Singular Estructurante, es decir, con la consideración de elemento particular del modelo de ordenación insular, el PIOT prevé el desarrollo un Complejo Turístico de Salud en el Valle de la Orotava, que oferte servicios sanitarios, de salud y belleza y que contribuya a la **rehabilitación del Valle como área turística**. Sin embargo, a diferencia del resto de las OSE previstas, no establece el ámbito concreto en que se ha de localizar esta operación sino que remite la localización del Complejo (2.4.7.3) y el desarrollo de las determinaciones establecidas por el PIOT a la formulación de un PTEO (2.4.7.3.), a diferencia del resto de las OSE que son remitidas a la formulación de planeamiento territorial, en que se opta por la figura del PTPO.

Este PTEO, en los términos del PIOT estaría enmarcado entre los PTEO equipamientos, cuyo objeto genérico es la ordenación de una determinada red de equipamientos de ámbito al menos comarcal y siempre que se garantice la coherencia de la red a nivel insular. Sin embargo, la remisión por parte del Plan Insular al desarrollo de esta OSE por un PTEO tiene como objetivo la ordenación de la red de equipamientos turísticos de salud a nivel insular, ni siquiera a nivel comarcal, sino la ubicación y posterior desarrollo de un único equipamiento de nivel insular para el que define su carácter.

Por otro lado, al referirse a la “**Política Turística**” del Valle de la Orotava (artículo 2.2.7.6. sobre “Criterios de Actuación” para el Modelo de Ordenación del Valle de La Orotava”) el PIOT recalca la importancia de este sector en la Comarca “...por la presencia de un importante enclave turístico, por su carácter de emblema paisajístico de la isla, y por la crisis que plantea en la industria turística la degradación ambiental...”. Así mismo, el PIOT al mencionar en este artículo la OSE que tiene por finalidad la “*Rehabilitación del Puerto de La Cruz*”

entiende que dicha actuación debe ser considerada en un contexto más amplio y expresa que “...la totalidad de las actuaciones a realizar en la comarca deben articularse en base a un plan de conjunto que tenga como finalidad básica la recuperación de la calidad turística del Valle, plan que debe informar las actuaciones a realizar en política agrícola, residencial, de equipamientos, industrial, etc. y que convendría articular bajo la figura de un plan comarcal...”.

Atendiendo a las consideraciones realizadas acerca de los objetivos concretos que se pretenden para el PTEO al que remite el PIOT en relación con la OSE y al objeto de la presente Modificación acerca de la racionalización de los instrumentos de planeamiento que desarrollan el Plan Insular, se considera que el instrumento idóneo para su desarrollo es el **Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Comarca del Valle de la Orotava**. El PTPO podrá establecer alternativas de localización para la OSE y desarrollar los criterios que el PIOT establece para la misma, desde una comprensión más completa de la organización de la Comarca de tal modo que se alcance una de las finalidades básicas establecidas por el PIO que es la “recuperación de la calidad turística del Valle”.

Además, con la presente Modificación se sustituye el término “Complejo Turístico” de la denominación de esta Operación Singular estructurante dado que este término responde a un tipo de establecimiento turístico específico que no tiene porqué ser necesariamente el único capaz de responder satisfactoriamente los objetivos plantados por el PIOT. Con objeto de no identificar a priori esta OSE con ningún tipo de establecimiento concreto, hasta que no lo determine el PTPO, la sección 7ª pasa a denominarse Complejo de Equipamientos de Salud del Valle de la Orotava.

Denominación	Modificaciones incorporadas
PTEO del Complejo Turístico de Salud del Valle de la Orotava/ <b>PTPO Comarca del Valle de la Orotava</b>	Artículos:2.2.7.5.(1-D), 2.4.1.2 (1-AD, 6) –denominación de la OSE-, 2.4.7.2. (1-D), 2.4.7.3 (1-D) y 2.4.7.4.(1-R)

### **Sobre la formulación de instrumentos de planeamiento de ámbito insular cuyas determinaciones son objeto de otro instrumento conforme a la legislación territorial o sectorial**

Uno de los principios a través de los que se fundamenta la modificación de las determinaciones del PIOT para la simplificación y racionalización sus instrumentos de desarrollo, es **evitar la formulación de instrumentos de planeamiento de ámbito insular cuyas determinaciones son objeto de otro instrumento conforme a la legislación territorial o sectorial.**

En múltiples ocasiones el PIOT prevé la formulación de catálogos, ordenanzas o instrumentos de ordenación territorial de carácter insular cuya formulación en la actualidad no se hace necesaria en tanto que, desde su entrada en vigor, se han aprobado diversos textos legales que ya prevén la regulación de las materias en cuestión a través de otro tipo de instrumentos de ordenación. En este contexto la formulación de los instrumentos previstos por el PIOT no tendría mayor trascendencia que reiterar en el ámbito insular las determinaciones de los competentes.

#### **Catálogo Insular de Especies Amenazadas de la flora y fauna terrestres y marina**

Actualmente el PIOT prevé la constitución de un **Catálogo Insular de Especies Amenazadas de la flora y fauna terrestres y marinas** que, según figura en el artículo 3.1.5.2 vigente, debía haberse constituido con la entrada en vigor del PIOT. Sin embargo, considerando que a través del Decreto 151/2001 el Gobierno de Canarias ha iniciado el **Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Canarias**, el Catálogo previsto en el PIOT resulta ser una transposición insular del citado Catálogo Regional. Por ello con la modificación actual se pretende eliminar las disposiciones que determinan la formulación del Catálogo Insular dado que según figura en el artículo 2 del citado Decreto, el Cabildo de Tenerife puede solicitar la iniciación del procedimiento de catalogación de las especies que entienda merezcan serlo.

Conforme al objetivo expuesto, se elimina de la sección 5ª del capítulo 1 del Título III, el artículo 3.1.5.2 sobre la constitución del **Catálogo Insular de Especies Amenazadas de la flora y fauna terrestres y marinas** y se modifican los apartados 4-D y 5-D del artículo 3.1.5.3 denominado *Actuaciones para la protección de la flora y la fauna silvestres.*

Denominación	Modificaciones incorporadas
<p align="center"><b>Catálogo I. de E. Amenazadas de la flora y fauna terrestres y marina</b></p>	<p>Artículos: 3.1.5.2* (se suprime el artículo completo) y 3.1.5.3 (4-D y 5-D)</p> <p>* Conforme a las restantes modificaciones realizadas en la sección 5ª del capítulo I del Título III para la adaptación del PIOT a las Directrices el artículo 3.1.5.3. del PIOT vigente al que se hace referencia, corresponde en el documento que se tramita con el 3.1.5.4. Actuaciones para la protección de la flora y la fauna silvestres.</p>

**Sobre la formulación de planes territoriales que figuran con carácter de recomendación en las disposiciones normativas del PIOT.**

**Ordenación de los recursos naturales**

En ocasiones, particularmente en referencia a la ordenación de los recursos naturales, el PIOT establece a modo de recomendación y sin establecer instrucciones particulares dirigidas a la formulación de cada plan, la elaboración de diversos instrumentos de ordenación. Particularmente en el artículo 1.2.2.1 (3-R) sobre tipos de instrumentos de ordenación de los recursos naturales se dispone que *con objeto de profundizar en el conocimiento del estado y de las posibilidades de intervención para cada uno de los recursos, se desarrollarán Planes Territoriales Especiales de Ordenación que tengan por ámbito competencial la ordenación de uno o varios de los siguientes recursos:*

- La atmósfera
- El agua
- La gea
- El suelo
- La flora silvestre y sus hábitat
- La fauna silvestre y sus hábitat
- El paisaje
- La vegetación y los bosques

En la situación actual, de gran profusión normativa y con gran número de instrumentos de planeamiento en elaboración, conforme al objeto de modificar el PIOT para la racionalización y simplificación del planeamiento de desarrollo en cumplimiento del Acuerdo Plenario de 29 de Abril de 2005, no se considera prioritaria la formulación de estos planes; máxime cuando en las diferentes figuras de planeamiento previstas en el Texto Refundido –en especial Plan Insular de Ordenación y planes y normas ambientales- se pueden establecer determinaciones que contribuyan a su adecuada gestión y ordenación.

Una primera opción, considerando que la formulación de estos planes se establece con carácter de recomendación, sería no programarlos en la revisión y actualización del Programa de Actuación que acompaña al presente documento, sin embargo, dado que la utilidad de elaborar instrumentos de ordenación sobre cada uno de los recursos naturales en cuestión de forma individual podría ser puesta en entredicho, se ha optado por modificar las disposiciones normativas del PIOT de forma que, aún sin eliminar la posibilidad de que tales planes pudiesen formularse, no se haga referencia expresa a los mismos.

Dejando al margen el PTEO del agua, ya tratado anteriormente, conforma a las modificaciones que se pretende realizar se suprime del apartado tercero del artículo 1.2.2.1 la relación de planes de ordenación de los recursos naturales antes citada. Entre éstos el único PTEO que permanece citado expresamente en las disposiciones normativas del Plan Insular es el PTEO del Paisaje, para el que se establecen determinaciones específicas al objeto de cumplir con lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General. Se incorpora para ello una nueva sección, ahora denominada sección 6ª, en el capítulo primero sobre la *protección de los recursos naturales y culturales* del Título III acerca de la protección del paisaje.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<p style="text-align: center;"><b>PTEO de la atmósfera</b>  <b>PTEO de la Gea</b>  <b>PTEO del suelo</b>  <b>PTEO de los suelos edáficos</b></p>	<p>Artículos: 1.2.2.1 (3-R), 3.1.1.2 (5-E) y 3.1.4.4 (1-D y 3-R)</p>

Denominación	Modificaciones incorporadas
<p style="text-align: center;"><b>PTEO de la flora silvestre y sus hábitat</b>  <b>PTEO de la fauna silvestre y sus hábitat</b></p>	<p>Artículos: 1.2.2.1 (3-R), 3.1.1.2 (5-E), 3.1.5.1 (1-D) -ahora 3.1.5.2- y 3.1.5.3 (1-AD) –se modifica y se transforma en norma directiva- (ahora corresponde con el artículo 3.1.5.4.)</p>

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>PTEO de la vegetación y los bosques</b>	Artículos: 3.1.1.2 (4-E), 3.1.5.1 (1-D) -ahora 3.1.5.2-

Un caso análogo al de los instrumentos de planeamiento antes citados es el de los **catálogos de la flora silvestre y sus hábitat y de la fauna silvestre y sus hábitat**. Aunque no existen referencias expresas a la formulación de estos catálogos en las disposiciones normativas del PIOT, en el artículo 3.1.1.2 sobre el *objeto y alcance de la ordenación de los recursos naturales* se establece que los recursos individualizables, entre ellos la flora y la fauna, requieren medidas específicas de protección por lo que serán objeto de la elaboración de catálogos de carácter insular, que contengan aquéllos bienes que hayan sido objeto de protección por las legislaciones de carácter nacional o regional, y los que se seleccionen entre los inventariados por el planeamiento municipal y especial que se estimen posean interés insular.

Según lo previsto en el PIOT dichos catálogos se iniciarían con la entrada en vigor del mismo y se irían completando a medida que se introduzcan nuevos elementos inventariados por los instrumentos de planeamiento por lo que, en cierta medida, tienen naturaleza de registro de especies seleccionadas en base a su relevancia insular. Con la modificación del Plan Insular dado que la formulación de estos catálogos no se establece más que como un enunciado y, considerando que ya la administración de la Comunidad Autónoma lleva a cabo la selección y registro de la información relativa a todos los elementos de la biota canaria y que, además, existen herramientas legales para la protección especies y hábitat (Orden de 20 de febrero de 1991; Catálogo nacional y canario de especies amenazadas, Directiva 93/43/CEE o Hábitat, etc..., se suprimen las disposiciones normativas del PIOT que hacen referencia a los mismos y no se programan en la actualización del Programa de Actuación que acompaña esta Modificación.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>Catálogo de la flora silvestre y sus hábitat</b> <b>Catálogos de la fauna silvestre y sus hábitat</b>	Artículos: 3.1.1.2 (6-E y 7-E)

**Sobre la formulación de ordenanzas de carácter insular acerca de materias sectoriales en las que el Cabildo de Tenerife no posee competencias.**

Entre las disposiciones normativas del PIOT se encuentra la previsión de elaborar dos ordenanzas de carácter insular, la *Ordenanza Insular de Protección Frente al Ruido* y la *Ordenanza Insular de Explotaciones Ganaderas*. Al margen de la posibilidad de poner en cuestión la formulación de las mismas por cuestiones competenciales, cabe realizar varios comentarios que justifican la modificación que se pretende.

Las Directrices de Ordenación General (directrices 9.4 y 23) prevén la elaboración de ordenanzas municipales, entre otras de protección frente al ruido, conforme a las *ordenanzas tipo* que elabore el Gobierno de Canarias en colaboración con los Cabildos y a las disposiciones específicas de las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental. Por ello, y dado que el Cabildo de Tenerife no posee competencias en la materia, en la presente modificación se revisa el artículo 3.1.4.2 para suprimir la elaboración de la **Ordenanza Insular de Protección Frente al Ruido** incorporando el texto que figura en el documento de adaptación a las Directrices de Ordenación General.

En la nueva redacción del artículo 3.1.4.2 se eliminan los apartados 2-AD y 4-D y se modifica la redacción del 1-AD y 3-D (ahora 2-D). Se suprimen así los **umbrales sonoros** previstos en el Plan Insular, la exigencia de la formulación de un **proyecto acústico** para la autorización de las actividades que se prevea puedan generar niveles sonoros elevados y la elaboración de la **Ordenanza Insular de Protección Frente al Ruido** dado que se entiende que éstas serán cuestiones a regular a través de las Directrices de Ordenación de la Calidad Ambiental, en formulación, y a través de las ordenanzas municipales. La desaparición de los umbrales sonoros citados conlleva la modificación del artículo 3.6.2.3 (3-AD) sustituyendo estos umbrales *“por los límites de emisión de ruidos que establezcan las ordenanzas municipales para el uso predominante en el área urbana donde se ubiquen”* a la hora de establecer la compatibilidad del uso industrial con el uso global del área urbana donde este uso se pretenda implantar.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>Ordenanza Insular de Protección Frente al Ruido</b>	Artículos: 3.1.4.2 (2-AD y 4-D) se suprimen, (1-AD (1-D) y 3-D) se modifica el contenido. 3.6.2.3 (3-AD)

La otra ordenanza prevista en el PIOT, la **Ordenanza Insular Reguladora de las Explotaciones Ganaderas**, según se establece en el artículo 3.4.3.8 (2-D) vigente se podrá formular de forma independiente o integrada en el PTEO de la Actividad Ganadera. Con la modificación del PIOT se pretende eliminar la remisión a la formulación de esta ordenanza de forma autónoma, dado que los contenidos de carácter territorial que debían ser desarrollados a través de la misma se han incorporado en el PTEO de la Actividad Ganadera, actualmente en formulación.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>Ordenanza Insular Reguladora de las Explotaciones Ganaderas</b>	Artículos: 3.4.3.2.(3-E), 3.4.3.6 (3-AD) –pasa a ser (3-D)-, 3.4.3.7.(1-D), 3.4.3.8 (2-D y 3-D) Ficha P-14 (P-13, PIOT vigente) del Anexo II del Título III (se modifica)

### Sobre la incorporación de nuevas disposiciones normativas

Tras la aprobación definitiva del PIOT en octubre de 2002, entre otras, se aprobó la Ley 14/2003 de Puertos de Canarias. Si bien la Ley prevé la formulación de un PTEO de Puertos de ámbito regional que contenga *las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición del modelo de la oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, criterios medioambientales, territoriales y urbanísticos, y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuaria*, en su artículo 14 establece que los Planes Insulares *deberán incluir la estructura y la localización de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica*.

Por otra parte, en el apartado 4 de la directriz 88 de las Directrices de Ordenación General se establece que, cuando sea necesaria la construcción de nuevos puertos autonómicos se ejecutarán *en los emplazamientos o tramos de costa definidos en la planificación portuaria y en los respectivos Planes Insulares de Ordenación*.

Las determinaciones anteriores han imposibilitado la formulación del **PTEO de Puertos** de ámbito insular previsto en el artículo 3.3.3.10 del PIOT por lo que, según se expuso anteriormente, con motivo de la Adaptación a las Directrices de Ordenación General y a la legislación sectorial sobrevenida se incorpora al Plan Insular el modelo de ordenación de las infraestructuras portuarias insulares, añadiendo a los tres puertos principales ya previstos –Santa Cruz, Granadilla y Fonsalía- los puertos que se adscriben al segundo nivel de servicio.

La justificación del modelo propuesto figura en el capítulo correspondiente a la adaptación a la Legislación Sectorial sobrevenida tras la aprobación definitiva del PIOT, así como en la evaluación ambiental del modelo que se incorpora en el capítulo final de esta Memoria y en el Estudio de Base sobre puertos que se suma a la documentación del PIOT.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<p align="center"><b>PTEO de Puertos</b></p>	<p>Artículos: 1.1.2.1(2-E y 5-E), 1.2.5.3 (1-D), 2.4.4.4.(3-D), 1.4.2.4 (10-R) y 3.3.3.10 (se modifica todo el artículo)</p> <p>Anexo III Actuaciones portuarias previstas adscritas al segundo nivel (añadido al Título III)</p> <p>Plano del Modelo Insular de Puertos (añadido a los Planos Generales)</p> <p>Ficha P-4 (PIOT vigente) del Anexo II del Título III (se suprime)</p>

### **Sobre los instrumentos de ordenación que se incorporan o redefinen sus contenidos por adaptación a las Directrices de Ordenación General**

Tal como se ha apuntado, dado que la adaptación a las Directrices y a la legislación sectorial sobrevenida tras la aprobación del PIOT, también ha supuesto introducir modificaciones en las disposiciones normativas del Plan Insular relativas a la incorporación de nuevos planes territoriales de desarrollo, desaparición de otros y redefinición de los contenidos que han de desarrollar algunos de los previstos, entre los criterios que justifican las modificaciones incorporadas para la racionalización y simplificación de los instrumentos de desarrollo del PIOT, se incluyen en este apartado las modificaciones realizadas al respecto que se justifican en la Adaptación a las Directrices.

Los instrumentos de desarrollo del Plan Insular que han visto modificadas sus determinaciones o que se han incorporado al PIOT son: el *PTEO de Ordenación del Paisaje*, el *PTEO de los Servicios de Protección Civil*, ahora denominado PTEO para la Prevención de Riesgos, el *PTEO de Dotaciones*, el *PTEO de Ordenación de Infraestructuras Eléctricas*, que pasa a denominarse PTEO de Infraestructuras Energéticas, el *PTEO de Infraestructuras de Telecomunicación*, *PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio*, *PTEO de Establecimientos Turísticos Recreativos*, *PTEO de las Áreas residenciales*, antes del suelo residencial, *PE Puerto, frente marítimo y casco de Los Cristianos*, *PE Puerto, frente marítimo y casco del Puerto de la Cruz* y el *Catálogo Insular de bienes de interés patrimonial*

A continuación se exponen las modificaciones realizadas en las disposiciones normativas con motivo de la adaptación a las Directrices relacionadas con los instrumentos de planeamiento que desarrollan el PIOT, a excepción de los ya tratados por alguna circunstancia en los

apartados anteriores, tal como la incorporación al PIOT del modelo de ordenación insular de puertos o las cuestiones relativas al nuevo PTEO de Infraestructuras Energéticas.

### **PTEO de Ordenación del Paisaje.**

Tal como se ha comentado, el PIOT con carácter de recomendación ya preveía la elaboración de un PTEO del Paisaje, que se incorporó al Programa de Actuación aprobado por el Pleno de la Corporación el 3 de Octubre de 2003. Sin embargo, el Plan Insular no establecía determinaciones específicas dirigidas a este PTEO sino que remitía a las condiciones generales establecidas para la elaboración de los instrumentos de ordenación de los recursos naturales que figuran en el capítulo 2 del Título I y a otras determinaciones que de manera indirecta figuran en las Disposiciones sectoriales acerca del tratamiento de la periferia de los núcleos y los bordes de edificación, de la preservación de los paisajes agrícolas, de la integración paisajística de las infraestructuras, etc.

La adaptación a las Directrices de Ordenación General ha supuesto la incorporación de una nueva sección, la sección 6ª, en el capítulo 1 sobre la ordenación de los recursos naturales y culturales del Título III, que remiten a la elaboración de este PTEO y establecen las instrucciones adecuadas para dar cumplimiento a las directriz 113.3 en cuanto a la identificación de **ámbitos territoriales de singular interés para su regeneración paisajística**, y a las directrices 113.4, 114.3, 115.1y 116.1, acerca de la delimitación de áreas de protección paisajística, del establecimiento de las condiciones a que deban atender los planes y proyectos para minorar el impacto paisajístico de las infraestructuras principales y sobre el establecimiento de criterios para el tratamiento de las periferias y bordes urbanos.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>PTEO Paisaje</b>	<p>Artículos: 3.1.1.2 (2-E)</p> <p>Se incluyen al PIOT dos nuevos artículos 3.1.6.1 y 3.1.6.2 que componen la nueva* sección 6ª del capítulo 1 del Título III.</p> <p>Ficha P-19 del Anexo II del Título III (se incorpora)</p> <p>* Incluye en el capítulo 1 del Título III una sección específica destinada a la protección y ordenación de paisaje motiva que la sección sexta del PIOT vigente sobre la protección de los recursos culturales pase a denominarse sección 7ª</p>

### **PTEO de Dotaciones.**

Respecto a la ordenación de las dotaciones el PIOT vigente establece las determinaciones necesarias para lograr que la implantación y características de estos espacios respondan a una previsión de las necesidades a satisfacer de forma global, proporcionando unos niveles mínimos de servicio que cubran las necesidades básicas de la población al tiempo que contribuyan a la consolidación de los modelos de ordenación territorial y urbanística.

Con la finalidad de evaluar los déficit dotacionales y establecer el modelo de implantación de las mismas el PIOT vigente prevé la elaboración de un Plan Territorial Especial de Ordenación de Dotaciones, que incorporará las educativas, culturales, sanitarias y deportivas, un PTEO de Áreas Libres de Esparcimiento y un PTEO de los Servicios de Protección Civil, al que nos referiremos en el siguiente apartado.

Con objeto de dar cumplimiento al apartado 1 de la directriz 79, que prevé la formulación de planes territoriales especiales de servicios sociales, sistema público de empleo, educación, salud, deportes, I+D y protección civil, se incorpora en el artículo 3.2.4.2 (2-D) la ordenación de las dotaciones asistenciales al **PTEO de Dotaciones**, así como la consideración de posibilitar la vinculación de los centros I+D a las dotaciones educativas principales, además de a los usos productivos.

Respecto al sistema público de empleo, dado que la citada directriz tiene carácter de norma de aplicación directa y por tanto, no es necesario para la elaboración del correspondiente PTEO su remisión desde el PIOT y, considerando que la carga sectorial de esta actividad sobrepasa con creces la relevancia territorial de las instalaciones necesarias, se ha optado por no incluirlo entre las determinaciones del Plan Insular sino que se formule por iniciativa de la administración sectorial competente.

<b>Denominación</b>	<b>Modificaciones incorporadas</b>
<b>PTEO de Dotaciones</b>	Artículos: 1.2.5.3.(3-D –nuevo apartado) y 3.2.4.2 (2-D) Ficha P-7 (P-8, PIOT vigente) del Anexo II del Título III (se modifica)

### **PTEO para la Prevención de Riesgos (antes de los Servicios de Protección Civil).**

Respecto al PTEO de los Servicios de Protección Civil, previsto en el citado artículo 3.2.4.2 (3-D) se ha replanteado su objeto de manera que, además de la definición de la red insular de las instalaciones de protección civil, incorporará las líneas básicas para la prevención de riesgos a nivel insular, con objeto de dar cumplimiento a la directriz 50. Se denomina en este documento, igual que en el de Adaptación a las Directrices de Ordenación General, **Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos**.

Este PTEO, actualmente en elaboración, incorporará determinaciones en materia de prevención de riesgos sísmicos, volcánicos, dinámica de vertientes, avenidas, incendios forestales, transporte de mercancías peligrosas y actividades industriales, determinando qué áreas del territorio insular son más susceptibles a determinados tipos de riesgos en base a lo que, no será aconsejable la localización de dotaciones potencialmente utilizables en situaciones de emergencia –bomberos, policía, centros sanitarios, etc.-

La **clasificación tipológica y características de las infraestructuras y servicios esenciales en caso de emergencia** ya está contemplada por los planes sectoriales de protección civil a través de los Catálogos de Medios y Recursos (CMyR). En cuanto a la localización instalaciones de protección civil propiamente dichas reseñar que la legislación en la materia aboga más por utilizar de forma adecuada los recursos ya existentes que por crear “ex profeso” instalaciones específicas para cuya ubicación sería preciso adoptar criterios locacionales o territoriales. Básicamente se trata de organizar los recursos disponibles para actuar coordinadamente en caso de emergencia.

<b>Denominación</b>	<b>Modificaciones incorporadas</b>
PTEO de los Servicios de Protección Civil/ <b>PTEO para la prevención de riesgos</b>	Artículos: 1.2.5.3.(1-D) y 3.2.4.2 (3-D) Ficha P-8 (P-9, PIOT vigente) del Anexo II del Título III (se modifica)

### PTEO de Infraestructuras Energéticas

Según se expuso anteriormente el **PTEO de las Infraestructuras Energéticas** es el resultado de la refundición en un solo plan territorial del PTEO de Infraestructuras Eléctricas previsto en el artículo 3.3.3.4 del Plan Insular vigente y de los PTEO de Energías Renovables y de Infraestructuras Energéticas del Área Metropolitana, incorporados en el Programa de Actuación, tal como se ha expuesto anteriormente en el apartado relativo a la ordenación de las infraestructuras de energía.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>PTEO de Infraestructuras Eléctricas</b> PTEO de Energías Renovables PTEO de Infraestructuras Eléctricas del Área Metropolitana/ PTEO de Infraestructuras Energéticas	Artículos: 1.1.2.1(2-E), 1.2.5.3 (1-D), 3.3.3.4 (2-D, 3-D, 5-D y 6-D -nuevo-) Ficha P-5 (P-6, PIOT vigente) del Anexo II del Título III (se modifica) Esquema de infraestructuras de energía (añadidos a <i>Planos Generales</i> ) Mapa de potencialidad eólica Mapa eólico

### PTEO de Infraestructuras de Telecomunicación

La ordenación de las **infraestructuras de telecomunicación** está prevista a través de la formulación de un PTEO de infraestructuras de Telecomunicación en los términos del artículo 3.3.3.5 del PIOT. Según figura en este artículo el PTEO *definirá las infraestructuras de ámbito comarcal e insular y regulará las condiciones en base a las cuáles se admita la instalación de las restantes*; sin embargo, en el preente documento se suprime como instrucción al Plan la regulación de las condiciones para la implantación de las infraestructuras locales dado que, en el apartado tercero de la directriz 105, se prevé la regulación de esta cuestión a través de ordenanzas municipales.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>PTEO de infraestructuras de Telecomunicación</b>	Artículos: 3.3.3.5 (1-D y 2-D) Ficha P-6 (P-7, PIOT vigente) del Anexo II del Título III (se modifica el contenido)

### PTEO de carreteras

Respecto a las determinaciones sobre la ordenación de las infraestructuras viarias en el presente documento se incorporan dos cuestiones relativas al artículo 3.3.3.7: la jerarquización de los viarios conforme a lo dispuesto en la directriz 96 y la incorporación a los proyectos de ordenación viaria de un estudio de sus efectos sobre el territorio, especialmente del efecto barrera y de la fragmentación de los hábitat como una de las medidas incorporadas al PIOT para cumplimentar la directriz 13 para la conservación de la diversidad de las especies -punto 4 del apartado 3-D (antes 2-D)-.

Conforme a las determinaciones incorporadas el PTEO de Carreteras previsto en el PIOT, en cumplimiento del apartado sexto de la directriz 96 y de acuerdo al Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDIC), tendrá que desarrollar el modelo viario insular, jerarquizando los viarios conforme a los niveles de servicio prestados y a su especialización funcional, distinguiendo entre red de nivel básico, la red de nivel intermedio y la red viaria rural -3.3.3.7 (nuevo 1-D)-.

Denominación	Modificaciones incorporadas
PTEO de carreteras	Artículos: 3.3.3.7 (1-D -nuevo- y 3-D -antes 2-D-) Ficha P-1 del Anexo II del Título III (se modifica el contenido)

### PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio

Si bien el Plan Insular vigente menciona los **grandes equipamientos comerciales**, reconociendo que pueden configurar en algunas ocasiones áreas urbanas en sí mismas, no establece determinaciones concretas para su localización. Para la adaptación a lo dispuesto en la directriz 136 sobre el establecimiento de las condiciones de implantación de los equipamientos comerciales y de ocio con incidencia territorial amplia se modifican los artículos 3.6.1.2 , 3.6.1.4., 3.6.2.3 y se introduce un nuevo artículo 3.6.2.6 sobre *grandes equipamientos comerciales*, que por su incidencia territorial y su repercusión en el entorno donde se insertan se consideran una situación diferenciada del resto de las descritas anteriormente, independientemente de si se localizan en áreas industriales y terciarias, insertos en tramas urbanas residenciales o constituyendo áreas especializadas.

En el artículo 3.6.1.2. *sobre criterios y objetivos de ordenación de las actividades terciarias* se incorporan dos nuevos apartados 3-D y 4-D que remiten a la elaboración de un PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio y los aspectos que deberá desarrollar este plan,

dado que desde el PIOT se ha optado, tal como posibilita la directriz 136, por no establecer directamente la localización de estos establecimientos.

En el artículo 3.6.1.4 *sobre el contenido y esquema de ordenación de los usos industriales y terciarios* se modifica el contenido del apartado 3-D y se añade un nuevo apartado 4-D para introducir los grandes establecimientos comerciales en el esquema establecido por el PIOT para la ordenación de los citados usos. En la sección siguiente, sobre la ordenación de los usos industriales y terciarios se incorpora un nuevo artículo 3.6.2.6 en que se precisa, en los términos del PIOT, qué establecimientos comerciales se consideran grandes equipamientos comerciales y de ocio y cuáles, conforme a su repercusión territorial, deben ser ordenados a través del PTEO. Además se incorporan en este artículo las condiciones generales de implantación de los grandes equipamientos comerciales y de ocio de influencia territorial amplia requeridas en el apartado primero de la directriz 136, sin perjuicio de las particulares que establezca el PTEO.

En el nuevo apartado (5-D) del artículo 3.6.2.3. sobre usos industriales y terciarios en áreas urbanas con otro uso global se incorpora una precisión sobre los grandes equipamientos comerciales que por su escasa influencia territorial (centros comerciales de carácter local) no son objeto del PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio y podrán ser localizados directamente a través del planeamiento urbanístico, siempre que sea en parcelas donde se prevea expresamente el uso terciario en las categorías pormenorizadas de centro comercial o gran establecimiento comercial.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio</b>	Artículos: 1.2.3.3.(1-D), 3.6.1.2 (3-D y 4-D -nuevos-), 3.6.1.4. (3-D y 4-D –nuevo-), 3.6.2.3 (5-D) y 3.6.2.6 – nuevo artículo- Ficha P-18 del Anexo II del Título III (se incorpora)

#### **PTEO de Establecimientos Turísticos Recreativos**

El Plan Territorial de Establecimientos Turísticos Recreativos se incorpora a los planes de desarrollo del PIOT para dar cumplimiento a lo dispuesto en la directriz 124.

La directriz 124 establece que el planeamiento insular establecerá las condiciones de implantación de los equipamientos turísticos de mayor impacto territorial tales como los campos de golf, puertos recreativos, parques temáticos, etc...Dejando al margen los puertos, que se regulan en el capítulo de infraestructuras, los establecimientos citados son, en los términos del PIOT, establecimientos turísticos recreativos.

En las determinaciones vigentes, y haciendo alusión a la diversidad de instalaciones que se integran en esta categoría, el PIOT remite la regulación de las distintas instalaciones recreativas a los planes que ordenen ámbitos con usos turísticos. Así, el PTEO Turística de Tenerife estableció los distintos tipos de establecimientos que se admiten en cada Zona Turística, conforme a las características y estrategia promocional de cada zona, quedando las posibles implantaciones en el resto de la isla sujetas al régimen de usos establecido para cada Área de Regulación Homogénea del PIOT, apuntando en su Memoria la posibilidad de elaborar un Plan Territorial Especial de Establecimientos Turísticos Recreativos que fije las condiciones específicas de implantación para cada tipo de establecimiento.

Conforme al marco expuesto se ha modificado el contenido del artículo 3.7.5.8. sobre *condiciones de los establecimientos turísticos recreativos* remitiendo a la elaboración de un PTEO de Establecimientos Turísticos Recreativos (2-D), e incorporando dos nuevos apartados (4-D y 5-D) que establecen condiciones de implantación territorial para este tipo de establecimientos en previsión de iniciativas que puedan surgir antes de la formulación del citado PTEO específico. Se añade también un apartado (6-D) en que se remiten las condiciones de implantación de los puertos deportivos a lo dispuesto en el artículo 3.3.3.10 del PIOT.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>PTEO de Establecimientos Turísticos Recreativos</b>	Artículos: 1.2.5.3.(1-D), 3.7.5.8. (2-D y 4-D, 5-D y 6-D –nuevos-) Ficha P-10 del Anexo II del Título III (se incorpora)

#### **PTEO de las Áreas Residenciales (antes del Suelo Residencial)**

Si bien en sus determinaciones actuales el PIOT remite a la formulación de un *PTEO de Suelo Residencial*; la adaptación a lo dispuesto en las Directrices 69 y 77, referidas al planeamiento territorial y no específicamente a los PIO, ha motivado la redefinición de los objetivos de este Plan Territorial, incorporando en el apartado primero del artículo 3.8.4.4 entre los contenidos a desarrollar por el PTEO, la asignación de intervalos de densidades edificatorias para las áreas de nuevos crecimientos urbanos –suelos urbanizables que clasifique el planeamiento-, en función de las características diferenciales entre municipios y tipos de núcleos, y el establecimiento de criterios dirigidos al planeamiento general para la asignación de las tipologías más adecuadas conforme a los distintos tipos de núcleos.

Además, del análisis de los contenidos a desarrollar por el citado PTEO reseñados en el artículo 3.8.4.4. del Plan Insular vigente, se concluye que existe en la actualidad una incoherencia manifiesta entre la denominación del Plan y sus fines, que ha llevado a una confusión indeseada de su objeto por parte de algunos sectores, lo que justifica la necesidad de clarificar esta situación y modificar la denominación del Plan –Plan

de Suelo Residencial, Promoción Pública de Vivienda e Intervención en el Mercado de Suelo- por el de **PTEO de las Áreas Residenciales**. Con ello no se pretende mermar la actuación pública en materia de vivienda, pero se entiende que, en función de los contenidos, no es este PTEO el instrumento adecuado, sino que deberá planificarse a través de los instrumentos de desarrollo específicos de carácter sectorial, por las Administraciones competentes en la materia.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>PTEO de las Áreas Residenciales</b>	Artículos: 3.8.4.4. (1-D)

#### **PTEO del Patrimonio Cultural**

La adaptación a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General ha motivado la incorporación de un **PTEO del Patrimonio Cultural** en sustitución del Catálogo Insular de Bienes de Interés Patrimonial previsto en el PIOT como instrumento específico. La desaparición del Catálogo Insular como instrumento de desarrollo del PIOT ha motivado la reconsideración de gran parte de las disposiciones normativas del PIOT en materia de ordenación de los recursos culturales que figuraban dirigidas a éste y que ahora se dirigen a los catálogos municipales, si bien a pesar de la nueva estructuración de las disposiciones del PIO se ha procurado mantener, en la medida de lo posible, las determinaciones del Plan vigente. En la tabla que figura en la justificación de la adaptación a la Directriz 107 de Ordenación del Patrimonio Cultural del capítulo de esta Memoria se adjunta una tabla con la correspondencia entre las disposiciones del PIOT vigente y su reflejo en el presente documento de adaptación a las Directrices.

Denominación	Modificaciones incorporadas
<b>PTEO del Patrimonio Cultural (Antes Catálogo Insular de Bienes de Interés Patrimonial)</b>	Artículos: 3.1.7.2 Ficha P-21 del Anexo II del Título III (se incorpora)

### Rehabilitación urbana de Los Cristianos y del Puerto de La Cruz.

Con el carácter de operaciones singulares estructurantes -OSE- el PIOT vigente ya prevé la formulación de planes especiales del puerto, frente marítimo y casco de Los Cristianos y del Puerto de la Cruz cuya finalidad es la rehabilitación de ambos núcleos turísticos tradicionales al objeto de que puedan continuar siendo referentes de la oferta turística insular y alcancen los niveles de infraestructuras y equipamientos deseables.

Con la aprobación de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, ambos núcleos, según figura en el Anexo de las mismas, han sido considerados áreas de rehabilitación urbana a los efectos previstos en las Directrices. Si bien los objetivos del PIOT y de las Directrices son análogos respecto a las intervenciones a realizar en estos núcleos es ahora necesario elaborar un documento previo denominado *Documento de Estrategia* entre cuyos fines figura el establecimiento de objetivos específicos, acciones urbanísticas y tipos de proyectos requeridos en el área en cuestión, que tendrá carácter previo a la formulación del instrumento de ordenación dea ambos núcleos a rehabilitar.

En este contexto, si bien en el PIOT la rehabilitación de Los Cristianos y del Puerto de La Cruz continúan figurando como **operaciones singulares estructurantes** por el carácter estratégico que se le confiere en la definición del Modelo de Ordenación Territorial insular, se han realizado leves modificaciones en los artículos del PIOT para incorporar lo establecido por las Directrices de Ordenación del Turismo, además de posibilitar que la ordenación pueda ser abordada bien a través del Plan Especial inicialmente previsto o directamente por el planeamiento general.

Denominación	Modificaciones incorporadas
Rehabilitación urbana de Los Cristianos	Artículos: 2.4.1.2. (1-AD apartado 10 denominación de la OSE), 2.4.1.4 (1-D), 2.4.11.1 (1-E y 2-E), 2.4.11.3 (1-R), 2.4.11.3 (1-D), 2.4.11.4.(1-D) y 2.4.11.5 (1-R).
Rehabilitación urbana del Puerto de La Cruz	Artículos: 2.4.1.2. (1-AD apartado 11 denominación de la OSE), 2.4.1.4 (1-D), 2.4.12.1 (1-E y 2-E), 2.4.12.3 (1-R), 2.4.12.3 (1-D), 2.4.12.4.(1-D) y 2.4.12.5 (1-R).

## RELATIVAS A LA COMPLEMENTARIEDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS INSULARES

De conformidad con los acuerdos adoptados por el Pleno de la Corporación Insular de 20 de octubre de 2003 y de 30 de enero de 2005 y al Acuerdo Institucional de 9 de febrero de 2004 es también objeto del presente documento introducir las modificaciones necesarias en las disposiciones del PIOT relativas a la complementariedad de las infraestructuras portuarias de Santa Cruz de Tenerife y de Granadilla de Abona

En los citados acuerdos, que se adjuntan en el anexo final de esta Memoria, el Pleno del Cabildo de Tenerife manifestaba que entendía necesaria la construcción de un puerto en la costa de Granadilla de Abona, en el ámbito litoral de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, según está previsto en el PIOT. Sin embargo, según el Pleno, la construcción de este Puerto no debe suponer el cese o la disminución de las actividades de abastecimiento insular de mercancías que en la actualidad se realizan en el puerto de Santa Cruz, el principal puerto de la isla, que debe aprovechar toda su capacidad e incluso incrementarla con futuros crecimientos.

La recuperación del frente marítimo de la ciudad debe ser compatible en el ámbito portuario con el desarrollo de las actividades relacionadas con el tráfico interinsular de pasajeros, cruceros turísticos y embarcaciones de recreo además de con las operaciones de abastecimiento insular. En el puerto de Granadilla, que funcionará como puerto complementario al de Santa Cruz de Tenerife, se desarrollarán actividades relacionadas con las actividades de transporte de graneles líquidos y graneles sólidos, con las de servicio a las empresas ubicadas en la Plataforma Logística y las relativas a la captación de nuevo tráfico de trasbordo de mercancías. Las dimensiones de este nuevo puerto serán las estrictamente necesarias y adecuadas para desarrollar los usos descritos.

Tras manifestar las cuestiones que se han sintetizado en los párrafos anteriores, en el Pleno del Cabildo de Tenerife celebrado el 20 de octubre de 2003 se acordó dirigirse a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife con objeto de que adaptase el proyecto del puerto de Granadilla a una instalación de las características descritas en el acuerdo plenario y a los redactores de los *PTPO del frente Marítimo de Santa Cruz-El Rosario* y de la *Plataforma Logística del Sur de Tenerife*, para que considerasen en ambos instrumentos de planeamiento las cuestiones observadas por el Pleno.

Conforme a las circunstancias descritas, y considerando la posibilidad de introducir modificaciones en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife en virtud de la modificación del apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003, procede la modificación de las determinaciones del PIOT, a los efectos de incorporar las cuestiones del Acuerdo del Pleno que deben figurar en el mismo con objeto de que sean determinaciones vinculantes para los citados planes territoriales.

Al efecto se han modificado en el PIOT los artículos del Título II, de Disposiciones Territoriales, que corresponden a la descripción del papel en el modelo insular de los tres puertos principales insulares: Santa Cruz, Granadilla y Fonsalía, a las OSE del Frente Marítimo de Santa Cruz- El Rosario y de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife y a la descripción del papel de ambas infraestructuras portuarias en el modelo de ordenación de las comarca en que se ubican así como sus correspondientes apartados en la Memoria del Plan Insular, según se relacionan a continuación:

Denominación	Modificaciones incorporadas
<p><b>Infraestructuras portuarias insulares de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona.</b></p>	<p>Artículos:            2.1.3.3.(3-D), 2.2.1.1 (4-E), 2.2.1.7 (1-D), 2.2.4.1.(4-E) , 2.2.4.4. (1-D), 2.4.2.1 (2-E y 3-E) 2.4.2.4 (1-R) y 2.4.3.1.(3-E)</p> <p><u>Memoria</u>, los apartados denominados:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-La diversidad de las necesidades de desarrollo industrial.</li> <li>-Organización de la red viaria insular.</li> <li>-Los puertos y la ordenación territorial.</li> <li>-La remodelación de la estructura de puertos comerciales.</li> <li>-Las operaciones singulares estructurantes.</li> </ul>

## **Modificaciones incorporadas para la adaptación a la legislación sectorial**

---

### LEGISLACIÓN SECTORIAL POSTERIOR AL PIOT

Desde la entrada en vigor del Plan Insular de Ordenación de Tenerife en octubre del año 2002, hace ya más de tres años, el Gobierno de Canarias ha aprobado diversas leyes que regulan materias sectoriales cuyas disposiciones tienen incidencia en la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística y que deben ser incorporadas al PIOT.

En la formulación de este documento de adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General de Canarias y de modificación para dar cumplimiento a los Acuerdos del Pleno de la Corporación sobre la racionalización del planeamiento de desarrollo del PIOT y sobre la puesta de manifiesto de la infraestructuras portuarias insulares, se han incluido determinaciones específicas que cumplimentan lo dispuesto en la legislación sectorial que se reseña a continuación:

- Ley 2/2003, de 30 de enero, de **Vivienda de Canarias**
- Ley 14/2003, de 8 de abril, de **Puertos de Canarias**
- Ley 17/2003, de 10 de abril, de **Pesca de Canarias**

Además se han incorporado algunas correcciones en los artículos correspondientes a la ordenación de los residuos y a las instalaciones para su gestión que consisten en la adecuación de los términos utilizados en el PIOT a los establecidos en la Ley 1/1999, de 29 de enero, de **Residuos de Canarias**.

## SOBRE LA ORDENACIÓN EN MATERIA RESIDENCIAL

En el artículo 26 de la Ley 2/2003, de 30 de enero, de **Vivienda de Canarias**, se establece que los Planes Insulares de Ordenación determinarán los **municipios de preferente localización de viviendas** sujetas a algún régimen de protección pública atendiendo, especialmente, a las necesidades de las áreas metropolitanas y capitales insulares, los núcleos urbanos de nueva creación o en expansión, y las zonas turísticas.

La determinación de un municipio como de preferente localización de vivienda implica que el planeamiento general habrá de **destinar a la construcción de viviendas protegidas como mínimo el 25% del total del suelo residencial útil**, sea urbano inmerso en operaciones de reforma interior que deban ser ejecutadas mediante unidades de actuación -siempre que sea técnicamente posible- o sea suelo urbanizable, frente a la reserva del 20% del aprovechamiento de éstos establecida en el artículo 32 del TRLOTENC para los restantes municipios. Dichos porcentajes se han visto recientemente modificados por el Texto Refundido de la Ley del Suelo estatal, aprobado por RDL 2/2008, de 20 de junio, que en su artículo 10.b) establece una *reserva mínima del 30% de la edificabilidad residencial prevista por la ordenación urbanística en el suelo que vaya a ser incluido en actuaciones de urbanización*, salvo las excepciones que puedan establecerse por la legislación territorial o urbanística de acuerdo a lo dispuesto en el citado artículo.

Dado que ya está en vigor el Plan de Vivienda de Canarias 2005-2008 que determina cuáles son estos municipios en cada isla –y considerando que cualquier municipio tiene la posibilidad de elevar por iniciativa propia el porcentaje mínimo exigido por la legislación destinado a vivienda sometida a algún régimen de protección-, para la adaptación de PIOT a la Ley de Vivienda se ha optado por determinar como municipios de preferente localización los establecidos por el **Plan de Vivienda** o aquéllos que se determinen por los sucesivos planes de esta naturaleza.

En base a lo expuesto se incluyen en el apartado (2-D) del artículo 3.8.4.3 *sobre la actuación pública en el mercado del suelo*, como municipios de preferente localización de vivienda los siguientes: **Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de la Laguna, Adeje, Arona, San Miguel de Abona, Puerto de la Cruz, Granadilla de Abona, Guía de Isora, Candelaria, Santiago del Teide, La Orotava, Tegeste, El Rosario y Los Realejos**

POBLACIÓN DE DERECHO (1985-2004)

AMBITO TERRITORIAL	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Santiago del Teide	3698	4343	4362	4496	5081	5325	5914	6057	6256	6565	6879	7506	..	8069	8454	8863	9.445	10.113	10.523	10.777
Guía de Isora	10491	11510	11515	12079	12079	12675	11915	12020	12528	12841	13173	12560	..	11958	13761	14674	15.418	16.320	17.163	17.816
Adeje	7474	7014	7471	8430	9334	10103	9708	11047	11804	12562	13272	14029	..	13605	13605	14007	21.862	25.341	27.640	30.304
Arona	16251	19126	19841	21663	23589	25018	22721	23434	26490	27909	29730	28208	..	26312	29792	38416	43.259	52.572	57.445	59.395
Vilaflor	1544	1533	1540	1521	1557	1560	1543	1554	1576	1599	1629	1616	..	1506	1643	1634	1.707	1.776	1.798	1.895
San Miguel	4373	4429	4522	4728	5013	5294	5118	5325	5673	5945	6203	5776	..	5722	6645	7315	8.355	9.174	9.988	10.802
Granadilla de Abona	15098	14726	14726	15937	16716	17073	16884	17019	17593	18039	18507	18508	..	17321	19253	20323	21.078	27.244	28.927	30.769
Arico	4347	4243	4243	4335	4387	4432	4567	4697	4782	4830	4963	5064	..	5053	5115	5644	6.234	6.653	6.928	7.005
Fasnia	2344	2259	2260	2265	2265	2319	2222	2224	2288	2400	2509	2434	..	2378	2496	2554	2.606	2.590	2.641	2.704
Güímar	14442	14242	14365	14621	14797	14863	14429	14587	15023	15355	15391	14014	..	13761	14306	14646	15.101	15.920	16.251	16.334
Arafo	3847	3882	3867	3921	3952	4020	4200	4232	4309	4437	4557	4667	..	4536	4669	4802	5.012	5.156	5.122	5.256
Candelaria	7414	8122	8278	8854	9284	9641	10688	10915	11305	11720	12105	12392	..	12681	13356	13294	13.595	15.980	17.398	19.197
El Rosario	5900	6117	6154	6592	7003	7146	8103	8428	9462	10137	10668	10880	..	11544	11544	12696	13.264	13.718	14.862	15.542
Sta.Cruz de Tenerife	193906	210326	211209	215228	219907	222892	200172	200172	202237	203929	204948	203787	..	211930	213050	215132	214.153	217.415	220.022	219.446
La Laguna	111695	107593	107593	111533	113733	118548	110895	112917	112917	125183	127743	121769	..	127945	127945	126543	133.340	135.004	134.744	137.314
Tegueste	7123	7138	7180	7324	7464	7618	8027	8135	8336	8433	8527	8558	..	8744	8853	9226	9.664	9.816	9.948	10.165
Tacoronte	17027	16819	16846	17583	17903	18159	17074	17299	18211	18815	19066	19056	..	20026	20349	20800	21.122	21.442	21.778	21.986
El Sauzal	5735	5691	5691	6065	6065	6304	6258	6349	6507	6722	6788	7034	..	6912	7474	7443	7.561	8.006	8.267	8.178
La Matanza de Acentejo	5328	5632	5645	5801	5933	6113	5887	5997	6172	6310	6390	6451	..	6377	6940	7000	7.224	7.378	7.490	7.587
La Victoria de Acentejo	7458	7323	7378	7462	7554	7639	7435	7443	7508	7639	7789	7678	..	7566	8122	8052	8.068	8.152	8.235	8.350
Sta.Úrsula	8350	8263	8371	8479	8700	8915	8599	8766	9016	9263	9385	9591	..	9943	10186	10529	10.907	11.571	11.959	12.237
La Orotava	33088	35533	35528	36015	36275	36581	35142	35303	35723	36042	36189	35642	..	35775	35775	38348	38.670	39.095	39.876	39.909
Puerto de la Cruz	26087	24969	25418	26834	27654	28281	25447	25769	26866	27426	27829	24542	..	24050	24050	24988	29.854	30.466	31.830	30.088
Los Realejos	26860	27802	28175	28854	29367	30072	29829	30022	31789	32588	33197	32599	..	32469	33575	34147	35.031	35.299	35.799	35.756
San Juan de la Rambla	5230	4662	4713	4729	4757	4861	4507	4525	4624	4708	4797	4743	..	4645	4645	4345	4.702	4.938	5.027	5.002
La Guancha	5320	5126	5135	5135	5135	5199	5205	5230	5337	5360	5384	5232	..	5140	5244	5269	5.257	5.294	5.318	5.372
Icod de Los Vinos	21048	21739	21867	22011	22210	22449	21445	21553	21801	22145	22127	21364	..	22079	22079	19977	22.031	21.803	22.958	24.023
Tanque	2604	2751	2756	2765	2781	2818	3058	3074	3110	3132	3132	3247	..	3242	3242	3000	3.049	3.254	3.198	3.111
Garachico	5574	5993	6033	6207	6221	6282	5993	5983	6032	6023	6061	5743	..	5497	5499	5492	5.853	5.742	5.756	5.671
Los Silos	5571	5452	5448	5503	5503	5623	5277	5377	5513	5605	5675	5257	..	5230	5230	5066	5.332	5.426	5.545	5.547
Buenavista del N.	5268	5689	5389	5436	5428	5483	5561	5582	5573	5609	5577	5664	..	5469	5469	5140	5.322	5.413	5.453	5.301
TOTAL Tenerife	510433	526622	528674	542331	552829	564644	528802	533071	542348	561226	567934	555896	..	571800	577296	581289	599011	610368	620585	625.038

Fuente : ISTAC/ INE

Municipios en ámbitos de referencia turística



## SOBRE LA ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

Actualmente el PIOT incluye como componentes del Modelo de Ordenación Territorial las infraestructuras portuarias principales -de nivel insular -Santa Cruz de Tenerife, Granadilla y Fonsalía, remitiendo la definición de las restantes infraestructuras que conforman la red a un **PTEO de Puertos**.

En el artículo 8 de la Ley de Puertos de Canarias se prevé la formulación, con carácter de PTEO, de un **Plan Regional de Puertos** a cargo de la Consejería del Gobierno de Canarias competente en la materia, aunque **la estructura y localización de las infraestructuras portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma** según está previsto en el artículo 14, deberá ser incorporada en los **Planes Insulares de Ordenación**:

*“Los Planes Insulares de Ordenación del Territorio deberán incluir la estructura y localización de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica”*

La incorporación de las disposiciones de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de **Puertos de Canarias** y lo dispuesto en la directriz 88.4 constituyen la modificación más relevante realizada en el Plan Insular vigente dado que se incorpora el **modelo de ordenación insular de puertos**, en el que se definen, además de los puertos principales, los puertos deportivos y pesqueros adscritos al segundo nivel de servicio. La **red portuaria** queda ahora integrada por los puertos insulares o de primer nivel de servicio –Santa Cruz, Granadilla y Fonsalía- , los puertos de pesqueros y/o deportivos adscritos al segundo nivel y las restantes instalaciones marítimas u obras de abrigo parcial definidas en el artículo 1.4.2.4. del Título I

Se plantea un **modelo** que señala los **tramos de litoral** susceptibles de albergar nuevos puertos atendiendo a su potencial aptitud en cuanto a condiciones de accesibilidad, nula afección a Espacios Naturales o ASEs, inexistencia de acantilados costeros de interés insular, no afección a valores naturales de interés presentes en el medio marino (playas, rasas, roques, bajas...), los tramos considerados no aptos y los tramos correspondientes a las OSE donde se localizan los tres puertos de primer nivel. Además de los puertos existentes que figuran en el Anexo I de la Ley de Puertos de Canarias, entre los que se señalan **intervenciones de ampliación o mejora**, se localizan los **nuevos puertos** que se consideran adecuados para satisfacer una demanda mínima de atraques. Se incorporan también por mandato de la COTMAC las instalaciones portuarias existentes de San Marcos y de El Médano ue figuran en el Anexo de la Ley de Puertos, si bien por su escasa dimensión, no se prevén actuaciones concretas, aunque se añade una nueva determinación al PIOT el 3.3.3.10 (9-D) con objeto de clarificar que, en las instalaciones preexistentes se permitirán las ampliaciones o mejoras de las mismas, siempre que éstas no supongan una alteración del modelo insular.

El modelo establecido es, en cierta forma, un modelo abierto que opera en dos niveles. Un primer nivel, que corresponde a la caracterización o zonificación del litoral insular y un segundo nivel, correspondiente a las intervenciones concretas establecidas por el PIOT que, a diferencia de las restantes que pudiesen surgir en los tramos potencialmente aptos, no necesitan para su ejecución -en la mayor parte de los casos- la intermediación de un instrumento de planeamiento territorial sino del proyecto de construcción. En este nivel el modelo es bastante cauto, en cuanto que se decanta mayoritariamente por la intervención en las infraestructuras portuarias existentes, proponiendo seis nuevas localizaciones.

Conforme al modelo propuesto y con objeto de preservar el litoral no ocupado, la satisfacción de la demanda de nuevos atraques se realizará preferentemente a través de obras de mejora y/o ampliación de las infraestructuras portuarias existentes o en las localizaciones indicadas en el PIOT, condicionando la **construcción de los nuevos puertos** a su localización a través de un plan territorial que justifique expresamente su necesidad considerando, entre otras, las características diferenciadas de las tres vertientes insulares, los requerimientos funcionales y las posibilidades de integración de los diferentes usos y la proximidad entre las instalaciones existentes estudiando su complementariedad desde una visión insular, salvo en la vertiente norte, que sólo se admite la ejecución de los tres puertos señalados por el PIOT. .

La **localización y construcción de nuevos puertos** estará condicionada al cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 3.3.3.10, así como, en el caso de las intervenciones previstas por el PIOT, en las fichas del nuevo Anexo III, sobre las infraestructuras portuarias adscritas al segundo nivel incorporado al Título III de Disposiciones Sectoriales.

Respecto a la definición del modelo de ordenación portuaria expuesto, cabe particularizar las determinaciones establecidas para el tramo costero del municipio de San Cristóbal de La Laguna entre el barranco Perdonó y la Baja del Muerto en que el Plan Insular desde una óptica territorial manifiesta la conveniencia de localizar un nuevo puerto, si bien remite el estudio de su ubicación concreta al correspondiente PTPO del Litoral de Acentejo y La Laguna.

Aún considerando las características diferenciales de cada vertiente, con objeto de lograr una distribución más o menos equilibrada de infraestructuras portuarias en el litoral insular, que no sólo garantice una adecuada oferta de recreativa y de ocio sino la seguridad de las embarcaciones, se justifica la necesidad de ubicar un puerto intermedio entre el de Santa Cruz de Tenerife y el de El Puerto de La Cruz, en la costa del municipio de La Laguna que complete, junto con el puerto de Garachico, la ordenación portuaria del litoral Norte. El Plan Territorial Parcial deberá estudiar las diferentes alternativas de localización de este nuevo puerto en el tramo señalado por el PIOT, justificar la aptitud del emplazamiento propuesto considerando las limitaciones de carácter ambiental, de accesibilidad y funcionales que presenta el tramo y establecer los criterios de integración paisajística del proyecto.

Además de las cuestiones que atañen a la definición del modelo de ordenación portuaria establecidas en el Título III y dado que, en base al mejor aprovechamiento de las instalaciones y la menor ocupación del litoral posible, la mayor parte de los puertos que indica el PIOT son de

uso pesquero y deportivo, se introduce en el artículo 1.4.2.4 (10-R) la definición de puertos mixtos, conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley de Puertos de Canarias y se define un tipo de intervención en el litoral denominada obra de abrigo parcial o de mejora litoral, que son aquéllas destinadas a la mejora de las condiciones naturales de embarque, varada o fondeo a través de la construcción de escolleras u obras similares de escasa dimensión que no implican la alteración sustancial del medio físico en que se ubican y son propias de áreas litorales de tradición pesquera; junto con las denominadas “varaderos y similares” se adscriben al tercer nivel y completan la red, pudiendo ser localizadas a través de los planes de ordenación del litoral o del planeamiento urbanístico.

Para la justificación del modelo planteado se suma a la documentación del PIOT un nuevo **estudio de base**, que incorpora parte de la documentación del Avance del PTEO de Puertos a que remite el Plan Insular vigente elaborado en el año 2004 por TRAZAS Ingeniería S.L. y completado para la formulación del documento actual.

## SOBRE LA ORDENACIÓN EN PESCA Y ACUICULTURA

Si bien la Ley 17/2003, de 10 de abril, de **Pesca de Canarias**, contiene algunas determinaciones relacionadas con la ordenación de los recursos pesqueros –especialmente los acuícolas- se ha concluido que éstas no tienen una repercusión directa en los Planes Insulares de Ordenación. Con objeto de ordenar el ejercicio de la actividad acuícola de forma coherente con el resto de actividades que se realizan en el territorio, en el artículo 20 de la mencionada Ley se establece que los Cabildos elaborarán una **propuesta de ordenación insular de la acuicultura**, a efectos de su incorporación a un Plan Regional, con carácter de PTEO, que desarrollará el Gobierno de Canarias sin necesidad de su previsión en el PIOT.

Además se ha realizado una lectura de las cuestiones de la Ley de Pesca que competen a los Cabildos, tales como las **autorizaciones sectoriales y las concesiones en materia de acuicultura** y la creación de **un registro de explotaciones acuícolas** desestimando su incorporación o desarrollo a través de las normas del PIOT dado que no se trata de determinaciones de carácter territorial.

En cuanto a la alteración de las disposiciones del PIOT, tan sólo en relación con la acuicultura y a efectos de rectificar las indeterminaciones del texto vigente en el artículo 1.4.2.5 y en la *matriz de usos* de la sección 11ª del Título II de Disposiciones Territoriales se sustituye el término *cultivos marinos* por el término *acuicultura*, dado que si bien en el Plan Insular se utilizan indistintamente, el último resulta más genérico y es el utilizado por la legislación sectorial. Ello se pone de manifiesto en el artículo 3 acerca del ámbito de aplicación de la Ley de Pesca en que se establece que las disposiciones *“reguladoras de la acuicultura a todas las actividades de esta naturaleza realizadas en tierra, en la zona marítimo-terrestre, en las aguas marítimas interiores, en el mar territorial y en la zona económica exclusiva”*.

## SOBRE LA ORDENACIÓN DE LOS RESIDUOS

Las modificaciones introducidas respecto a la ordenación de los residuos, al margen de las que se justifican por la adaptación a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General, son simplemente correcciones terminológicas con objeto de actualizar los términos utilizados en el PIOT a los de la Ley 1/999, de Residuos de Canarias:

- Se incorpora en el artículo 1.4.2.4 (7-R) del capítulo 4 del Título I, entre las **infraestructuras de tratamiento de residuos** la definición de **Complejo Ambiental**, que no figura en el documento vigente y se sustituye la denominación *Complejo de Tratamiento Integral de Residuos* por *Complejo Ambiental* en los artículos donde se hace referencia a esta infraestructura.
- Se sustituye el término *residuos sólidos* por el término *residuos*.

## Evaluación ambiental de las determinaciones del plan

---

En cumplimiento de lo dispuesto en el Art.10.3.e) del *Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento (RCAIP)*, se desarrolla en este apartado la evaluación ambiental de las determinaciones contenidas en la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General. Pese a que el RCAIP ha sido recientemente derogado con la entrada en vigor de la *Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y ordenación del turismo*, las referencias al Decreto 35/1995 en este apartado de la Memoria Justificativa se entienden imprescindibles, no en vano el Documento de Referencia para elaborar los Informes de Sostenibilidad Ambiental de los Planes Insulares de Ordenación, que ha servido para elaborar el ISA que acompaña a esta Adaptación, contiene numerosas referencias expresas al RCAIP, por lo que se ha creído conveniente no obviarlo.

### IDENTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO POTENCIALMENTE GENERADORAS DE IMPACTOS

El grueso de determinaciones de este documento de Adaptación del PIOT a las Directrices, a la legislación sectorial sobrevenida y a la modificación para dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno de la Corporación se concreta en una serie de cambios de escaso calado, la mayor parte de los cuales no tienen repercusión de índole territorial o ambiental. En los cuadros adjuntos se repasan las principales modificaciones introducidas en la Adaptación y se identifican aquéllas que pueden generar impacto y son susceptibles de ser evaluadas.

**Cuadro I**  
**Modificaciones incorporadas a la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General (I)**

<b>Aspecto que motiva la modificación</b>	<b>Incidencia ambiental</b>	<b>Síntesis de la modificación y justificación de su incidencia ambiental</b>
Adecuación al Título II de Recursos Naturales de las DOG	Nula	<p>Las modificaciones introducidas se ciñen a meras correcciones terminológicas; a la eliminación del Catálogo Insular de Especies Amenazadas (ya existen otros instrumentos análogos de ámbito estatal y autonómico que garantizan la protección de las especies amenazadas); a la eliminación de los niveles sonoros máximos para actividades potencialmente molestas (la Ley 37/2003, de Ruido y la Norma Básica de Condiciones Acústicas ya regula estas cuestiones); y a la introducción de criterios dirigidos al planeamiento de rango inferior para justificar la disponibilidad de agua requerida por los nuevos crecimientos previstos.</p>
Adecuación al Título III de Energía y Residuos de las DOG	Nula	<p>En relación con la ordenación en materia energética, el presente documento se limita a identificar las instalaciones de energía ya existentes en la isla (centrales térmicas de Las Caletillas y Granadilla de Abona) y no se incorporan nuevos elementos de producción energética que requieran ser evaluados ambientalmente desde una escala insular.</p> <p>De igual manera, se recoge un esquema de las líneas existentes y previstas que interconectan las centrales de producción energética con las subestaciones de transformación. Este esquema tiene una naturaleza abstracta, sin una plasmación territorial definida, ya que su intención no es otra que reflejar las relaciones funcionales que existen entre los diversos elementos que componen el modelo energético insular. Por tanto, no define trazados concretos -cometido que corresponderá al Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras Energéticas-susceptibles de ser valorados en cuanto a su afección ambiental.</p> <p>El mapa eólico de la isla se incorpora en cumplimiento de las directrices 36.6 y 37.2 con la finalidad de determinar las áreas de mayor interés para su aprovechamiento energético. En el mismo análisis se señalan las áreas incompatibles para la instalación de aerogeneradores en virtud de criterios ambientales (evitar la afección a Espacios Naturales Protegidos) y, sobre todo, territoriales, teniendo en cuenta principalmente la Distribución Básica de Usos del PIOT. Entre estos últimos se incluyen específicamente aquellos terrenos englobados en las Áreas de Regulación Homogénea Urbana, de Expansión Urbana y de Protección Ambiental delimitadas por el PIOT, salvo las marinas, con lo cual se garantiza que buena parte de los espacios con mayor interés natural de la isla (barrancos, edificios volcánicos, malpaíses, llanos, laderas, ámbitos ocupados por masas arbóreas o con vocación forestal y la franja costera) queden salvaguardados de cualquier afección directa producida por la ubicación de este tipo de instalaciones. Debe tenerse en cuenta que este análisis, preliminar y de ámbito insular, no ha precisado de la incorporación de un contenido ambiental específico, sino que se apoya en el modelo territorial del PIOT, concretamente las áreas de regulación homogénea, para establecer restricciones al desarrollo de esta actividad.</p> <p>La superficie insular restante se considera potencialmente apta para el emplazamiento de este tipo de infraestructuras. La ordenación de las infraestructuras de producción eólica en estas zonas se remite a lo dispuesto por el PTEO de Infraestructuras Energéticas y por el planeamiento urbanístico de que se trate, instrumentos que a raíz de un análisis más detallado podrán incluir nuevas limitaciones o condicionantes ambientales específicos para su implantación.</p> <p>A modo de conclusión, en cuanto a la regulación de las infraestructuras de producción de energía eólica la adecuación a las DOG ha dado lugar a un régimen normativo más restrictivo que el contemplado en el PIOT vigente –en el que la admisibilidad de las infraestructuras se remite a lo que disponga el planeamiento de desarrollo- al impedir su implantación en determinadas zonas, ya sea por motivos territoriales o ambientales. La incidencia ambiental, en su caso, sólo puede ser de signo positivo.</p>

**Cuadro II**  
**Modificaciones incorporadas a la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General (y II)**

<b>Aspecto que motiva la modificación</b>	<b>Incidencia ambiental</b>	<b>Síntesis de la modificación y justificación de su incidencia ambiental</b>
Adecuación al Título IV de Ordenación Territorial de las DOG	Nula	La remisión al Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos para cumplir lo dispuesto en la Directriz 50 en materia de prevención de riesgo a escala insular no tiene ninguna incidencia ambiental. Nula trascendencia tiene, también, la equiparación de términos entre el PIOT y las DOG para definir los elementos que componen el sistema territorial insular. Otras cuestiones como el establecimiento de criterios para la determinación por el planeamiento general de la capacidad alojativa de los asentamientos rurales y la incorporación de nuevos contenidos a determinados planes territoriales (PTEO en materia residencial, PTEO de Dotaciones...) tampoco generan ningún efecto significativo sobre el medio ambiente que sea evaluable en el marco de esta Adaptación.
Adecuación al Título V de Infraestructuras y Transportes de las DOG	Significativa (sólo el modelo insular de puertos). El resto de las modificaciones tienen una incidencia nula	Se registran modificaciones de escasa entidad referidas al reforzamiento de los criterios de compatibilidad e integración de los distintos modos de transporte, la eliminación de contenidos remitidos al PTEO de Infraestructuras de Telecomunicación por tratarse de una materia propia de las ordenanzas municipales de telecomunicaciones o a aspectos gráficos de la red viaria en los planos del Modelo de Ordenación Territorial. Ninguna de ellas tiene repercusión ambiental. Por el contrario, las previsiones relativas al modelo insular de puertos sí exigen su evaluación ambiental.
Adecuación al Título VI de Patrimonio Cultural y Paisaje de las DOG	Nula	Las modificaciones más destacadas se refieren a la previsión de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Patrimonio Cultural que establecerá criterios para la ordenación de los conjuntos y zonas de interés cultural y patrimonial. Además, se señalan los ámbitos territoriales que, desde una perspectiva insular, requieren de intervenciones de rehabilitación paisajística y se dota de contenidos al Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje. Ninguna de ellas tiene incidencia ambiental directa y será en el marco de ambos planes territoriales previstos donde pueda realizarse la evaluación ambiental conforme al carácter y alcance de sus determinaciones.
Adecuación al Título VII de Territorio y Actividad Económica de las DOG	Nula	Los cambios más importantes, aunque sin repercusión ambiental alguna, son la modificación de las condiciones de implantación de los establecimientos turísticos recreativos y la incorporación de una serie de determinaciones sobre la recualificación de áreas productivas existentes.

**Cuadro III**  
Modificaciones incorporadas para dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno de la Corporación Insular

Aspecto que motiva la modificación	Incidencia ambiental	Síntesis de la modificación y justificación de su incidencia ambiental
En relación con la racionalización de los instrumentos de desarrollo previstos en el PIOT	Nula	Las modificaciones incorporadas al PIOT responden al deseo de reducir el número de instrumentos de desarrollo previstos por el PIOT con el objeto de mejorar la gestión del gobierno del territorio. En este sentido, y a modo de ejemplo, se eliminan aquellos planes territoriales cuyo ámbito territorial coincide con el de Espacios Naturales Protegidos; se remite a un único Plan Territorial Parcial la ordenación del Complejo Ambiental de Arico y del ámbito extractivo de Guama-El Grillo; se suprime el Plan Territorial Especial de Ordenación Forestal previsto por el Plan Insular en tanto en el Avance de las Directrices de Ordenación Forestal se contempla un plan similar. También se eliminan planes territoriales específicos de ordenación de recursos naturales como el PTEO de la atmósfera, el PTEO de la gea, el PTEO del suelo etc. considerando que esta cuestiones ya reciben el tratamiento adecuado a través del propio PIOT, en calidad de Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) y de los planes y normas de Espacios Naturales Protegidos. Finalmente, se redefine el contenido de algunos planes territoriales previstos por el PIOT vigente (PTEO Paisaje, PTEO de Dotaciones, PTEO de Infraestructuras Energéticas, PTEO para la Prevención de Riesgos).
En relación con la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares	Nula	La modificación se ciñe a poner de manifiesto de forma expresa en el documento normativo del PIOT la complementariedad de las infraestructuras portuarias de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona en cumplimiento de los acuerdos adoptados por el Pleno de la Corporación Insular y por diversas instituciones.

**Cuadro IV**  
Modificaciones incorporadas para la adaptación a la legislación sectorial

Aspecto que motiva la modificación	Incidencia ambiental	Síntesis de la modificación y justificación de su incidencia ambiental
Adecuación a la Ley 2/2003 de Vivienda de Canarias	Nula	La modificación se concreta en la asunción de los municipios de preferente localización de vivienda señalados en la citada Ley. La incorporación de ese al PIOT contenido no tiene trascendencia ambiental.
Adecuación a la Ley 14/2003, de Puertos de Canarias	Significativa	La pormenorización del modelo insular de puertos, incluyendo la zonificación del litoral para admitir este tipo de infraestructuras y la previsión expresa de puertos deportivos y pesqueros, requiere ser evaluada ambientalmente.
Adecuación a la Ley 17/2003, de Pesca de Canarias	Nula	La modificación introducida, que afecta sólo a la utilización de términos, no tiene ningún efecto sobre el medio ambiente.
Adecuación a la Ley 1/1999, de Residuos de Canarias	Nula	Tampoco tiene incidencia sobre el medio ambiente en tanto se trata de una mera adecuación terminológica.

Además de estas modificaciones, por **Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009** respecto a la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General, se introducen algunos cambios en el documento entre los cuáles están la incorporación de las instalaciones portuarias de El Médano y San Marcos, contempladas en el anexo de la ley canaria de puertos, al modelo de puertos de 2º nivel previsto en el PIOT y los cambios referidos a las determinaciones contenidas en el PIOT vigente cuyo desarrollo esté condicionado a la aprobación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de carácter marino referido.

Como se concluye a la vista de lo expuesto anteriormente, el análisis de los efectos sobre el medio ambiente se centrará, exclusivamente, en el **modelo de ordenación de puertos** en la medida en que se presume, *a priori*, una incidencia que deberá ser valorada.

Esta determinación, por las implicaciones ambientales que tiene, sí requiere someterse a evaluación conforme a lo dispuesto en el Decreto 35/1995. Para conocer las conclusiones extraídas y la metodología empleada se remite al apartado denominado "*Valoración detallada y signo de los impactos inducidos por las determinaciones contenidas en el instrumento de planeamiento*". En el Estudio de Base de Ordenación de Puertos se encuentra disponible la información, a nivel de inventario y diagnóstico, que ha facilitado el desarrollo del proceso evaluador.

## MODELO DE ORDENACIÓN DE PUERTOS. ANÁLISIS Y JUSTIFICACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS SELECCIONADAS

A partir del Diagnóstico Ambiental desarrollado en el Apartado 16 de la Información Ambiental del Estudio de Base de Ordenación de Puertos, y en respuesta a lo dispuesto en los artículos 10.3.e), 10.4c) y 11.1.c) del RCAIP, han sido planteadas un conjunto de alternativas referidas tanto a las posibles zonificaciones del litoral en cuanto a aptitud para albergar infraestructuras portuarias (dos escenarios posibles), como al número de actuaciones previstas y el tipo de intervención (mejora de instalaciones, ampliación y construcción de nuevas infraestructuras). La confrontación de ambos, Diagnóstico Ambiental y propuestas (zonificación y actuaciones), ha permitido identificar, cualitativamente, el grado de afección de los parámetros ambientales.

En el análisis comparativo de las tres alternativas barajadas en función de su grado de afección medioambiental, se ha valorado en primer lugar los efectos derivados de la zonificación, y en segundo término, las actuaciones previstas. Finalmente, a modo de conclusión, ha sido señalado qué alternativa, de las tres propuestas, se ha considerado ambientalmente más idónea, recalcando, ante todo, que el referido análisis se ha efectuado a una escala insular (como no puede ser de otra forma, dado el tipo de instrumento de ordenación al que apoya) y utilizando las variables que se han estimado más adecuadas, reconociendo las limitaciones que ello conlleva.

Las tres alternativas propuestas y sus efectos diferenciales sobre el medio ambiente se describen detalladamente en el apartado 17 de la Información Ambiental del Estudio de Base.

## VALORACIÓN DETALLADA Y SIGNO DE LOS IMPACTOS INDUCIDOS POR LAS DETERMINACIONES CONTENIDAS EN EL PLAN

El modelo insular de puertos previsto en el Plan Insular de Ordenación se articula en dos niveles:

- Un primer nivel se apoya en la “aptitud” que registra el territorio para albergar este tipo de infraestructuras, atendiendo a variables de distinta índole (pendiente, accesibilidad, afección a áreas de interés natural, etc.). El concurso de esta variable contribuye a precisar, al menos, qué tramos costeros de la isla no son aptos para la implantación de puertos.

También nos ayuda a determinar a priori qué ámbitos del litoral reúnen condiciones adecuadas para su localización, sin que ello signifique necesariamente que cualquier actuación de esta naturaleza que se desarrolle en estos tramos deba materializarse. Su consecución final debe estar amparada por un plan territorial o proyecto que lo valide, utilizando la información adecuada en cada caso previo sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental, de plan o proyecto, que corresponda. El conjunto de variables analizadas en este análisis de la aptitud del territorio, su alcance (de ámbito insular) y, sobre todo, la imposibilidad material de llegar a un nivel de definición mayor (en el que, por ejemplo, pueda conocerse con detalle el clima marítimo y la dinámica marina para valorar si se producen interferencias con los mecanismos de transporte y sedimentación litoral y, por extensión, sobre procesos ecológicos) nos obligan a efectuar este planteamiento prudente, inspirado en el principio de cautela.

- El segundo nivel del modelo está integrado por iniciativas concretas de distinto tipo (obra nueva; ampliación de la instalación portuaria; mejora de la instalación) que se localizan expresamente en el modelo establecido por el PIOT y cuya materialización, en la mayor parte de los casos, si surgen las iniciativas correspondientes, no está condicionada a la intermediación de ningún instrumento de planeamiento territorial.

La evaluación ambiental debe ser coherente con esa gradación, de forma que los dos niveles complementarios que integran el modelo insular de puertos han de ser evaluados.

### **Evaluación ambiental de la zonificación**

A continuación se detalla el modo en que se ha efectuado la evaluación ambiental de la zonificación y el resultado final de la misma.

#### **Metodología empleada en el ejercicio de evaluación ambiental de la zonificación**

Para establecer la zonificación insular en materia de puertos se han considerado un conjunto amplio de variables, entre las cuáles las más significativas por su carácter discriminante son:

- La afección a los Espacios Naturales Protegidos y las Áreas de Sensibilidad Ecológica. Debe tenerse en cuenta que los puertos son infraestructuras puntuales que conllevan un potente efecto transformador del territorio, tanto en el espacio concreto de implantación como en su entorno inmediato (requiere infraestructuras adicionales, actúa como foco de atracción de otros usos, etc.).

Su implantación en el ámbito de los Espacios Naturales Protegidos resulta, a todas luces, inadecuada. En unos casos (Sitios de Interés Científico y Reservas Naturales) la incompatibilidad es manifiesta, entre otros motivos porque los fundamentos de protección de estos espacios, que residen la mayor parte de las veces en la protección de especies amenazadas o hábitats costeros representativos, constituyen un factor limitante de primer orden. En otros (Monumentos Naturales o Paisajes Protegidos) la incompatibilidad no es tan evidente, aunque resulta difícil imaginar que el desarrollo de una infraestructura portuaria no merme los valores que acreditaron el reconocimiento de estas categorías de protección. Finalmente, un caso particular es de los Parques Rurales. El TRLOTENC los concibe como "...espacios naturales amplios, en los que coexisten actividades agrícolas y ganaderas o pesqueras con otras de interés natural...", definición bajo la cual puede interpretarse que tienen cabida puertos de escasas dimensiones vinculados al sector primario. En Tenerife los dos parques rurales existentes (Anaga y Teno) tienen una larga franja costera ocupada, en buena parte, por acantilados de gran altura y verticalidad –rasgo geomorfológico característico de los macizos volcánicos antiguos-. Principalmente esta peculiaridad geomorfológica, unido a su condición de Espacio Natural Protegido, es lo que justifica que en el modelo se haya optado por considerar los tramos costeros de los parques rurales como no aptos<sup>1</sup>.

En total, la franja litoral de la isla declarada Espacio Natural Protegido o Área de Sensibilidad Ecológica (fuera de ENP) tiene una longitud total de 143,3 km, esto es, un 34,4% del total insular.

- La existencia de acantilados costeros de interés insular. El perímetro costero insular ocupado por este tipo de geoformas asciende a 180,7 km, de los cuales 62,7 km se encuentran fuera de ENP o ASE.
- La presencia de elementos geomorfológicos naturales de interés insular presentes en el medio marino, tales como playas de callaos, playas de arena, rasas intermareales, roques, bajas, cuevas y túneles.
- Las condiciones de accesibilidad a la costa, atendiendo al criterio de considerar que un tramo costero tiene nula accesibilidad cuando carece de una vía (insular, comarcal o municipal) a una distancia inferior a un 1 km de la costa. Se ha entendido que la disponibilidad de una vía de acceso al litoral es una condición indispensable para la localización de un puerto, ya que de no existir su construcción daría lugar a un impacto ambiental adicional al originado por la ubicación de la instalación portuaria.

Atendiendo a estos criterios, el perímetro costero de la isla, con una longitud total de 416,5 km, se ha desagregado en tres clases:

- Tramos potencialmente aptos, donde es posible la ubicación de un nuevo puerto en función de los criterios expuestos con anterioridad, sin perjuicio de la solución adoptada en otro nivel decisorio.
- Tramos no aptos, en los que resulta imposible la ejecución de nuevos puertos porque su construcción afectaría negativamente a los elementos insulares antes mencionados o por carecer de condiciones adecuadas de accesibilidad.

- Tramos incluidos en el ámbito de las Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) que aglutinan los tres puertos principales de la isla (Santa Cruz, Granadilla y Fonsalía) y cuya ordenación queda remitida al plan territorial correspondiente o a los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP).

Entre las variables “discriminantes” no se ha tenido en cuenta la afección a otras figuras de protección tales como Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs) y Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) porque en el régimen aplicable a estas figuras de protección no se prohíbe, de forma taxativa, la construcción de nuevas infraestructuras aunque sí se obliga a que el plan o proyecto que las ampare sea sometido a evaluación ambiental si genera “*efectos apreciables sobre el medio ambiente*” (art. 45.4 de la Ley 42/2007, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad).

Pese a que la existencia de ZEPAs no ha sido considerada un criterio limitante en el proceso de zonificación, la incidencia del modelo propuesto sobre estas figuras de protección es prácticamente nula. El frente litoral de las ZEPAs de Anaga, Teno y Tigaiga coincide con Espacio Natural Protegido (Parque Rural de Anaga, Parque Rural de Teno y Paisaje Protegido de Campeches, Tigaiga y Ruiz, respectivamente) por lo que se ha considerado inadecuado para ubicar nuevos puertos en aplicación del criterio de no afección a los ENP. Las nuevas ZEPAs incluidas en la propuesta para su designación por Acuerdo del Gobierno de Canarias de 17 de octubre de 2006 (BOC nº 226/2006, de 21 de noviembre), ya sean de nueva creación (Acantilados de Santo Domingo, Roque de la Playa, Rasca y Guaza, Montaña Roja y Roque de Garachico) o como ampliación de zonas de protección de aves ya existentes (Montes y cumbres de Tenerife), tampoco se ven afectadas, bien porque carecen de superficie en la franja costera, bien por coincidir con Espacio Natural Protegido o con acantilados de interés insular que no reúnen condiciones adecuadas para la localización de un puerto.

<sup>1</sup> Un caso particular es la Punta de Teno, en el parque rural homónimo. En este caso se trata de una isla baja que por su condición de costa no acantilada reúne condiciones adecuadas, desde el punto de vista geomorfológico, para la implantación de un puerto. No obstante, se descartó esta posibilidad por el escaso grado de antropización del lugar, por su elevada calidad paisajística (en el Estudio de Base de Puertos se aportan suficientes argumentos en ese sentido en la valoración de la unidad paisajística de la Punta de Teno) así como por favorecer la entrada de visitantes por mar, dificultando la regulación del uso público del espacio natural.

En cuanto a los LICs marinos y terrestres (con frente litoral), si se efectúa un análisis comparativo entre la ubicación de estos espacios protegidos y la zonificación propuesta, se comprueba que sólo se consideran tramos potencialmente aptos en los Lugares de Importancia Comunitaria contiguos ES70200116 “Sebadales del Sur de Tenerife” y ES7020017 “Franja marina Teno-Rasca”. Debe tenerse en cuenta que estos dos LIC, por sí solos, tienen una longitud de 130,9 km (casi un tercio del perímetro costero insular); además están situados en la vertiente de la isla con mayor vocación turística y donde las condiciones del clima marítimo son más adecuadas para el ejercicio de actividades recreativas en el mar. Por otro lado, la escala de análisis empleada en el ejercicio de zonificación no es lo suficientemente precisa para detectar si se afecta de forma apreciable a los fundamentos de declaración de estos LIC (comunidades de sebadal, poblaciones de tortuga boba y de delfín mular).

Por todo ello y con el objeto de conciliar la conservación de los recursos naturales y el desarrollo socioeconómico, se ha estimado razonable admitir como potencialmente apta una longitud de 26,2 km de costa en el ámbito de estos dos LIC marinos (ver cuadro I). Como se expone en varias ocasiones a lo largo de este documento, ello no significa necesariamente que cualquier puerto de nueva construcción que se emplace en estos tramos pueda materializarse; la decisión final se posterga al plan territorial o proyecto que, a la vista de las conclusiones extraídas de un análisis más preciso (incluyendo, entre otros parámetros, la determinación del impacto sobre el lugar de interés comunitario), corresponda legitimar la actuación.

Con todo, la longitud de costa declarada no apta asciende al 76,4% del frente costero declarado Lugar de Importancia Comunitaria.

**Cuadro V**  
Resultado de la zonificación en el ámbito de los LICs marinos  
"Seadales del Sur de Tenerife" y "Franja marina Teno y Rasca"

Zonificación	Longitud de costa (km)	% sobre total del perímetro costero de los LICs
No apto	100,1	76,4%
Potencialmente apto	26,2	20,0%
OSE	3,3	2,6%
Longitud total de costa	130,9	100,0%

Nota: El pequeño desajuste en las cifras se debe a que en el cómputo parcial por tramos no se consideran roques, islotes y otros elementos geomorfológicos que sí se han tenido en cuenta en la estimación de la longitud total de costa englobada en los dos LICs.

### Resultado de la zonificación y de la evaluación ambiental correspondiente

En el conjunto de la isla se ha considerado "no apta" una longitud de costa de 282,6 km, equivalente al 67,8% del total insular (ver cuadro II). Los tramos costeros que reúnen condiciones potencialmente adecuadas para la implantación de puertos tienen una longitud de 75,7 km, esto es, un 18,2%; finalmente, la longitud del perímetro costero incluida en el ámbito de una Operación Singular Estructurante asciende a 58,2 km (14,0% del total).

**Cuadro VI**

Resultado de la zonificación insular en cuanto a la aptitud para albergar puertos

Zonificación	Longitud de costa (km)	% sobre total del perímetro costero
No apto	282,6	67,8%
Potencialmente apto	75,7	18,2%
OSE	58,2	14,0%
Longitud total de costa	416,5	100,0%

Estos datos numéricos ilustran el enfoque restrictivo que ha presidido la definición del modelo insular. Al respecto, debe tenerse en cuenta que en los tramos incluidos en el ámbito de las OSE van a tener cabida los puertos de primer nivel ya previstos por el Plan Insular aprobado en el año 2002, estando los de segundo nivel sujetos a lo que disponga el plan territorial o PUEP de que se trate. En definitiva, en esos tramos costeros prácticamente no se introducen novedades en relación con el PIOT vigente. Por otro lado, como se ha venido comentando a lo largo de esta exposición, la delimitación de tramos potencialmente aptos, que representa un porcentaje reducido en el conjunto insular, no debe entenderse como una “puerta abierta” que posibilita la implantación sin más de nuevos puertos; su futura construcción estará condicionada por lo dispuesto en instrumentos de planeamiento territorial o en los proyectos correspondientes ya que aspectos como su ubicación precisa, uso, diseño y dimensiones sólo pueden encontrar respuesta a ese nivel, valorando todas las alternativas posibles, entre las cuales tiene cabida también la “opción cero”, esto es, no construir la infraestructura portuaria.

A modo de conclusión, atendiendo a los criterios empleados en la zonificación y al resultado de la misma, se estima que aún tratándose de un impacto de signo negativo, la evaluación de esta determinación del Plan Insular es POCO SIGNIFICATIVA.

### **Evaluación ambiental de las actuaciones concretas**

Respecto a la evaluación de las actuaciones ubicadas de forma explícita por el Plan Insular, debe recordarse que el modelo insular de ordenación de puertos se articula en dos niveles bien diferenciados:

#### **Puertos de primer nivel (puertos principales)**

- Puerto de Santa Cruz
- Puerto de Granadilla
- Puerto de Fonsalía

Estas tres actuaciones, de las cuales dos (Granadilla y Fonsalía) corresponden a puertos de nueva construcción, ya están contemplados en el PIOT vigente como elementos integrantes del modelo de ordenación territorial insular. La intervención sobre los mismos se efectuará mediante el desarrollo de las Operaciones Singulares Estructurantes (OSE).

Precisamente, por tratarse de actuaciones ya contempladas en el Plan Insular vigente no son objeto de evaluación ambiental en la presente Adaptación. Tampoco lo son las instalaciones portuarias de El Médano y San Marcos, incluidas en el modelo insular en cumplimiento del Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009, por tratarse de infraestructuras existentes.

**Puertos de segundo nivel (puertos deportivos y pesqueros)**

- Radazul
- Las Caletillas
- Club Náutico La Galera
- Candelaria
- Puertito de Güímar
- Club Náutico de Güímar
- El Porís
- San Miguel de Tajao
- Los Abrigos
- Amarilla Golf
- Las Galletas
- Los Cristianos
- Puerto Colón
- Puerto de Adeje
- Playa San Juan
- Los Gigantes
- Garachico
- Puerto de la Cruz
- La Laguna

Estas son las actuaciones contenidas en el modelo insular de puerto susceptibles de ser evaluadas.

**Cuadro VII**

Datos básicos del modelo insular portuario correspondiente a los puertos de segundo nivel

<b>Puerto</b>	<b>Municipio</b>	<b>Actuación prevista</b>
Radazul	El Rosario	Ampliación de instalación existente
Las Caletillas**	Candelaria	Nuevo
Club Náutico La Galera	Candelaria	Ampliación de instalación existente
Candelaria	Candelaria	Ampliación de instalación existente
Puertito de Güímar	Güímar	Ampliación de instalación existente
Club Náutico de Güímar	Güímar	Mejora de instalación existente
El Porís**	Arico	Nuevo
San Miguel de Tajao	Arico	Ampliación de instalación existente
Los Abrigos	Granadilla de Abona	Ampliación de instalación existente
Amarilla Golf	San Miguel de Abona	Ampliación de instalación existente
Las Galletas	Arona	Ampliación de instalación existente
Los Cristianos	Arona	Ampliación de instalación existente
Puerto Colón	Adeje	Mejora de instalación existente
Puerto de Adeje*	Adeje	Nuevo
Playa San Juan	Guía de Isora	Ampliación de instalación existente
Los Gigantes	Santiago del Teide	Mejora de instalación existente
Garachico	Garachico	Nuevo
Puerto de la Cruz	Puerto de la Cruz	Nuevo
La Laguna*	La Laguna	Nuevo

\* a determinar por el plan territorial correspondiente que ordene el tramo litoral.

\*\* *localización a concretar por un plan territorial que analice detalladamente la afección ambiental.*

Un dato a tener en cuenta es que uno de los principales factores que se han tenido en cuenta en la configuración de la red insular de puertos de segundo nivel es primar la utilización de los puertos e instalaciones portuarias ya existentes sobre la construcción de nuevas infraestructuras.

Como se observa en el cuadro, de las 19 actuaciones previstas en cuanto a puertos de segundo nivel sólo 6 corresponden a obras de nueva implantación. De ellas, dos tienen una localización precisa desde el Plan Insular y cuatro (los puertos a localizar en la costa de La Laguna, en

la de Adeje, en Las Caletillas y en El Porís) estarán a lo dispuesto en un plan territorial que determine su ubicación detallada. En el resto de los casos se trata de iniciativas encaminadas a la ampliación o, en su caso, la mejora de las instalaciones existentes.

Conviene destacar también que, a diferencia del modelo resultante de la zonificación, en este caso si se tiene en cuenta de forma expresa la afección a Lugar de Importancia Comunitaria y Zona de Especial Protección para las Aves. La consideración de este parámetro, ante la certeza de que resulta imposible determinar los efectos ambientales previsibles sobre estas áreas protegidas si no se desciende a una escala mayor de análisis, se ha traducido en una renuncia a establecer, desde el Plan Insular de Ordenación, ubicaciones concretas para la construcción de nuevos puertos en el ámbito de estas figuras de protección, concretamente en los LICs marinos “Sebadales del Sur” y “Franja marina de Teno y Rasca”. Si se admite, por el contrario, las intervenciones de ampliación y mejora de instalaciones ya existentes.

### **Metodología aplicada en el ejercicio de evaluación de las actuaciones concretas**

Según lo dispuesto en el art. 14 de la Ley de Puertos de Canarias “*los Planes Insulares de Ordenación del Territorio deberán incluir la estructura y la localización de las infraestructuras de portuarias de titularidad autonómica*”. Estamos hablando, por tanto, de que el Plan Insular, en el conjunto de sus determinaciones, puede llegar a definir la ubicación concreta de puertos y no limitarse a reflejar los ámbitos o tramos costeros que son aptos para la implantación de este tipo de infraestructuras. Ahora bien, debe aclararse que se trata en sentido estricto de fijar la localización, atendiendo a factores de variada índole, y no se pretende establecer el uso que ostenta cada puerto, sus dimensiones, capacidad expresada en número de amarres o diseño, cuestiones todas que superan el nivel de decisión de esta Adaptación y que requieren un análisis más detallado.

Paralelamente, para cada lugar concreto ha de valorarse, en cierta medida, el tipo de intervención prevista ya que resulta evidente que no genera el mismo impacto la construcción de un nuevo puerto que la ampliación de una infraestructura portuaria existente. Estas intervenciones se han clasificado, en orden decreciente, en función del nivel de intensidad y de capacidad de transformación del territorio en: a) obra nueva; b) ampliación de instalación existente; y c) mejora de instalación existente.

Establecido el alcance de la determinación (la localización precisa de actuaciones portuarias de segundo nivel en el conjunto de la isla y la definición *a priori* del tipo de intervención prevista) y partiendo de la base que en la misma se ha recurrido a información ambiental de ámbito insular, la evaluación ambiental sólo puede efectuarse a esta escala de análisis. Por ello, las variables utilizadas para determinar el grado de afección de las instalaciones portuarias concretas definidas en el PIOT se apoyan, básicamente, en la información aportada por el cuadro incluido en el Estudio de Base de Puertos<sup>2</sup> que ha servido de base para la zonificación de los tramos del litoral en cuanto a su aptitud para la implantación de este tipo de infraestructuras. Esta información ha sido debidamente completada con nuevas variables, de ámbito insular, al objeto de realizar un análisis lo más concienzudo posible.

A continuación se exponen las variables que se han considerado en el ejercicio evaluador:

- Figuras de protección en el ámbito terrestre: aquí se incluyen los Espacios Naturales Protegidos contemplados en el Texto Refundido de la Ley del Territorio y la Ley de Espacios Naturales de Canarias. A esta información se ha añadido:
  - Los *Lugares de Importancia Comunitaria*, tanto terrestres como marinos, aprobados por Decisión de la Comisión de 28 de diciembre de 2001 por la que se aprueba la lista de lugares de importancia comunitaria de la región macaronésica en aplicación de la Directiva 92/43/CEE.
  - Las *Zonas de Especial Protección para las Aves*, atendiendo a lo dispuesto en la Directiva de Aves.
  - Las *Áreas de Importancia para Aves*, más conocidas con el acrónimo inglés IBA, que no tienen valor normativo, pero sí científico.
- Valores naturales y culturales presentes en el medio marino que contiene información relativa a:
  - Playas de callaos de interés insular
  - Playas de arenas de interés insular
  - Rasas intermareales de interés insular
  - Roques de interés insular
  - Bajas de interés insular
  - Cuevas y túneles de interés insular
  - Área marina de interés patrimonial
- Valores naturales y culturales presentes en el medio terrestre:
  - Acantilados costeros de interés insular
  - Áreas de interés botánico
  - Enclaves costeros de endemismos
  - Áreas de interés arqueológico
  - Áreas de interés paleontológico
- Calidad ambiental, entendida como “el grado de excelencia, el valor para no ser alterado o destruido o, de otra manera, el valor para que su esencia, su estructura actual, se conserve”. En la consideración de este parámetro pesa, por encima de cualquier otro componente, el paisaje, tal como se explica en el Estudio Base de Puertos.

---

<sup>2</sup> El Estudio de Base de Puertos se desarrolla en base a la información recogida en el Programa “Tenerife y el Mar”, iniciado en 1994, y el Plan de Puertos Deportivos y Pesqueros de la isla de Tenerife (diciembre 2001).

Apoyándose en este conjunto de variables, el número de ítems objeto de valoración se ha reducido a seis de cara a facilitar la evaluación. Estos son:

- Geología/geomorfología
- Flora
- Fauna
- Patrimonio cultural
- Figuras de protección
- Calidad ambiental

La correspondencia entre los ítems evaluados y las variables ambientales utilizadas es la siguiente:

- Geología/geomorfología: En el medio marino se tiene en cuenta la presencia de playas de callao de interés insular; playas de arenas de interés insular; rasas intermareales de interés insular; roques de interés insular; bajas de interés insular; y cuevas y túneles de interés insular. En el medio terrestre la existencia de acantilados costeros de interés insular.
- Flora: En el medio terrestre la variable de referencia es la existencia de áreas de interés botánico así como de enclaves costeros de endemismos.
- Fauna: En el medio terrestre se tiene en cuenta la presencia de enclaves costeros de endemismos.
- Patrimonio cultural: En el medio marino se consideran las áreas marinas de interés patrimonial. En el medio terrestre las áreas de interés arqueológico y las áreas de interés paleontológico.
- Figuras de protección: En el medio terrestre se tiene en cuenta especialmente la existencia de Espacios Naturales Protegidos o Áreas de Sensibilidad Ecológica según lo previsto en el TRLOTENC. Asimismo, sirve como variable de referencia la existencia de LIC, ZEPAS e IBAS. En el medio marino se considera la presencia de los LIC marinos declarados por Decisión de la Comisión de 28 de diciembre de 2001.
- Calidad ambiental: se tiene en cuenta, además, la calidad ambiental atribuida a cada una de las unidades paisajísticas que integran las diferentes unidades ambientales (denominadas “pequeñas unidades ambientales” o PUA).

Los impactos de estos seis grandes apartados se han graduado en función de su magnitud, en orden creciente, de la siguiente manera: nada significativo, poco significativo, significativo, muy significativo. En esta valoración se ha tenido en cuenta tanto la localización como, en la medida de lo posible, el tipo de intervención.

Al final, para cada ubicación concreta se estima la evaluación conjunta de la afección ambiental que general.

## Resultado de la evaluación ambiental correspondiente

### 1. Radazul

Se trata de un puerto deportivo ya existente en el que se prevé desarrollar una actuación consistente en la ampliación del dique de abrigo y la construcción de nuevos pantalanes para incrementar su capacidad.

El frente costero donde se emplaza la actuación ha sido profundamente transformado por el uso residencial. El acantilado mismo, a cuyo pie se sitúa este puerto, ha sufrido desmontes de gran envergadura y apenas se conservan restos de vegetación potencial.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	No hay afección	Nada Significativo
Calidad ambiental	Baja	Nada Significativo

\* A pesar de no afectar a elementos geológicos/geomorfológicos de interés, se ha ponderado al alza el impacto sobre esta variable al estimar que el tipo de intervención tiene incidencia en la configuración del fondo marino afectado directamente por las obras.

La evaluación se estima NADA SIGNIFICATIVA.

## 2. Las Caletillas

Se propone la construcción de un nuevo puerto de uso exclusivamente deportivo frente al núcleo urbano de Las Caletillas. Se trata de un espacio profundamente transformado en el ámbito terrestre, con la ausencia de condiciones de naturalidad.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Flora*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Fauna*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	No hay afección	Nada Significativo
Calidad ambiental	Baja	Nada Significativo

\* Si bien no se afecta directamente a elementos geológicos, botánicos o faunísticos de interés insular se ha ponderado al alza el impacto al tratarse de un nuevo puerto, cuya construcción acarreará una afección negativa mayor sobre el medio biótico y abiótico que la generada por la ampliación de una instalación preexistente.

La evaluación conjunta se estima POCO SIGNIFICATIVA.

### 3. Club Náutico La Galera

Se trata de un puerto deportivo en el que se pretende realizar obras de ampliación, incrementando la longitud del dique de abrigo y contradique.

La actuación se inserta en un espacio desnaturalizado por su emplazamiento en la trama urbana de la costa de Candelaria.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	No hay afección	Nada Significativo
Calidad ambiental	Baja	Nada Significativo

\* A pesar de no afectar a elementos geológicos/geomorfológicos de interés, se ha ponderado al alza el impacto sobre esta variable al estimar que el tipo de intervención tiene incidencia en la configuración del fondo marino afectado directamente por las obras.

La evaluación conjunta se estima NADA SIGNIFICATIVA.

#### 4. Candelaria

Se propone dotar al puerto de Candelaria de la infraestructura y organización portuaria adecuada para desarrollar la actividad pesquera y reordenar los diferentes usos de la dársena. Para ello será necesario, básicamente, construir nuevos pantalanés en el interior del recinto y un contradique.

La actuación se localiza en un espacio desnaturalizado por su emplazamiento en la trama urbana de la costa de Candelaria.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	No hay afección	Nada Significativo
Calidad ambiental	Baja	Nada Significativo

\* A pesar de no afectar a elementos geológicos/geomorfológicos de interés, se ha ponderado al alza el impacto sobre esta variable al estimar que el tipo de intervención tiene incidencia en la configuración del fondo marino afectado directamente por las obras.

La evaluación conjunta se estima NADA SIGNIFICATIVA.

## 5. Puertito de Güímar

En este caso se propone la ampliación de las instalaciones existentes y una mejora de la infraestructura de abrigo.

Como todas las actuaciones previstas en la costa del Valle de Güímar, la actuación se desarrolla en un espacio urbanizado que no registra condiciones de naturalidad en el medio terrestre.

<b>Variable analizada</b>	<b>Descripción</b>	<b>Impacto</b>
Geología/Geomorfología*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	No hay afección	Nada Significativo
Calidad ambiental	Baja	Nada Significativo

\* A pesar de no afectar a elementos geológicos/geomorfológicos de interés, se ha ponderado al alza el impacto sobre esta variable al estimar que el tipo de intervención tiene incidencia en la configuración del fondo marino afectado directamente por las obras.

La evaluación conjunta se estima NADA SIGNIFICATIVA.

## 6. Club Náutico de Güímar

Se trata de una instalación de uso exclusivamente deportivo en la que se pretende remodelar la distribución de pantalanes en la dársena, para incrementar el número de amarres y mejorar los servicios.

En el medio terrestre, en las inmediaciones del Club Náutico, se registran ciertas condiciones de naturalidad. No obstante, al tratarse de terrenos situados en la periferia de entornos urbanos muestran la problemática propia de estos espacios (completo abandono de la actividad agrícola, vertidos de variada índole, ocupación marginal de la costa, desarrollo de usos ocasionales como la acampada, etc.) lo que motiva la ausencia de cualquier elemento de interés. En todo caso, la intervención prevista no afecta al medio terrestre, con la única excepción de la propia área portuaria.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	No hay afección	Nada Significativo
Calidad ambiental	Baja	Nada Significativo

La evaluación conjunta se estima NADA SIGNIFICATIVA.

## 7. El Porís

Se prevé la construcción de una instalación portuaria dedicada al uso deportivo. La actuación se inserta en el frente del núcleo urbano de El Porís, apoyándose en el embarcadero de Abona.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Flora*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Fauna*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	No hay afección	Nada Significativo
Calidad ambiental	Media	Poco Significativo

\* Si bien no se afecta directamente a elementos geológicos, botánicos o faunísticos de interés insular se ha ponderado al alza el impacto al tratarse de un nuevo puerto, cuya construcción acarreará una afección negativa mayor sobre el medio biótico y abiótico que la generada por la ampliación de una instalación preexistente.

La evaluación conjunta se estima POCO SIGNIFICATIVA.

## 8. San Miguel de Tajao

Se pretende mejorar la infraestructura de abrigo, mediante la construcción de un pequeño contradique, y reordenar los usos de la dársena mediante la construcción de pantalanés diferenciados según su uso, dado el carácter mixto pesquero-deportivo de este puerto.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	No hay afección	Nada Significativo
Calidad ambiental	Media	Poco Significativo

\* A pesar de no afectar a elementos geológicos/geomorfológicos de interés, se ha ponderado al alza el impacto sobre esta variable al estimar que el tipo de intervención tiene incidencia en la configuración del fondo marino afectado directamente por las obras.

La evaluación conjunta se estima POCO SIGNIFICATIVA.

## 9. Los Abrigos

Se trata de un puerto que ya cuenta con la infraestructura de abrigo completamente ejecutada y al que es necesario dotar de pantalanes y otro tipo de mejoras en las instalaciones.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología*	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	LIC "Sebadales del Sur"	Poco Significativo
Calidad ambiental	Media	Poco Significativo

\* En las inmediaciones se encuentra la Playa de San Blas, de interés insular, que no se ve afectada por la actuación.

La actuación se sitúa en el interior del Lugar de Importancia Comunitaria "Sebadales del Sur", si bien de la consulta de la cartografía bionómica de los fondos marinos de Tenerife se deduce que no hay afección directa sobre comunidades de seabadal, comunidad característica del hábitat prioritario (bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda) que justifica el reconocimiento de esta figura de protección supranacional.

La evaluación conjunta, dada la escasa entidad de la actuación prevista, se estima POCO SIGNIFICATIVA.

## 10. Amarilla Golf

Se trata de un puerto deportivo cuyo dique de abrigo ya está construido en la actualidad. El puerto se sitúa en el frente de un espacio turístico que ha perdido buena parte de las condiciones de naturalidad.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	La actuación se desarrolla en el interior del LIC "Sebadales del Sur"	Poco Significativo
Calidad ambiental	Media	Poco Significativo

El proyecto del puerto deportivo de Amarilla Golf fue aprobado por acuerdo de la COTMAC de fecha 4 de junio de 1998.

Consultada la cartografía bionómica de los fondos marinos de la isla de Tenerife, se comprueba que en el interior del puerto no existe ninguna comunidad de sebadal (praderas de la fanerógama marina *Cymodosea nodosa*), elemento que constituye el principal fundamento de la declaración como Lugar de Importancia Comunitaria de este tramo costero.

La evaluación conjunta se estima POCO SIGNIFICATIVA porque, a pesar de situarse el puerto deportivo en un Lugar de Importancia Comunitaria, la obra más impactante (el dique de abrigo) ya está culminada y no se afecta directamente a ninguna comunidad de sebadal.

## 11. Las Galletas

En la actualidad ya existe un embarcadero/fondeadero que sirve de refugio a las embarcaciones pesqueras existentes. Se prevé su transformación en puerto de uso mixto (pesquero/deportivo).

La actuación se implanta en el frente del núcleo de las Galletas.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología	Playa de callao de Las Galletas*	Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	La actuación se desarrolla en el interior del LIC "Sebadales del Sur"	Poco Significativo
Calidad ambiental	Media	Poco Significativo

\* Justo al Este del dique de abrigo se sitúa otro elemento geomorfológico de interés insular: la rasa internareal de Las Galletas.

En la lámina de agua del interior del embarcadero y en su borde exterior no existen comunidades de sebadal que se puedan ver afectadas por las obras previstas en el lugar. La mayor parte de los fondos del embarcadero están ocupados por sustratos sin vegetación.

Al igual que en el caso anterior, la evaluación conjunta se estima POCO SIGNIFICATIVA porque, a pesar de situarse en un lugar de interés comunitario, la actuación prevista no afecta a ninguna comunidad de sebadal.

## 12. Los Cristianos

La actuación que se propone en este punto puede estar condicionada al desarrollo de la propuesta de Guía de Isora (Fonsalía). Debe tenerse en cuenta que se trata de una actuación orientada a la reordenación de los usos deportivos y pesqueros mediante la construcción de pantalanes en el puerto ya existente.

El puerto se localiza en el frente urbano de Los Cristianos, un espacio profundamente transformado que no registra condiciones de naturalidad en el medio terrestre.

<b>Variable analizada</b>	<b>Descripción</b>	<b>Impacto</b>
Geología/Geomorfología	Playa de arena de Los Cristianos	Poco Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	Muelle de Los Cristianos; el Rincón de los Cristianos	Poco Significativo
Figuras de protección	La actuación se desarrolla en el interior del LIC "Franja marina Teno-Rasca"	Poco Significativo
Calidad ambiental	Baja	Nada Significativo

La evaluación conjunta se estima POCO SIGNIFICATIVA.

### 13. Puerto Colón

Se trata de un puerto ya existente con una capacidad de amarre de 355 embarcaciones. La actuación pretende, básicamente, reordenar los usos comerciales y los accesos para mejorar la accesibilidad a la instalación portuaria.

De la consulta de la cartografía bionómica de los fondos marinos de la isla se desprende que, en las inmediaciones del puerto, se localiza una comunidad de sebadal denso que abarca una superficie de 84 ha. Dicha comunidad no se adentra en el interior del recinto portuario, cuyos fondos están ocupados principalmente por un sustrato sin vegetación. En el medio terrestre no existen elementos naturales de interés por cuanto se trata de un tramo de costa urbanizado.

Atendiendo al tipo de actuación que se pretende desarrollar y a las características de los fondos marinos en el puerto, no se prevé que la actuación genere efectos apreciables sobre el LIC marino.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	Muelle de Los Cristianos; el Rincón de los Cristianos	Nada Significativo
Figuras de protección	La actuación se desarrolla en el interior del LIC "Franja marina Teno-Rasca"	Nada Significativo
Calidad ambiental	Baja	Nada Significativo

La evaluación conjunta se estima NADA SIGNIFICATIVA.

#### 14. Puerto de Adeje

En el modelo de ordenación de puertos incluido en el PIOT no se fija ninguna ubicación concreta en la costa de Adeje relativa a la construcción de nuevos puertos de segundo nivel. Sólo se establece que en alguno de los dos tramos costeros considerados potencialmente aptos y delimitados en la franja costera del término municipal, se emplazará un puerto de acuerdo a la localización expresa establecida por el planeamiento territorial correspondiente.

El planeamiento territorial de desarrollo, en el ejercicio de ubicación del puerto, respetará de forma rigurosa la zonificación establecida desde el PIOT de forma que no podrá ocuparse el tramo calificado como “no apto” situado entre los dos tramos antes mencionados.

#### 15. Playa San Juan

La actuación consiste en una ampliación y mejora de las instalaciones del puerto de Playa de San Juan para un uso mixto deportivo-pesquero. Esta actuación lleva aparejada la ampliación de la longitud del dique.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología	Playa San Juan	Poco Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	Muelle histórico de Playa San Juan y hornos de la playa de San Juan	Poco Significativo
Figuras de protección	La actuación se desarrolla en el interior del LIC “Franja marina Teno-Rasca”	Poco Significativo
Calidad ambiental	Baja	Nada Significativo

El puerto se sitúa junto al núcleo urbano de Playa de San Juan, en un espacio profundamente transformado.

La evaluación conjunta se estima POCO SIGNIFICATIVA.

## 16. Los Gigantes

Se trata de una actuación orientada a mejorar la accesibilidad de la instalación portuaria y su integración en la trama urbana por lo que no se prevén actuaciones susceptibles de afección al medio marino. El medio terrestre no registra condiciones de naturalidad.

<b>Variable analizada</b>	<b>Descripción</b>	<b>Impacto</b>
Geología/Geomorfología	Playa de los Guíos	Nada Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Figuras de protección	La actuación se desarrolla en el interior del LIC "Franja marina Teno-Rasca"	Nada Significativo
Calidad ambiental	Baja	Nada Significativo

La evaluación conjunta se estima NADA SIGNIFICATIVA.

## 17. Garachico

Esta prevista la construcción de un nuevo puerto en el frente marítimo de Garachico.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	BIC Conjunto Histórico de Garachico*	Poco Significativo
Figuras de protección	No hay afección**	Nada Significativo
Calidad ambiental	Media	Poco Significativo

\* En concreto, la ermita de San Roque. En el Plan Especial de Ordenación del puerto de la Villa de Garachico, aprobado inicialmente, se establecen las medidas necesarias para su conservación.

\*\* En las inmediaciones se localiza el Monumento Natural del Roque de Garachico, declarado también LIC de ámbito terrestre, aunque no se encuentra afectado por la actuación.

La actuación se desarrollará sobre unos terrenos antaño cultivados de plataneras y que actualmente se encuentran abandonados y colonizados por vegetación de sustitución. La zona más alejada del mar está ocupada por tarajales (*Tamarix canariensis*).

La evaluación conjunta se estima POCO SIGNIFICATIVA.

A título indicativo debe señalarse que mediante Acuerdo de la COTMAC de fecha 23 de diciembre de 2003 se aprueba la Declaración de Impacto Ecológico del "Proyecto de Puerto en la Villa de Garachico" promovido por la Consejería de Infraestructuras, Vivienda y Transportes del Gobierno de Canarias.

En el Estudio de Impacto Ecológico incorporado al proyecto la evaluación conjunta del impacto previsible resultó ser "NADA SIGNIFICATIVA" y la declaración de impacto se emitió condicionada.

## 18. Puerto de la Cruz

Se prevé la construcción de un nuevo puerto en el término municipal del Puerto de la Cruz.

Variable analizada	Descripción	Impacto
Geología/Geomorfología	No consta la existencia de elementos de interés insular	Poco Significativo
Flora	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Fauna	No consta la existencia de elementos de interés insular	Nada Significativo
Patrimonio cultural	Castillo de San Felipe	Poco Significativo
Figuras de protección	No hay afección	Nada Significativo
Calidad ambiental	Nula	Nada Significativo

La profunda transformación que ha experimentado el frente costero hace que las condiciones de naturalidad sean inexistentes en el medio terrestre; prácticamente no se conservan enclaves de vegetación potencial.

La evaluación conjunta se estima POCO SIGNIFICATIVA.

A título indicativo debe señalarse que ya se ha emitido la Declaración de Impacto Ecológico del “Proyecto de Puerto en el Puerto de la Cruz”. Mediante Resolución del Director General de Urbanismo, de 16 de febrero, se hace público el Acuerdo de la COTMAC de 30 de noviembre de 2005, relativo a la Declaración de Impacto Ecológico “Proyecto de Puerto en el Puerto de la Cruz” (BOC nº 85/2006, de 4 de mayo).

En el Estudio de Impacto Ecológico incorporado al proyecto la evaluación conjunta del impacto previsible resultó ser “NADA SIGNIFICATIVA” y la declaración de impacto se emitió condicionada.

## 19. La Laguna

En el modelo de ordenación de puertos incluido en el PIOT no se fija ninguna ubicación concreta en la costa del La Laguna. Sólo se indica que se establecerá un puerto, en el tramo costero considerado potencialmente apto, de acuerdo a la localización definida por el planeamiento territorial correspondiente.

## Síntesis de la evaluación ambiental de las actuaciones concretas

En el siguiente cuadro se presenta, a modo de síntesis, la evaluación ambiental de las actuaciones concretas previstas en el modelo insular de puertos.

**Cuadro VIII**  
**Datos básicos del modelo insular portuario correspondiente a los puertos de segundo nivel**

<b>Puerto</b>	<b>Municipio</b>	<b>Actuación prevista</b>	<b>Evaluación conjunta</b>
Radazul	El Rosario	Ampliación de instalación existente	Nada Significativa
Las Caletillas	Candelaria	Nuevo	Poco Significativa
Club Náutico La Galera	Candelaria	Ampliación de instalación existente	Nada Significativa
Candelaria	Candelaria	Ampliación de instalación existente	Nada Significativa
Puertito de Güímar	Güímar	Ampliación de instalación existente	Nada Significativa
Club Náutico de Güímar	Güímar	Mejora de instalación existente	Nada Significativa
El Porís	Arico	Nuevo	Poco Significativa
San Miguel de Tajao	Arico	Ampliación de instalación existente	Poco Significativa
Los Abrigos	Granadilla de Abona	Ampliación de instalación existente	Poco Significativa
Amarilla Golf	San Miguel de Abona	Ampliación de instalación existente	Poco Significativa
Las Galletas	Arona	Ampliación de instalación existente	Poco Significativa
Los Cristianos	Arona	Ampliación de instalación existente	Poco Significativa
Puerto Colón	Adeje	Mejora de instalación existente	Nada Significativa
Puerto de Adeje*	Adeje	Nuevo	-
Playa San Juan	Guía de Isora	Ampliación de instalación existente	Poco Significativa
Los Gigantes	Santiago del Teide	Mejora de instalación existente	Nada Significativa
Garachico	Garachico	Nuevo	Poco Significativa
Puerto de la Cruz	Puerto de la Cruz	Nuevo	Poco Significativa
La Laguna*	La Laguna	Nuevo	-

\* a determinar por el plan territorial correspondiente que ordene el tramo litoral.

Dado que en PIOT no se establece la ubicación precisa de los puertos previstos en la costa de Adeje y La Laguna, que queda remitida a lo que disponga el planeamiento territorial de rango inferior, no se efectúa evaluación ambiental alguna de esta determinación. En todo caso, se recuerda que ambos puertos se localizarán en tramos considerados potencialmente aptos y que la determinación de la Adaptación consistente en el establecimiento de la zonificación se estima que genera un impacto POCO SIGNIFICATIVO.

## DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL CONJUNTO DE MEDIDAS AMBIENTALES PROTECTORAS Y CORRECTORAS CONTENIDAS EN EL PIOT O REMITIDAS AL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

Como bien señala el Decreto 35/1995 en su art. 2.2, en cada nivel de planeamiento será preciso incorporar las medidas correspondientes a las determinaciones propias del instrumento de que se trate. Por tanto, la propuesta de medidas ambientales efectuada en este apartado está condicionada por:

- El instrumento de ordenación considerado (Plan Insular de Ordenación, concretamente su Adaptación a las DOG) y el alcance que tiene la determinación de planeamiento analizada; como se ya comentado no es otra que establecer la zonificación de la isla en tramos en función de su aptitud para albergar puertos y la localización precisa de determinadas infraestructuras portuarias, adelantando, de forma apriorística y sin ningún carácter vinculante, el tipo de intervención que se desarrollará.
- El análisis ambiental efectuado, a nivel insular, sobre esa determinación de ordenación y el resultado de la evaluación ambiental consiguiente, que concuerda con esa escala territorial, introduciendo sólo alguna matización puntual de mayor detalle cuando se dispone de información certera.

Estos dos condicionantes justifican que las medidas protectoras y correctoras adoptadas no trasciendan esa visión insular.

Las medidas ambientales desarrolladas en el presente apartado deben diferenciarse atendiendo al modo en que se concibe el modelo insular de puertos. Como se ha comentado repetidamente, dicho modelo se estructura en dos niveles:

- Zonificación de la costa en función de su aptitud para implantar actuaciones portuarias.
- Localización concreta de actuaciones portuarias.

## Medidas ambientales respecto a la zonificación de la costa en función de su aptitud

El primer nivel está sustentado en la valoración de la “aptitud” que registra el territorio para albergar infraestructuras de este tipo; ejercicio que deriva en la zonificación del litoral en tres clases: a) zonas potencialmente aptas; b) zonas vinculadas a las OSE y cuya ordenación queda remitida al plan territorial correspondiente; y c) zonas no aptas.

Se trata, en este caso, de efectuar una propuesta de medidas ambientales que han de ser asumidas por el plan competente que establezca la ubicación concreta de un puerto en aquellos tramos calificados como potencialmente aptos. Estas medidas son:

- En el ámbito de los LICs marinos “Sebadales del Sur” y “Franja marina de Teno y Rasca” las actuaciones susceptibles de desarrollo tendrán como criterio prioritario generar la menor afección posible sobre los hábitats y las especies de interés comunitario que justificaron la declaración de estos espacios.
- Por la capacidad que tienen estas infraestructuras para modificar el transporte y la dinámica sedimentaria litoral y, por extensión, los procesos ecológicos, se dará prioridad en el diseño de las obras de abrigo a aquellas soluciones que interfieran lo menos posible en este tipo de procesos.
- En relación con la medida anterior, se evitará en lo posible el vertido de finos al mar. Siempre que sea técnicamente viable, el núcleo de los diques o escolleras debe quedar exento de fracción fina para atenuar las afecciones derivadas del transporte de estos sedimentos y su acumulación sobre los ecosistemas marinos.
- Las nuevas propuestas de puertos evitarán la ocupación de tramos terrestres de costa que registren condiciones naturales o seminaturales. Se optará por su localización frente a áreas urbanas o ya transformadas intensamente por la actividad antrópica.
- En la construcción de nuevos puertos deberá minimizarse la afección sobre la red de drenaje superficial.
- Se adoptarán medidas para una adecuada integración paisajística de la actuación. Estas medidas se extremarán en aquellos tramos de la costa que, atendiendo a las conclusiones del presente Estudio Base, tienen una calidad ambiental MEDIA y una menor capacidad de absorción paisajística. Estos son:
  - Tramo comprendido entre la Punta de Ternera y la Playa del Río, en Arico.
  - Tramo comprendido entre la Punta del Levitero (Granadilla de Abona) y el extremo oriental de la Playa de los Colmenares (San Miguel de Abona).
  - Tramo comprendido entre El Caletón y la Playa de las Aguas (Garachico).
  - Tramo comprendido entre Punta Gotera y Punta del Hidalgo (La Laguna).
- El material utilizado en las obras de construcción de diques, escolleras u otros elementos de abrigo, se extraerá preferentemente de los ámbitos extractivos delimitados por el PIOT, sin perjuicio de las excepciones establecidas por el propio Plan Insular.
- Las nuevas infraestructuras se dotarán de los sistemas necesarios para la depuración de las aguas residuales que se generen en el recinto portuario.

## Medidas ambientales respecto a la localización concreta de actuaciones portuarias

El segundo nivel del modelo está integrado por iniciativas concretas de distinto tipo (obra nueva; ampliación de la instalación portuaria; mejora de la instalación) que se desarrollan en puntos definidos del territorio.

En el caso concreto que nos ocupa se registra la circunstancia de que buena parte de las localizaciones previstas ya coinciden con puertos o instalaciones portuarias existentes, lo cual constituye un factor determinante que contribuye a restringir el número de medidas susceptibles de ser propuestas sobre estos enclaves porque el impacto ambiental ya se ha producido y es, la mayor parte de las veces, irreversible (ocupación de los fondos marinos, degradación de comunidades inter y submareales de interés; pérdida de biodiversidad, etc.).

Por otra parte, debe recordarse que las medidas ambientales desarrolladas en este punto están referidas, exclusivamente, a las actuaciones concretas contempladas en el modelo insular de puertos y que resultan novedosas con respecto al Plan Insular aprobado en el 2002. Como se ha expuesto con anterioridad, el PIOT vigente ya incluye los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Granadilla de Abona y Fonsalía como elementos integrantes del modelo territorial de la isla y, por tanto, no tiene sentido, por extemporáneo, introducir medidas ambientales al respecto desde un contexto insular.

Tomando como referencia el cuadro relativo a la síntesis de la evaluación ambiental de la red insular de puertos, se han diferenciado tres situaciones con respecto a la propuesta de medidas ambientales protectoras y correctoras:

- Actuaciones consistentes en la mejora o ampliación de las instalaciones existentes y cuya evaluación conjunta se ha estimado NADA SIGNIFICATIVA. En este grupo se incluyen Club Náutico de Güímar, Puerto Colón en Adeje y Los Gigantes en Santiago del Teide, en el caso de las mejoras, y Radazul, Club Náutico de La Galera, Candelaria y Puertito de Güímar (obras de ampliación).
  - Dado que la evaluación ambiental sobre elementos de significado interés insular se ha estimado nada significativa no se proponen medidas ambientales específicas.
- Actuaciones consistentes en la ampliación de las instalaciones portuarias ya existentes y cuya evaluación conjunta se ha estimado POCO SIGNIFICATIVA. Incluye los puertos de San Miguel de Tajao, Los Abrigos, Amarilla Golf, Las Galletas, Los Cristianos y Playa de San Juan:
  - En las obras de ampliación que se desarrollen en el interior de los LICs marinos “Sebadales del Sur” y “Franja marina de Teno y Rasca” se tendrá como criterio prioritario la mínima afección sobre los hábitats y las especies de interés comunitario que justificaron la declaración de estos espacios.
  - En las obras a desarrollar en el puerto de Playa de San Juan (construcción de pantalanés, ampliación del dique de abrigo, etc.) se tendrá en cuenta, además, la afección sobre la playa del mismo nombre a los efectos de reducir el posible impacto.
  - En las obras que conciernen al puerto de Las Galletas se evitará, en fase de construcción, la afección a la rasa intermareal que se encuentra en su extremo oriental.

- Actuaciones vinculadas a la construcción de nuevos puertos. En este bloque se incluyen los puertos de Garachico, Puerto de la Cruz, Las Caletillas y el Porís.
  - 1. Garachico. En cuanto a la adopción de medidas ambientales se estará a lo dispuesto en la Declaración de Impacto Ecológico aprobada por Acuerdo de la COTMAC de fecha 23 de diciembre de 2003.
  - 2. Puerto de la Cruz. En cuanto a la adopción de medidas ambientales se estará a lo dispuesto en la Declaración de Impacto Ecológico aprobada por Acuerdo de la COTMAC de fecha 30 de noviembre de 2005, o su modificación.
  - Para los puertos de Las Caletillas y El Porís se tendrán en cuenta, con carácter general, las siguientes medidas:
  - Se evitará en lo posible el vertido de finos al mar en las obras de construcción de los elementos de abrigo.
  - Deberá minimizarse la afección sobre la red de drenaje superficial.
  - El material utilizado en las obras de construcción de diques, escolleras u otros elementos de abrigo, se extraerá preferentemente de los ámbitos extractivos delimitados por el PIOT, sin perjuicio de las excepciones establecidas por el propio Plan Insular.
  - Se primaran, en el diseño, las soluciones que generen una menor afección sobre los procesos de dinámica litoral a los efectos de reducir la afección sobre los hábitats y comunidades propios de este medio y sobre los elementos geomorfológicos cercanos, especialmente las playas.
  - Las nuevas infraestructuras se dotarán de los sistemas adecuados para la depuración de las aguas residuales.

Con carácter particular, en el caso del puerto de **El Porís de Abona**:

- Dado que el tramo litoral en que se inserta esta actuación tiene una calidad ambiental MEDIA y el paisaje una capacidad de absorción limitada en cuanto a la implantación de infraestructuras de esta naturaleza, tal como se señala en el diagnóstico del Estudio de Base, deberá considerarse la adopción de medidas de integración paisajística en la actuación.

