

DOCUMENTO

MODIFICACIÓN PUNTUAL ORDINARIA

**Corrección de la Delimitación de Sectores en Suelo Urbanizable,
Unidades de Actuación y Actuaciones Urbanísticas Aisladas**

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE CANDELARIA



PROMOTOR

AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE CANDELARIA



DOCUMENTO

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

REDACCIÓN

ESTUDIO LUENGO, S.L.P.



**SANTA CRUZ DE TENERIFE
FEBRERO 2011**

DOCUMENTO

MODIFICACIÓN PUNTUAL ORDINARIA
Corrección de la Delimitación de Sectores en Suelo Urbanizable,
Unidades de Actuación y Actuaciones Urbanísticas Aisladas

PROMOTOR

AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE CANDELARIA



DOCUMENTO

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

REDACCIÓN

ESTUDIO LUENGO, S.L.P.



SANTA CRUZ DE TENERIFE
FEBRERO 2011

EQUIPO REDACTOR
ESTUDIO LUENGO, S.L.

ARQUITECTOS
HUGO LUENGO BARRETO
ALBERTO LUENGO BARRETO
ANTONIO DEL CASTILLO ALBERTOS

ARQUITECTOS COLABORADORES
ANA BELÉN LEÓN ARVELO

COLABORADORES
BASILIO GÓMEZ PESCOSE, Arq. Técnico
HÉCTOR GONZÁLEZ NIEBLA. Arq. Técnico

EQUIPO BASE
JUAN PIÑERO ARTEAGA, Delineante
ANTONIO RAMOS VALERIANO, Delineante
JOSÉ ANTONIO GARCÍA GABINO, Delineante
NURIA BELÉN COUTO EXPÓSITO, Administración

CARTOGRAFÍA
GRAFCAN, S.A.

DIRECCIÓN
Carretera Los Campitos nº 6. Edificio La Colina. Oficina
38006 S/C de Tenerife
Tfno.: 922.28.98.53 Fax 922.29.18.23
CIF B 38313839
E mail: urbanismo@eluengo.com

INDICE DE DOCUMENTOS DEL EXPEDIENTE

- 1.- INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.
- 2.- MEMORIA JUSTIFICATIVA.
- 3.- PROPUESTA MEMORIA AMBIENTAL.
- 4.- PLANOS DE INFORMACIÓN Y PROPUESTA.
- 5.- ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO.
- 6.- ANEXO EXPROPIACIÓN.
- 7.- ÁMBITOS URBANÍSTICOS Y DE GESTIÓN. SUELO URBANIZABLE 9A.
- 8.- ÁMBITOS URBANÍSTICOS Y DE GESTIÓN. SUELO URBANO II 9C.

INDICE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.

1. CONTENIDOS, OBJETIVOS Y RELACIONES

1.0. ANTECEDENTES, OBJETO Y NECESIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.

1.1. PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS

1.2. ÁMBITO DE REFERENCIA

2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

2.1 OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN GENERAL

2.2 PROBLEMÁTICA AMBIENTAL EXISTENTE Y DINÁMICA DE TRANSFORMACIÓN DEL TERRITORIO

3. OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES GENERALES

3.1 EN EL SUELO URBANO

3.2 EN EL SUELO URBANIZABLE

3.3 EN SUELO RÚSTICO

4. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS ÁMBITOS SUJETOS A MODIFICACIÓN

4.1 EL SUELO URBANIZABLE

4.2 EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

4.3 EL SUELO URBANO CONSOLIDADO

5. EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES

5.1 ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS

5.2 VALORACIÓN DETALLADA Y SIGNO DE LOS IMPACTOS

6. DIAGNOSIS AMBIENTAL DE LOS ÁMBITOS SUJETOS A MODIFICACIÓN

6.1 EN RELACIÓN AL SUELO URBANIZABLE

6.2 EN RELACIÓN AL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

6.3 EN RELACIÓN AL SUELO URBANO CONSOLIDADO

7. MEDIDAS AMBIENTALES PROTECTORAS Y CORRECTORAS DE LOS ÁMBITOS SUJETOS A MODIFICACIÓN

a) Consideraciones Generales.

b) Respecto a la Clasificación del Suelo y Red Viaria

1. Respecto al Suelo Urbanizable

2. Respecto al Suelo Urbano

c) Medidas Correctoras Específicas respecto a los ámbitos sujetos a Modificación

1. En relación al Suelo Urbanizable

2. En relación al Suelo Urbano No Consolidado

3. En relación al Suelo Urbano Consolidado

8. VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL

9. RESUMEN Y CONCLUSIONES. RESUMEN NO TÉCNICO

ÍNDICE DE PLANOS

PLANOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSIS

1. INFORMACIÓN

1. GEOLÓGICO. E:1/10.000
2. GEOMORFOLÓGICO. E:1/10.000
3. HIDROLÓGICO. E:1/10.000
4. EDAFOLÓGICO. E:1/10.000
5. SUELO ROTURADO. E:1/10.000
6. FLORA Y VEGETACIÓN. E:1/10.000
7. ESPACIOS NATURALES Y ÁREAS DE INTERÉS. E:1/10.000
8. POBLACIONES ESPECIES AMENAZADAS. E:1/10.000
9. USOS DEL SUELO IMPACTOS. E:1/10.000
10. CATASTRAL. E:1/10.000
11. PATRIMONIO CULTURAL. E:1/10.000
12. PGO CANDELARIA 2007. E:1/10.000
13. PIOT TENERIFE 2002. ARH AJUSTADAS. E:1/10.000
14. LA RED VIARIA. E:1/10.000
15. LA RED DE ABASTECIMIENTO. E:1/10.000
16. LA RED DE SANEAMIENTO. E:1/10.000
17. LA RED ELÉCTRICA. E:1/10.000
18. LA RED DE TELEFONÍA. E:1/10.000

2. DIAGNÓSIS

19. UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS. E:1/10.000
20. EVALUACIÓN AMBIENTAL. E: 1/10.000.
21. CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN. E:1/10.000

1. CONTENIDOS, OBJETIVOS Y RELACIONES

1.0. ANTECEDENTES, OBJETO Y NECESIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.

- El Municipio de Candelaria procedió a la Revisión de su Plan General de Ordenación al cual se le dio Aprobación Definitiva por la COTMAC el 20 de Julio de 2006 y posterior acuerdo de subsanación de 10 de Noviembre de 2006 publicándose su Texto Refundido en el BOP nº71 de 17 de Mayo del 2007, estando adaptado a la TRLOTENC 1/2000, al PIOT del 2002, a la Ley de Directrices 19/2003 y demás legislación sectorial, contando con todos los informes sectoriales favorables al respecto.
- Durante el proceso de redacción – tramitación, las decisiones urbanísticas iban siendo consensuadas a través de una Comisión de Seguimiento con representación técnica de las tres administraciones implicadas, Ayuntamiento, Cabildo y Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, informándose sectorialmente por el conjunto de las administraciones con competencia en la materia.
- Una vez el Plan General en vigor, e iniciada la gestión de algunos sectores urbanos y urbanizables se ha detectado una “contradicción formal” entre el Plano de Clasificación y Categorización del Territorio y los Planos de Ordenación Detallada, al introducirse en dichos ámbitos de Suelo Urbano o Urbanizable, el Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras del Viario General.
- Dicha controversia no es nueva sino que a su vez viene produciéndose desde la aprobación de la TRLOTENC 1/2000, en función de que por parte de la Consejería de Obras Públicas se venía insistiendo en la “necesidad” de clasificar el viario estructural en SRPI, independientemente de la categoría de suelo por la que discurriera dicho viario. Ante dicha situación de conflicto la propia Dirección General de Ordenación del Territorio encargó un Dictamen a la Dirección General del Servicio Jurídico con registro de entrada en la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, el 15 de Marzo de 2004, en el cual se dispone y aclara que la clasificación del suelo de los sectores que atraviesa el viario estructural se corresponde con la propia de cada sector ya sea rústico, urbano o urbanizable.
- En un principio se vio la posibilidad de tramitar dicho desencaje urbanístico por la vía de la “Corrección de Errores” y a tal fin se redactó el correspondiente expediente en Mayo de 2009, dándosele aprobación en el Pleno Municipal de Candelaria de 25 de Junio del 2009, siendo remitido a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, así como a las otras administraciones implicadas al objeto del correspondiente informe sectorial, (Cabildo, Consejería de Obras Públicas, Metropolitano de Tenerife, etc.).
- A la vista de los diferentes Informes Sectoriales y en posterior reunión mantenida entre el Ayuntamiento de Candelaria y la Dirección General de Ordenación del Territorio en Octubre de 2009 y dado el contenido y el alcance del documento de “Corrección de Errores”, se llegó a la conclusión de que no era posible ir por dicha vía toda vez que se modificaba el plano estructural de Clasificación y Categorización de Suelo y estábamos “técnicamente” en una Revisión Parcial del Plan General, a dicho fin tanto la Ponencia Técnica de 24 de Noviembre del 2009, como posteriormente en sesión de COTMAC de 30 de Noviembre del 2009, se acuerda DESESTIMAR dicha Corrección de error material “debiendo llevarse a cabo mediante la correspondiente alteración del planeamiento general, que tendrá por objeto hacer coincidir los recintos erróneamente delimitados (de los sectores,

de las unidades de actuación y de las A.U.A.), según cada caso, con los correspondientes suelos urbanizables, ámbitos de suelo urbano no consolidado, o dentro del suelo urbano consolidado clasificados por el PGO”.

- Se optó finalmente ir por la vía de la **Modificación Puntual Ordinaria** en la cual manteniendo la clasificación del viario estructural como SRPI, se redelimitaban los sectores y ámbitos afectados por tal problemática, adscribiéndose dichos “trozos” de Sistema General a cada sector de Suelo Urbanizable y redelimitando los ámbitos en Suelo Urbano No Consolidado en UA y en Suelo Urbano Consolidado en AUA para excluirlos.
- Dicha problemática afecta a 21 Sectores de Suelo Urbanizable, a 14 ámbitos de Suelo Urbano No Consolidado en U.A. y a 6 ámbitos en Suelo Urbano Consolidado en A.U.A. ó O.P.O.
- La modificación tendría por objeto redelimitar dichos sectores y ámbitos para mantener la parte de Sistema General en SRPI, modificando la edificabilidad bruta del sector o ámbito para mantener todos sus parámetros y condiciones.
- Dicha modificación puntual obligaría a modificar puntualmente los siguientes documentos:
 - Los Planos de Ordenación Detallada de la Costa de Candelaria (nº15), de la Medianía (nº18) y de Barranco Hondo y Pringado (nº20).
 - El documento de Ámbito de Gestión en Suelo Urbanizable 9.a.- (Fichas Modificadas).
 - El documento de Ámbito de Gestión en Suelo Urbano 9.c.- (Fichas Modificadas).
 - Correcciones en Memoria de Ordenación.
 - Cuadros Resumen Justificación art. 32.2.
 - Cuadros Resumen Capacidad PGO y Vivienda de Protección.
- Se aprovecha asimismo la presente Modificación Puntual para corregir unas “erratas” en el Plano de Ordenación Detallada de la Costa de Candelaria (nº 16) añadiéndose la letra P a 5 Espacios Libres que tienen carácter privado al ser patios interiores de manzana, Modificación Puntual que tiene también carácter ordinario, al modificarse simplemente el uso de dicho espacio libre.
- La necesidad de dicha Modificación Puntual deviene de la corrección de dichos “errores formales” que si bien ni modifican el modelo territorial, ni modifican espacios libres o edificabilidades, han ocasionado el bloqueo de la gestión urbanística de los sectores urbanísticos de mayor relevancia del Municipio, ocasionando una paralización en un sector vital para la recuperación económica de Candelaria.
- Si bien la presente Modificación Puntual Ordinaria pretende únicamente corregir un “problema formal” de técnica urbanística, que ni modifica el modelo territorial ni por lo tanto altera las características ambientales que ya fueron evaluadas ambientalmente dentro del marco del Plan General, la solicitud y tramitación de Exención de la Evaluación Ambiental conllevaría una tramitación previa que dilataría innecesariamente la propia tramitación de la Modificación Puntual, por lo cual se procede en paralelo a desarrollar Informe de Sostenibilidad Ambiental cuyo ámbito de referencia incumbe a aquellos “trozos” de sector o ámbito que se redelimitan.
- Una vez superada la fase de Información Pública, realizados los informes sectoriales y realizada la consulta interadministrativa se procede a modificar el Informe de Sostenibilidad Ambiental y a redactar la Memoria Ambiental que se

desarrolla en contenidos en base al Documento de Referencia para Informes de Sostenibilidad Ambiental de Planes Generales de Ordenación (BOC nº 159, de 16 de Agosto del 2006), si bien dado el alcance y el tipo de Modificación se adapta a sus características y la Memoria Ambiental en base al artículo 12 de la Ley 9/2006 sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

- Se procede asimismo a incorporar todas las correcciones derivadas de los Informes Sectoriales de las distintas administraciones, así como de las últimas correcciones derivadas de la reunión mantenida el 4 de Abril de 2011 con los técnicos de Gesplan.

1.1. PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS

- Con fecha 25 de Febrero de 2010 se dió Aprobación Inicial por el pleno de la Corporación de Candelaria al expediente de Modificación Puntual Ordinaria y al ISA, sacándose a información pública durante 45 días y remitiéndose a informes sectoriales y a la Dirección General de Ordenación del Territorio.
- Una vez superado el proceso de participación pública, emitidos los correspondientes informes sectoriales, se celebró la Ponencia Técnica el 24 de Septiembre de 2010 y la COTMAC el 1 de Octubre de 2010, informándose dicho expediente si bien en sentido CONDICIONADO, a la subsanación de una serie de consideraciones.
- En base a dichos condicionantes se procede a corregir el expediente y a transformar el ISA en Memoria Ambiental.
- Tal como comentábamos en el anterior apartado, el expediente de Modificación Puntual y su ISA fueron sometidos a información pública y remitido a consulta de las diferentes administraciones, siendo emitido informe por algunas de las administraciones, procediéndose en relación a dichos informes a corregir el expediente que se justifica a continuación.

a) En Relación al Informe del CIAT.

Remitido por el CIAT con fecha de salida de 20 de Abril de 2010, el informe viene CONDICIONADO a subsanar las siguientes determinaciones.

1) Debe representarse en las fichas urbanísticas la totalidad de los cauces pertenecientes al inventario de cauces.

En base al nuevo inventario actualizado de cauces aportado por el CIAT se procede a incorporar los mismos tanto en los planos de ordenación como en las correspondientes fichas urbanísticas.

2) Debe determinarse el Suelo Rústico de Protección de Barrancos en los ámbitos y sectores a que se refiere la modificación, asignándose para los mismos el uso de Espacio Libre (Protección de barranco).

En este caso nos encontramos con tres posibles supuestos al respecto:

- En Suelo Rústico con carácter general los barrancos están clasificados en Suelo Rústico de Protección Natural de Barrancos SRPN(B).
- En Suelo Urbano o Urbanizable se producen dos situaciones diferentes:
 - a) Cuando se califican de Espacio Libre, dichos tramos de barrancos no pueden canalizarse y no contabilizan a efectos de cesiones de zona verde.
 - b) Cuando se califican de Zona Verde para contabilizar a efectos de cesiones necesariamente deberán canalizarse y en cualquier caso con el trámite de Concesión del CIAT y el procedimiento correspondiente.

A dicha solución se llegó en su día con el trámite de aprobación definitiva del PGO con el informe favorable del CIAT, y como tal aparece reflejado en los artículos 4.1.8. epígrafe e) de Condiciones de Cauce Hidráulico de Barranco cuando atraviesa Suelo Urbanizable y en el artículo 5.1.9. epígrafe e) de Condiciones de Cauce Hidráulico de Barranco cuando atraviesa Suelo Urbano de la Normativa Estructural del Plan General de Candelaria.

Remitido expediente corregido al respecto al CIAT, con fecha de registro de Salida de 4 de Abril de 2011, se remite Informe de los servicios técnicos, donde expresamente se constata que se han corregido en planos, la franja del Dominio Público Hidráulico de 5 + 5 m. y la franja de Servidumbre de 5 + 5 m, informándose FAVORABLEMENTE el expediente.

b) En Relación al Informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

Emitido informe por la DG con registro de salida de 1 de Junio de 2010, el informe se limita a constatar que *“no tiene nada que objetar a la presente Modificación dado que no contraviene nada de lo señalado en el informe de la Revisión”*, dado que no afecta los ámbitos o sectores al borde litoral.

c) En Relación al Informe del Cabildo de Tenerife.

Con registro de salida de 10 de Junio de 2010 se emitió el informe del Área de Turismo y Planificación del Cabildo de Tenerife sobre la Modificación Puntual, en el sentido de que *“las modificaciones planteadas no son relevantes desde la óptica insular”*, reiterándose en que debería reconsiderarse la interpretación del dictamen jurídico emitido por la Dirección General de Servicios Jurídicos del Gobierno de Canarias.

d) En Relación al Informe de la Dirección General de Infraestructura Viaria.

Si bien se han mantenido reuniones al efecto con los responsables de la Dirección General, no se ha emitido informe oficial al respecto.

e) En Relación al Informe del Metropolitano de Tenerife, S.A.

Con registro de salida de 23 de Abril de 2010 se emite informe por parte del Metropolitano de Tenerife S.A. en relación a la Modificación Puntual respecto al PTE de Infraestructuras del Tren del Sur.

En líneas generales la propuesta es correcta, si bien por parte del Metropolitano se propone que *“en las fichas descriptivas de los sectores se contemple la posibilidad de la cesión anticipada convenida”*, a cuyo efecto se incluye tal previsión en las fichas correspondientes.

Remitido expediente corregido al respecto al Metropolitano de Tenerife, S.A., al objeto de emitir informe de compatibilidad con el Plan General, se procedió a corregir el Plano de Ordenación Detallada de la Costa de Candelaria, para ajustar las zonas de dominio y servidumbre, corrigiéndose en paralelo los documentos de las fichas de los Sectores Urbanizables y los Ámbitos de Suelo Urbano, para evitar contradicciones entre documentos.

Con fecha 7 de Abril de 2011 tiene registro de entrada en el Ayuntamiento de Candelaria, el Informe del Metropolitano de Tenerife, S.A., de forma CONDICIONADA a la corrección del error material existente en la Ficha “Unidades de Actuación (Suelo Urbano No Consolidado) UA – CA03 Cementerio, donde se deberá sustituir la frase : “la línea de la Servidumbre de Edificación del Tren del Sur será de 20 metros medida desde el borde de la plataforma del tren”, por “la línea de la Servidumbre de Edificación del Tren del Sur será de 35 metros medida desde el borde de la plataforma del Tren”.

f) En Relación al Informe de la Ponencia y el Acta de la COTMAC.

En relación al Informe Propuesta de la Ponencia Técnica del 16 de Septiembre de 2010 y al Acta de la COTMAC celebrada el 1 de Octubre de 2010 se emite informe en sentido CONDICIONADO a la subsanación de las siguientes deficiencias:

1) Respecto al Procedimiento de la Evaluación Ambiental.

La aprobación de la Memoria Ambiental requerirá la constatación de la realización de las consultas de las administraciones enumeradas en el apartado 5 del Documento de Referencia.

2) Respecto al Contenido de la Evaluación Ambiental.

Debe al efecto complementar los siguientes aspectos en la Memoria Ambiental:

- Aportar el diagnóstico ambiental referido a los ámbitos y sectores objeto de la Modificación.
- La evaluación ambiental, medidas ambientales y los efectos ambientales deben referirse asimismo a los ámbitos y sectores objeto de la Modificación.

En función de dichos requerimientos se corrige el expediente de la Memoria Ambiental.

3) Respecto al Expediente Administrativo Municipal.

Debe procederse a diligenciar los expedientes.

4) Respecto al Procedimiento de Formulación del Plan General de Ordenación.

Debe solicitarse informe preceptivo a la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

5) Consideraciones Técnico – Jurídicas.**a) Respecto a la redelimitación de sectores de Suelo Urbanizable Ordenado:**

- En algunos sectores, quedan incluidos dentro del Sistema General Viario espacios libres que anteriormente computaban a los efectos del artículo 36 del TRLOTENC, así:

SUSO-CA17
SUSO-CA1
SUSO-CA6

Se procede a su corrección en las fichas correspondientes.

- En el sector SUSO-CA4 no se ha realizado la operación objeto de la alteración de planeamiento.

Se procede a corregir dicha cuestión al efecto en ficha correspondiente.

- En el sector SUSO-M1 además de extraer del sector el Sistema General Viario, se extraen terrenos clasificados como suelo rústico de protección hidrológica sin producirse su adscripción.

Se procede a corregir dicha cuestión al efecto en ficha correspondiente.

- Deben aclararse los límites de los espacios libres en los siguientes sectores:

SUSO-BH1
SUSO-C1
SUSO-C2

Se procede a su corrección en los planos y fichas correspondientes.

Se aclara también en los Sectores SUSNO-C4 y SUSNO-C5.

- b) Respecto a la redelimitación de sectores de Suelo Urbanizable No Ordenado y para el desarrollo de los Planes Parciales deben tenerse en cuenta que las superficies afectadas por las servidumbres viarias y ferroviarias están sometidas al régimen jurídico establecido en la legislación sectorial.

Se corrige a tal efecto las superficies de zonas verdes y espacios libres afectadas por tal servidumbre.

- c) Respecto a la redelimitación de los ámbitos de Suelo Urbano No Consolidado debe plasmarse la línea límite de edificación.

Se procede a reflejar dicha línea en planos y fichas.

- d) El instrumento de planeamiento debe incluir la relación de fincas afectadas y de sus propietarios respecto a los sistemas generales a obtener por expropiación.

En este caso afecta únicamente a los ámbitos de Suelo Urbano, que son los que están sometidos a expropiación, a cuyo efecto se aporta Anexo de Expropiación.

- e) El instrumento de planeamiento debe analizar y justificar en que medida la alteración formulada puede o no afectar el objetivo general de la Memoria de Ordenación y al criterio establecido en el artículo 2.2.9. de la Normativa Estructural.

Se justifica tal aspecto en el apartado 4 de esta Memoria.

- f) En el plano de Ámbitos de Gestión debe aclararse si es ordenación estructural o detallada.

Se añade a tal efecto el plano corregido de los Ámbitos de Gestión y que si bien no tiene carácter normativo sino informativo, se considera que este es ordenación detallada.

6) Corrección de Errores.

Se procede a corregir los errores detectados, así:

- Fecha de aprobación definitiva del PGO en la página 6 de la Memoria Justificativa.
- En las fichas del fichero de ámbitos urbanísticos y de gestión del Suelo Urbano es preciso cambiar el término "Superficie Sector" por "Superficie Ámbito", procediéndose al efecto a tal corrección.

Se suscitó asimismo una duda con la figura de planeamiento adoptada, que finalmente se resolvió con informe jurídico complementario de fecha 15 de Septiembre de 2010 en el sentido de que es una Modificación Puntual Ordinaria y no una Revisión Parcial.

Mantenida reunión al efecto con los técnicos de Gesplan de 4 de Abril de 2011, y analizados los documentos se plantea corregir una serie de aspectos en los documentos, así:

a) En relación al Informe de Sostenibilidad Ambiental.

- Completar la Participación Pública con los Nuevos Informes Sectoriales.
- Eliminar la "parte genérica" del ISA.
 - Marco Urbanístico y Territorial.
 - Características Ambientales y Culturales.

- Usos del Suelo, Infraestructuras e Impactos.
- Repasar y completar las Medidas Ambientales Específicas de los ámbitos o sectores sujetos a modificación.

b) En relación a la Memoria Ambiental.

- Completar la Participación Pública con los Nuevos Informes Sectoriales.
- Llamar al documento Propuesta de Memoria Ambiental.
- Aclarar en las Medidas Ambientales que con carácter general se aplicarán las del Plan General.

c) En relación al Estudio Económico Financiero.

- Debe valorarse económicamente la obtención de los suelos por expropiación.
- Con fecha 4 de Abril de 2011, se mantuvo a su vez reunión con los técnicos de Gesplan, al objeto de evaluar las posibles correcciones de los diferentes documentos del expediente de Modificación Puntual, planteándose por los mismos, las siguientes correcciones:

♦ **En relación al Informe de Sostenibilidad Ambiental.**

- Completar la Participación Pública con los Nuevos Informes Sectoriales.
- Eliminar la “parte genérica” del ISA.
 - Marco Urbanístico y Territorial.
 - Características Ambientales y Culturales.
 - Usos del Suelo, Infraestructuras e Impactos.

- Repasar y completar las Medidas Ambientales Específicas de los ámbitos o sectores sujetos a modificación.

♦ **En relación a la Memoria Ambiental.**

- Completar la Participación Pública con los Nuevos Informes Sectoriales.
- Llamar al documento Propuesta de Memoria Ambiental.
- Aclarar en las Medidas Ambientales que con carácter general se aplicarán las del Plan General.

♦ **En relación al Estudio Económico Financiero.**

- Debe valorarse económicamente la obtención de los suelos por expropiación.

g) En Relación a las alegaciones en el plazo de Información Pública.

Únicamente se presenta una alegación con fecha 29 de Abril de 2010 por parte del Grupo de Coalición Canaria de Candelaria.

Por parte de dicho grupo se plantean las siguientes cuestiones:

- **Se entiende que no se trata de una Modificación Puntual sino de una Revisión Parcial.**

Este aspecto ha sido suficientemente aclarado en el informe jurídico complementario de 15 de Septiembre de 2010 emitido por el jurista de GESPLAN.

- **Plantea que la Modificación ha obviado el trámite de Avance.**

Tanto las Modificaciones Puntuales, como incluso las Revisiones Parciales con la Ley de Medidas Urgentes, no están obligadas a realizar trámite previo de Avance, en el supuesto de Revisión Parcial (que no es el caso) el avance se sustituye por informe interadministrativo en relación al artículo 11 del TRLOTENC 1/2000.

- Finalmente plantea la “nulidad de pleno derecho” fundamentada en las anteriores cuestiones y en el hecho de que se reducen los coeficientes de edificabilidad.

Como resultado de dicha alegación se aclaran los siguientes aspectos:

- El expediente constituye una Modificación Puntual y no una Revisión Parcial.
- No es preceptivo el trámite de Avance.
- Debido a la redelimitación de los sectores o ámbitos se aumenta la edificabilidad bruta de los mismos al reducirse la superficie del ámbito o sector, manteniendo inalteradas la edificabilidad total y los parámetros urbanísticos dentro del marco del Plan General.

1.2. ÁMBITO DE REFERENCIA

- En la Memoria Justificativa anexa se fundamenta jurídicamente el alcance y los pormenores de la presente Modificación Puntual, que tiene carácter Ordinario, y va dirigida a corregir un problema de “técnica urbanística”, a cuyo fin el margen de maniobra es la siguiente:
 - Respeto al **Suelo Urbanizable Sectorizado** se redelimitan el sector y se adscribe el Sistema General Viario.
 - Respecto al **Suelo Urbano No Consolidado en UA y el Suelo Urbano Consolidado a AUA Y OPO** se redelimita simplemente el ámbito, sacándose del mismo el Sistema General Viario, así como en los sectores de Suelo Urbanizable No Sectorizado que son asimilables al Suelo Rústico.
- En relación a dicha operación el ámbito de referencia de la presente Modificación Puntual comprende en ambas situaciones, los “trozos” de sector o ámbito que se adscriben o redelimitan y son los siguientes reflejados en los cuadros anexos:

Plan General de Ordenación de Candelaria

MODIFICACIÓN PUNTUAL
Cuadro Resumen

Febrero 2011



SUELO URBANIZABLE	Superficie Sector + SG-Viario	SG-Viario	Superficie Sector	%
SUSO-BH1 Pringado Bajo	38.398 m²	2.248 m²	36.150 m²	5,85
SUSO-M1 Araya	31.201 m²	1.353 m²	29.848 m²	4,34
SUSO-CA1 Iserce 1	38.555 m²	3.366 m²	35.189 m²	8,73
SUSO-CA4 Aroba	93.596 m²	9.924 m²	83.672 m²	10,60
SUSO-CA5 Los Mangos	103.751 m²	8.903 m²	94.848 m²	8,58
SUSO-CA6 El Guirre	116.195 m²	13.130 m²	103.065 m²	11,30
SUSO-C1 La Fuente	40.772 m²	1.079 m²	39.693 m²	2,65
SUSO-C2 Punta Larga	112.801 m²	15.285 m²	97.516 m²	13,55
Polígono 1	34.376 m²	5.104 m²	29.272 m²	14,85
Polígono 2	78.425 m²	10.181 m²	68.244 m²	12,98
SUSNO-CA7 Iserce 3	52.659 m²	7.138 m²	45.521 m²	13,56
SUSNO-CA8 Iserce 4	84.316 m²	5.759 m²	78.557 m²	6,83
SUSNO-CA9 El Falsete	37.269 m²	232 m²	37.037 m²	0,62
SUSNO-CA10 Canario 1	39.783 m²	3.515 m²	36.268 m²	8,84
SUSNO-CA11 Canario 2	22.420 m²	2.753 m²	19.667 m²	12,28
SUSNO-C3 Samarines	199.381 m²	8.489 m²	190.892 m²	4,26
SUSNO-C4 Afirama 1	49.605 m²	5.219 m²	44.386 m²	10,52
SUSNO-C5 Afirama 2	40.325 m²	4.610 m²	35.715 m²	11,43
SUNS-CA14 Guaja	100.252 m²	7.798 m²	92.454 m²	7,78
SUNS-CA15 Igueste-Caletillas	72.279 m²	20.818 m²	51.461 m²	28,80
SUNS-CA16 Camino El Mondongo	34.849 m²	5.011 m²	29.838 m²	14,38
SUSOI-CA17 Lomo del Caballo	114.355 m²	10.633 m²	103.722 m²	9,30
SUSNOI-CA18 Iserce	88.125 m²	7.804 m²	80.321 m²	8,86
TOTAL	1.510.887 m²	145.067 m²	1.365.820 m²	9,60

Plan General de Ordenación de Candelaria

MODIFICACIÓN PUNTUAL
Cuadro Resumen

Febrero 2011



SUELO URBANO	Superficie Ámbito + SG-Viario	SG-Viario	Superficie Ámbito	%
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO_UNIDADES DE ACTUACIÓN				
UA-BH11 Acceso Bco. Hondo	11.296 m ²	656 m ²	10.640 m ²	5,81
UA-M1 Subida Cuevecitas	14.694 m ²	1.758 m ²	12.936 m ²	11,96
UA-CA3 Cementerio	23.973 m ²	3.974 m ²	19.999 m ²	16,58
UA-CA7 Los Guirres	22.722 m ²	2.079 m ²	20.643 m ²	9,15
UA-CA8 La Rana	11.460 m ²	84 m ²	11.376 m ²	0,73
UA-CA9 La Rana- Ctra. Gral. Sur	7.771 m ²	1.671 m ²	6.100 m ²	21,50
UA-CA10 La Palma 1	12.241 m ²	1.388 m ²	10.853 m ²	11,34
UA-CA11 La Palma 2	12.287 m ²	2.490 m ²	9.797 m ²	20,27
UA-CA12 C/ Aroba	11.256 m ²	2.015 m ²	9.241 m ²	17,90
UA-CA13 La Tejinera	7.787 m ²	856 m ²	6.931 m ²	10,99
UA-CA14 Los Oiganos	19.286 m ²	93 m ²	19.193 m ²	0,48
UA-CA15 Guaja	5.896 m ²	1.224 m ²	4.672 m ²	20,76
UA-CA16 El Fuerte	17.253 m ²	3.254 m ²	13.999 m ²	18,86
UA-C4 Punta Larga	296.286 m ²	7.785 m ²	288.501 m ²	2,63
TOTAL	474.208 m²	29.327 m²	444.881 m²	6,18
SUELO URBANO CONSOLIDADO_ACTUACIÓN URBANÍSTICA AISLADA				
AUA-CA5 La Palma-Ctra. Gral. Sur	10.426 m ²	1.020 m ²	9.406 m ²	9,78
AUA-CA6 La Palma-Cruce Candelaria	16.695 m ²	1.649 m ²	15.046 m ²	9,88
AUA-CA9 Los Oiganos	6.113 m ²	722 m ²	5.391 m ²	11,81
AUA-C7 Las Arenitas	1.256 m ²	80 m ²	1.176 m ²	6,37
TOTAL	34.490 m²	3.471 m²	31.019 m²	10,06
SUELO URBANO CONSOLIDADO_OBRA PÚBLICA ORDINARIA				
OPO-Camino Mondongo	18.354 m ²	3.478 m ²	14.876 m ²	18,95
OPO- Guaja	27.216 m ²	6.089 m ²	21.127 m ²	22,37
TOTAL	45.570 m²	9.567 m²	36.003 m²	20,99
TOTAL	554.268 m²	42.365 m²	511.903 m²	7,64

2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

2.1 OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN GENERAL

- Dado que se opera sobre un marco de ordenación y una realidad existente, la propuesta del Plan General va dirigida en gran medida a mejorar el Modelo de Ordenación Territorial, confrontándolo con el marco insular y haciendo especial hincapié en las deficiencias o mejoras que pueden introducirse.
- En este sentido, los objetivos generales que inspiran el desarrollo de la Propuesta del Plan General podemos resumirlos en los siguientes:

a) A nivel Administrativo y Urbanístico

- Adaptación a la Ley 1/2000 de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias.
- Adaptación a la Ley 19/2003 sobre las Directrices Generales de Ordenación y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.
- Adecuación a la nueva legislación autonómica y nacional (Ley de Costas y Reglamento, Legislación del Suelo, Ley de Prevención del Impacto Ecológico, Ley de Carreteras, Ley de Aguas, Decreto 35/95 de Contenido Ambiental, Ley de Cielo de Canarias, etc.)
- Encaje en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT de Tenerife.
- Incorporación de las previsiones del PEOL de Candelaria y del PEPRI del Casco Histórico redactado.
- Incorporación y encaje de las ocupaciones residenciales del Censo de Edificaciones No amparadas en Licencia, en la medida que son legalizables y se encajen dentro de las diferentes tipologías del Plan General.
- Mejora y corrección de deficiencias de las NNSS del 87 vigentes.
- Incorporación de la propuesta del Plan Director Territorial del Tren del Sur, con las consiguientes condiciones para mejorar su adaptación paisajística y territorial.
- Incorporación de la propuesta de Proyecto de Ampliación del Tercer Carril.
- Facilitar la gestión de los diferentes sectores de suelo.
- Adaptación y desarrollo de la Ley Canaria de la Vivienda.

b) A nivel del Suelo Rústico

- Proteger, mantener y potenciar la masa forestal del Municipio.
- Proteger, controlar y potenciar los suelos de interés natural del Municipio (laderas, barrancos y costas), poniendo especial hincapié en sus bordes e incorporando las zonas naturales de borde urbano, en el diseño integrado del conjunto.
- Protección de bordes y cauces de barrancos.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Mantenimiento de la estructura agrícola municipal, por la importancia del suelo vegetal y como paisaje, propiciando políticas activas que incentiven al sector agrícola.
- Desarrollar en detalle los usos, actividades y edificaciones en el Suelo Rústico Agrícola para viabilizar su mejora y mantenimiento.
- Introducir las correspondientes medidas correctoras que minimicen el impacto de las obras y actuaciones en el medio agrícola y natural.
- Proteger los suelos rústicos de interés cultural y arqueológico.
- Desarrollar los contenidos normativos de todas las categorías de Suelo Rústico.

c) A nivel de Suelo Urbanizable

- Clasificar los sectores urbanizables en colindancia a los asentamientos existentes, articulando el viario de conexión.
- Dimensionar la oferta de Suelo Urbanizable, en relación con la demanda real y la capacidad de gestión.
- Crear una oferta de Ciudad Jardín que absorba la demanda municipal y metropolitana de este tipo de suelos.
- Integrar las zonas de interés natural colindantes a los sectores urbanizables en el diseño del propio plan parcial.
- Encajar los posibles déficits de Dotaciones Zonas Verdes y aparcamiento del Suelo Urbano colindante en la medida de lo posible.
- Adaptar el viario y las tipologías arquitectónicas a la topografía del terreno.
- Ordenar la franja de Suelo entre la Carretera General del Sur y la Autopista en alguna categoría de Urbanizable al objeto de prever el futuro crecimiento, sin que ello suponga el introducir todos los sectores en el mercado de suelo.
- Arbitrar las correspondientes Medidas Correctoras que minimicen el impacto de los nuevos desarrollos urbanísticos.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

d) A nivel de Suelo Urbano

- Mejorar el nivel de Dotaciones - Equipamientos, Zonas Verdes y Aparcamientos.
- Propiciar la continuidad viaria entre las diferentes áreas urbanas, mejorando los trazados y las secciones allí donde sea posible.
- Proteger y potenciar el patrimonio edificado, regulando la nueva edificación al objeto de adaptarla al paisaje urbano.
- Recuperar el tránsito litoral en todo el frente urbano.
- Incorporar las áreas de interés natural en el diseño del borde urbano.
- Facilitar la gestión de las áreas urbanas no consolidadas, garantizando las cesiones y el nivel de urbanización.
- Mejorar las condiciones de adaptación topográfica de las diferentes tipologías edificatorias.
- Propiciar la peatonalización de las zonas urbanas más consolidadas de pequeño viario.
- Mejorar la conexión viaria longitudinal en la zona costera, que enlace los diferentes sectores.
- Arbitrar las correspondientes Medidas Correctoras que minoren el impacto de las nuevas edificaciones.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Evitar en la medida de lo posible afecciones innecesarias a las edificaciones existentes.

2.2 PROBLEMÁTICA AMBIENTAL EXISTENTE Y DINÁMICA DE TRANSFORMACIÓN DEL TERRITORIO

- En los apartados anteriores se analizaron en detalle todos los aspectos naturales, ambientales, culturales, socioeconómicos, urbanísticos o territoriales del Municipio de Candelaria a fin de evaluar la situación actual como punto de partida para la elaboración del presente documento de Modificación Puntual del Plan General de Ordenación.
- El Modelo de Ordenación Territorial del PIOT una vez aprobado definitivamente se convierte en referencia obligada, toda vez que sus contenidos son vinculantes, a la par que el conjunto de los Planes Territoriales Especiales (en torno al 30) que el Cabildo viene elaborando, varios de los cuales inciden en el Área Metropolitana van marcando pautas urbanísticas que inciden en la Ordenación del Municipio.
- Candelaria se localiza en Tenerife en la vertiente Sureste al exterior del Área Metropolitana, realizando la transición entre la misma y el Valle de Güimar.
- Con una superficie de unos 49,50 Km², tiene una población actual de hecho según Padrón Municipal que supera los 26.000 habitantes, mientras su población real supera los 38.000 habitantes, al estar ligada al fenómeno del crecimiento del Área Metropolitana.
- El crecimiento poblacional se ha acentuado fuertemente en los últimos 5 años, empadronándose en el Municipio una media al año de 1.500 habitantes.

a) A nivel Administrativo y Urbanístico

Podemos distinguir en el Municipio de Candelaria 6 zonas geográficas claramente diferenciadas.

1. El Monte

- Representa al 39,38 % del territorio municipal y ocupa toda la parte alta del Municipio.
- Es propiedad municipal y el grueso de la zona está ocupado por pinar canario teniendo una topografía bastante escarpada surcada por profundos barrancos.
- El conjunto del monte en Espacio Natural y está subdividido a su vez en tres:
 - El Paisaje Protegido de Las Lagunetas.
 - El Paisaje Natural de La Corona Forestal.
 - El Paisaje Protegido de Siete Lomas.
- Ocupa una superficie de **19.625.942 m²**.

2. Barranco Hondo

- La zona está comprendida entre Barranco Hondo límite con El Rosario, la parte inferior del monte, el Acantilado del Morro y el pie del Acantilado de la Cuesta de Las Tablas.

- Constituye un tablero de cierta pendiente surcada por una red de barrancos que acaban en un acantilado costero, estando su paisaje significado por el volcán de la Montaña del Castillo y la Montaña Bermeja al borde del mar.
- Históricamente todo el suelo topográficamente apto estuvo cultivado y roturado si bien el abandono agrícola es ciertamente patente.
- La parte alta sobre la Montaña del Castillo está prácticamente abandonada y en algunas zonas ya invadida por el pinar.
- El asentamiento de Barranco Hondo se generó a través del “Camino Real” que desciende en vertical atravesada por la Carretera General del Sur que defina el borde inferior del asentamiento poblacional, la zona ha sufrido un fuerte despegue a partir del trazado de la Autopista a inicios de los años 70.
- Mientras en la parte alta se desarrolla el núcleo tradicional, bajo la carretera se ha desarrollado la nueva urbanización en Ciudad Jardín.
- Bajo la Autopista y al borde del acantilado están consolidadas las instalaciones del Círculo de Amistad XII de Enero
- Ocupa una superficie de **8.770.313 m²**.

3. Igueste

- Comprende la cuenca del Municipio entre el pie de la Cuesta de Las Tablas, el macizo de Chafa, El Monte y la Carretera General del Sur.
- Surcado por profundos barrancos el asentamiento tradicional se desarrolla a lo largo del camino para ramificarse en varios de ellos al llegar a la parte baja.
- Todo el suelo topográficamente apto está abancalado incluido el Valle de Araca hoy en día incluido dentro del Espacio Natural de la Corona Forestal.
- Al igual que el resto del municipio la agricultura está en franco retroceso, mientras la edificación de viviendas ha ido acrecentándose al borde de los caminos y de la Carretera de acceso competencia del Cabildo.
- Abarca una superficie de **3.525.943 m²**.

4. La Medianía

- Abarca la zona Oeste del Municipio entre el Monte, el pie de la Ladera de Chafa, el límite del T.M. de Arafo y la Carretera General del Sur.
- De fuerte pendiente constituye la zona de mayor potencial agrícola del Municipio, hoy en día en abierto abandono.
- Está caracterizado por la existencia de una red de barrancos entre cuyos “lomas” se localizan los diferentes caminos de la Medianía descendiendo hacia el mar así: c/ Los Oiganos, c/ La Punta, c/ La Tejinera, c/ El Sifón, c/ La Florida, c/ El Tagoro, c/ La Jurada, Araya, c/ Agustiniño, Cuevecitas, c/ Lomo de Juan Díaz, c/ Vence, c/ Las Crucitas, c/ Malpaís.

- La apertura de la Carretera de los Peneiras desde La Tejinera ha mejorado sensiblemente el acceso a la zona y comunicado con la medianía de Arafo.
- Abarca una superficie de **12.002.111 m²**.

5. Carretera General – Autopista.

- En continuidad a las zonas geográficas de Igueste y la Medianía, se desarrolla el área comprendida entre la Carretera General y La Autopista.
- Sigue las mismas pautas geográficas que la medianía, de la cual es continuidad, una estructura de caminos y huertas abancaladas entre ellas, el grueso de las cuales están inactivas.
- Es la zona de mayor potencial de crecimiento que esta última década ha sufrido un empuje decisivo.
- Abarca una superficie de **2.376.019 m²**.

6. La Costa

- Comprende el área geográfica entre la Autopista, el mar, la Cuesta de Las Tablas y el límite con el Término Municipal de Arafo.
- Delimitada en sus extremos por sendos acantilados, la costa es relativamente llana con dos grandes playas de arena y callaos y algunas pequeñas calas.
- Entre el Asentamiento Histórico de Candelaria entorno a la Plaza de La Basílica y la ocupación turística de los años 70 de Las Caletillas y las Arenitas, se han ido ocupando los huecos intermedios en la zona de Punta Larga.
- El polígono de Güimar en Candelaria está prácticamente consolidado, situándose en el extremo superior la Central Térmica de Las Caletillas.
- La ocupación costera presenta una serie de problemas de ocupación y privatización del dominio público y de la servidumbre de protección de Costas, existiendo muy pocos enclaves naturales, el principal de ellos representado por el cantil y el Barranco de Samarines.
- Abarca una superficie de **2.909.801 m²**.
- Adaptación a la Ley 1/2000 de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias.

b) A nivel de los Recursos Naturales y Culturales

En relación a los Recursos Naturales y Culturales de cada una de las Zonas Geográficas podemos apuntar los siguientes aspectos:

1. El Monte

- Se mantiene en un excelente estado de conservación e incluso se está produciendo un avance del mismo hacia abajo ocupando tierras de labor abandonadas.
Aunque es un conjunto unitario está subdividido en tres espacios naturales diferenciados.

2. Barranco Hondo

- Al estar roturado el grueso del suelo apto que en parte ha vuelto a ser ocupado por tabaibal amargo y matorral de sustitución, las comunidades vegetales están refugiadas en los cauces de los barrancos, así:
 - Barranco Hondo
 - Barranco La Culata
 - Barranco Cueva de La Arena (3 afluentes)
 - Barranco del Medio
 - Barranco de Los Santos
 - Barranco de Los Asomaderos
 - Barranco del Alférez
 - Barranco Camacho
 - Barranco de La Angostura
 - Barranco Cuesta de Las Tablas
 - Barranco de Los Porqueros (2 afluentes)
- El acantilado costero deteriorado en la zona del Bajo La Cuesta y el Círculo de Amistad, mantiene la comunidad de halófilas y el Tabaibal Dulce entre el Círculo y Montaña Bermeja, manteniéndose poblaciones de cardonal en La Cuesta de Las Tablas.
- A nivel de recursos culturales son de destacar el conjunto de las 18 edificaciones tradicionales domésticas de interés que se mantienen en el asentamiento de Barranco Hondo en la c/ del Riego y la c/ San José y los yacimientos arqueológicos de la Cuesta de las Tablas, Barranco Hondo y Barranco de la Cueva de la Arena.

3. Igueste

- La ocupación territorial de la cuenca de Igueste es similar a la de Barranco Hondo, estando sus recursos naturales refugiados en las Laderas de Arguama y Araca, así como en los barrancos que descienden al mar, así:
 - Barranco de Los Juncos
 - Barranco de Arguama - El Fuerte
 - Barranco Cagaceite
 - Barranco de Chacorche
 - Barranco de La Fuente.
- En la parte superior del casco, en la zona de La Jiménez, La Sabinita y el Lomo de Acoroma se mantiene en gran medida el caserío tradicional, que en parte constituye el entorno del BIC del Camino de Candelaria y se incluirá en el Catálogo Municipal.

4. La Medianía

- El conjunto de barrancos de la medianía agrupan los restos de las comunidades vegetales restos de bosques termófilos, tabaibales y poblaciones aisladas de cardonal, así:
 - Barranco de La Cumbre – El Encajonado (4 afluentes)
 - Barranco de Samarines
 - Barranco de Malpaís
 - Barranco Los Oiganos
 - Barranco del Guirre
 - Barranco de Aroba
 - Barranco de La Rana
 - Barranco del Rincón (3 afluentes)
 - Barranco La Cardonera
- También es de destacar el interés de la Mesa de Chafa con poblaciones importantes de Cardonal, Tabaibal Dulce y Retamar.
- A nivel de recursos culturales la arquitectura doméstica tradicional está prácticamente desaparecida, con algunos vestigios que subsisten en Malpaís.

5. Carretera General - Autopista

- Prácticamente abandonada la agricultura ante las expectativas urbanísticas de la zona las comunidades naturales se refugian en los barrancos, con buenas representaciones de Tabaibal Dulce que vinculan las poblaciones de Hemicycla Plicaria, el molusco terrestre incluido en el Libro Rojo, cuyas localizaciones más destacadas son:
 - Barranco del Encajonado.
 - Barranco del Rincón.
 - Barranco de Aroba.
- Carece de recursos culturales de interés.

6. La Costa

- Prácticamente transformada por la ocupación urbanística, los enclaves naturales que se mantienen con vegetación halófila costera o tabaibal dulce, son:
 - El Cantil y el Barranco de Samarines.
 - El Barranco de Aroba.
 - El Cantil de Punta Larga.
 - El Barranco de Chipas.
- La población de Hemicycla de mayor interés está localizada en Samarines.
 - El Casco Histórico de Candelaria aunque deteriorado, conserva aún muestras de la arquitectura original, estando representados por:
 - El BIC del Santuario de la Virgen y su entorno que incluye el Convento de los Dominicos, el Viejo Ayuntamiento, la Ermita de San Blas y la Cueva de Las Camellas.
 - El BIC del Pozo de la Virgen y su entorno.

- Asimismo tienen interés para el Catálogo Municipal:
 - La Iglesia de Santa Ana.
 - Una serie de 3 edificaciones domésticas en la zona del Risco.

De interés etnográfico como poblados tiene interés las Cuevas de La Viuda.

c) A nivel de Viario

Respecto al viario podemos hacer las siguientes consideraciones:

Dada la accidentada topografía del Municipio, donde más del 50% del territorio es inaccesible, el viario principal se estructura entre la Carretera General del Sur TF-28 y la Autopista del Sur TF-1.

A partir de dichas vías se desarrollan las demás:

- **Barranco Hondo – Pringado** se estructura por la vía de Acceso desde la autopista a la parte superior y el viejo camino real (c/ San José) que lo cruza en vertical.
- **Iguate** asimismo está estructurado por la vía de acceso desde el enlace de Las Caletillas, el viejo camino real y el conjunto de caminos que desde la parte central del casco descienden hasta la Carretera General del Sur.
- **La Medianía**, mantiene su estructura viaria original, una serie de caminos que descienden desde la parte alta hasta la Carretera General, cuya accesibilidad fue mejorada en los años 80 con el trazado de la Carretera de los Peneras que conecta con Arafo.
- La zona entre la **Carretera General y La Autopista** está estructurada por los mismos caminos que descendiendo de la Medianía e Iguate se prolongan hasta la autopista. Es la zona que precisa un mayor esfuerzo en viario de nueva creación dado el crecimiento propuesto.
- La zona de la **Costa** con un elevado nivel de consolidación, donde el grueso de las urbanizaciones se produjo históricamente desconectadas unas de otras, precisa mejorar sus conexiones longitudinales y transversales.

d) A nivel urbanístico

La problemática existente por zonas lo podemos sintetizar en los siguientes aspectos:

1. El Monte

- Es prácticamente inaccesible y con un uso humano muy limitado. Sus tres Espacios Naturales han desarrollado sus instrumentos de desarrollo.

2. Barranco Hondo

- Existen dos zonas claramente diferenciadas la parte inferior de Pringado – Ruben Marichal entre la Carretera General del Sur y la Autopista que se desarrolla en Ciudad Jardín de 2 plantas de altura y con un elevado nivel de

consolidación y el núcleo tradicional de Barranco Hondo propiamente dicho que se desarrolla en gran parte en Edificación Cerrada y en menor medida en Ciudad Jardín.

- Su problemática la podemos resumir en los siguientes aspectos:
 - Existe una excesiva dispersión edificatoria que dificultan los servicios infraestructurales y comprometen el paisaje rural de la zona.
 - Existe un bajo nivel de urbanización tanto en lo que se refiere al asfaltado de calzadas, aceras o a las redes infraestructurales.
 - El nivel de dotaciones y zonas verdes es deficiente.
 - Existe una estructura catastral muy pequeña y un “apego a la tierra” que introduce unas serias dificultades de gestión para cualquier nueva operación urbanística.
 - Tanto por las dificultades topográficas, como por el carácter rural del grueso de los caminos, el modelo de ocupación territorial es el que hay, y es preciso reconocerlo y mejorarlo, concentrando las operaciones urbanísticas en resolver los problemas señalados.

3. Iguate

- El Asentamiento Tradicional se desarrolla sobre un camino estrecho y de muy fuerte pendiente en Edificación Cerrada con 2 plantas de altura la parte inferior se desarrolla asimismo apoyada en la red de caminos, parte en Edificación Cerrada y parte en Ciudad Jardín. El núcleo original de la parte alta La Jiménez y La Sabinita mantienen en parte su interés arquitectónico.
- Su problemática es similar a la de Barranco Hondo, así:
 - Excesiva dispersión edificatoria.
 - Bajo nivel de urbanización
 - Bajo nivel de dotaciones y zonas verdes
 - Estructura catastral muy pequeña.

4. Medianía

- Mantiene en gran parte su carácter rural originario, una red de caminos con edificación cerrada o “abierta” de 2 plantas con estructura de bancales anexos, que se han ido abandonando. Se repite la misma problemática urbanística.

5. Carretera General – Autopista

- Constituye la zona baja prolongación de la Medianía con una estructura de caminos que ha sufrido en la última década una fuerte expansión no acorde con la necesidad de su futuro desarrollo.
- Su problemática la podemos resumir en los siguientes aspectos:
 - Necesidad de mejorar sustancialmente la red viaria transversal y longitudinal, incluida la Carretera General del Sur.
 - Excesiva dispersión edificatoria.
 - Dificultades topográficas.

- Bajo nivel de urbanización
- Bajo nivel de cesiones de dotaciones y zonas verdes
- Dificultades de Gestión por el pequeño tamaño de la estructura catastral.

6. La Costa

- Zona abocada a su completa ocupación urbanística, compuesta por una serie de áreas claramente diferenciadas:

- El **Polígono Industrial** ya prácticamente consolidado, que engloba en la Costa la zona de la Playa de La Viuda en Edificación Cerrada de 2 plantas que conserva en parte las cuevas originales. Presentan problemas de ocupación del dominio público.
- **Samarines** zona sin ocupar con expectativas urbanísticas desde las NNSS del 87 y con interés natural, donde su futura urbanización deberá buscar una posición de equilibrio entre ambos factores.
- **Casco de Candelaria** núcleo original desarrollado entorno a la Plaza de La Basílica y la Calle de La Arena en Edificación Cerrada de 2 a 3 plantas de altura, que ha perdido en parte sus valores culturales, pero que es preciso proteger y potenciar.
- **Nuevo Ayuntamiento.** Zona ligada al acceso de la Autopista y que abarca desde el extremo de la Calle de La Arena al Refugio Pesquero. Se desarrolla en gran parte en Edificación Cerrada de 2 a 4 plantas de altura.
- **Pozo de La Virgen – La Galera.** Área de nueva creación de inicios de los años 70 desarrollada en gran parte en Edificación Abierta. La zona del entorno del Puerto Deportivo La Galera se desarrolla en edificación con altura de hasta 10 plantas.
- **Punta Larga.** Zona de expansión de Candelaria que aún no ha consolidado los “huecos” existentes (Punta Larga, La Fuente y Afirama).

Vertebrada por la Avenida Marítima y la nueva Rambla de los Menceyes se desarrolla en gran parte en Edificación Abierta, englobando la zona de Chipas – El Ramonal que en parte se desarrolla en Edificación Cerrada.

- **Las Arenitas – Las Caletillas.** Zona desarrollada originalmente con carácter turístico en los años 70 en Edificación Abierta en torno al núcleo original de las Caletillas, que ha derivado a residencial en parte vinculada al Área Metropolitana.

Mantiene el poblado mariner de Cho Vito en dominio público, no siendo legalizable en aplicación de la Ley de Costas

- **Unelco.** Ocupada en el frente litoral por la Central Térmica de Las Caletillas, la misma Central ha supuesto un grave handicap para el desarrollo urbanístico de la zona. La parte trasera clasificada en las NNSS del 87 en suelo rústico está sin ocupar y gran parte de la misma es propiedad de Unelco.

Anexo al mismo se localiza el asentamiento de Bajo La Cuesta que presenta un problema de ocupación del dominio público, no siendo legalizable en aplicación de la Ley de Costas.

- En líneas generales la problemática de la zona costera la podemos resumir en los siguientes aspectos:
 - Ocupación del dominio público y la servidumbre en varios tramos de la Costa:
 - PLAYA DE LA VIUDA (DOMINIO Y SERVIDUMBRE)
 - CALLE DE LA ARENA (SERVIDUMBRE)
 - POZO DE LA VIRGEN (DOMINIO Y SERVIDUMBRE)
 - LA GALERA (DOMINIO Y SERVIDUMBRE)
 - PUNTA DEL REY (SERVIDUMBRE)
 - CHO VITO (DOMINIO)
 - BAJO LA CUESTA (DOMINIO)
 - ACANTILADO CÍRCULO DE AMISTAD (SERVIDUMBRE)
 - Deficiente estado de urbanización en algunas zonas.
 - Problemas de recepción de las cesiones de dotación y verde de los viejos planes parciales.
 - Falta de conexión Viaria transversal y longitudinalmente para conectar las diferentes zonas de la costa.
 - Necesidad de proteger y potenciar los recursos culturales del Casco Histórico.

3. OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES GENERALES

- En el documento n° 1 Memoria de Información y Contenidos Ambientales del PGO del 2007, obligación de todo instrumento de planeamiento, se hacían un exhaustivo análisis de los recursos ambientales, socioeconómicos, y culturales, así como se realizaba una relación de impactos y describiéndose los usos e infraestructuras existentes.
- Dichos estudios bases, constituyen el soporte en base al cual se establecieron unas Unidades Ambientales Homogéneas a nivel Municipal y una Diagnósis Ambiental, una valoración del Modelo de Ordenación Propuesto, haciéndose unas Determinaciones Específicas para las distintas categorías de suelo.
- A grandes rasgos el espíritu del Decreto 35/95, pretendía integrar los Contenidos Ambientales y con ello sus determinaciones dentro del propio marco urbanístico del Plan General, de forma tal que se justificaran las decisiones de planeamiento de cara a la Clasificación General del Suelo Municipal en sus diferentes categorías.
- Como resumen de las Medidas Ambientales derivadas de la aplicación del Decreto 35/95 en el ámbito del Municipio de Candelaria y que podemos hacerlos coincidir con los de la presente Modificación Puntual, podemos citar las siguientes:

3.1 EN EL SUELO URBANO

- Integrar y proteger los elementos naturales (barrancos, cantiles, laderas, etc.) en el diseño urbano, manteniendo sus características y dándole funcionalidad.
- Minimizar las afecciones de los movimientos de tierra, recuperando la tierra vegetal.
- Evitar los taludes, rematando con murados preferiblemente de piedra, respetando al máximo los cauces públicos.
- Adecuar las edificaciones al entorno, evitando excesivos desmontes o rellenos, rematándolas al exterior.
- Integrar las áreas de interés ambiental como espacios libres urbanos, manteniendo y potenciando las comunidades vegetales existentes.
- Minimizar la contaminación acústica y lumínica.
- Propiciar el vertido de cualquier tipo de obra en los lugares al efecto (Puntos Limpios PIRS).
- Propiciar la peatonalización de las zonas céntricas más consolidadas.
- Fomentar la creación de zonas verdes y el arbolado en el viario urbano.
- Proteger el patrimonio y los elementos construidos de interés promoviendo la elaboración de PEPR del Conjunto Histórico de Candelaria y del núcleo de La Jiménez en lo alto de Igueste de Candelaria.
- Adecuar las distintas tipologías edificatorias al ambiente urbano donde se encajan, evitando las distorsiones urbanísticas por cuestiones de adaptación a la topografía.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

3.2 EN EL SUELO URBANIZABLE

- Proteger los hitos geomorfológicos y los cauces de barrancos.
- Tratamiento integral del ciclo del agua, mejorando la red de saneamiento y el tratamiento de las aguas residuales, propiciando su reciclado.
- Separación de aguas pluviales de la red de saneamiento para evitar dimensionados absurdos.
- Integración de los espacios con valor natural como zonas verdes o espacios libres del propio sector.
- Adaptación a la topografía del terreno evitando excesivos movimientos de tierra.
- Disponer arbolado de porte en el viario.
- Reconocimiento y preservación de los restos arqueológicos.
- Preservación de los suelos con valor agrícola o de los abancalados de piedra.
- Corrección de taludes.
- Protección de la calidad del aire y del cielo.
- Remate de los bordes con el suelo rústico mediante murados de piedra.
- Finalmente se dan una serie de directrices específicas de contenido ambiental, para el desarrollo de los Sectores propuestas en Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado y Sectorizado, que detallaremos en el correspondiente apartado:

3.3 EN SUELO RÚSTICO

- Preservación de los suelos fértiles y control de la erosión
- Fomento de las prácticas agrícolas tradicionales y mantenimiento del abancalado de piedra.
- Protección de los bordes y cauces de barrancos.
- Protección de los bienes culturales y arqueológicos.
- Protección de los suelos de interés natural y costero.
- Concentración de la edificación en los bordes de los caminos de los Asentamientos Rústicos.
- Eliminación de los tendidos aéreos infraestructurales.
- Protección y mejora de la red de caminos tradicionales.
- Prohibición de extracciones de material minero.

4 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS ÁMBITOS SUJETOS A MODIFICACIÓN

- En los apartados anteriores se hace una referencia general a los recursos ambientales y culturales del ámbito del territorio municipal, así como los usos del suelo, las infraestructuras y los impactos, realizándose en el presente apartado una referencia concreta de las características generales de los ámbitos sujetos a Modificación, que se detallan a continuación:

4.1 EN SUELO URBANIZABLE

SUELO SECTORIZADO Y ORDENADO

1. SUSO-BH1 Pringado Bajo

- Afecta a una superficie de 2.248 m², que constituye la franja de suelo colindante a la Autopista TF-1, cuyo borde inferior está desmontado por el corte de la ampliación del tercer carril.
- De constitución basáltica el terreno está totalmente alterado por las obras de la autopista, discurriendo por dicha franja la red de Alta Tensión insular.

2. SUSO-M1 Araya

- En este caso la redelimitación afecta al borde del barranco de la Rana desde el cauce a la arista superior en todo el costado este del sector, así como a la franja de suelo de 1.353 m² que bordea la Carretera General del Sur TF-28.
- El barranco de constitución basáltica se encuentra en buen estado de conservación y la franja de la carretera TF-28 está totalmente alterada por movimientos de tierra.

3. SUSO-CA1 Iserce 1

- La redelimitación afecta al borde de la Carretera General del Sur TF-28 en una superficie de 3.366 m², donde incluso la ordenación detallada del PGO propone una corrección y ampliación del trazado de la carretera.
- Se afecta una zona de bancales de regadío que llevan años abandonados, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

4. SUSO-CA4 Aroba

- El sector se localiza junto al costado izquierdo del Bco. de Aroba dando frente a la TF-1 y al borde de la Carretera General del Sur TF-28, redelimitándose para dejar fuera del Sector el Sistema General Viario en ambos casos con una superficie de 9.924 m².
- La zona sin recursos naturales está totalmente alterada por movimientos de tierra, dado que en su día la finca en su conjunto se sometió a un “desbroce”, estando el borde de la TF-28 alterado por el talud de apoyo de la vía.

5. SUSO-CA5 Los Mangos

- Situado entre Brillasol y el Bco. del Guirre dando frente a la Autopista TF-1, se redelimita por el Sistema General Viario en una superficie de 8.903 m².

- Gran parte de la zona está afectada por los movimientos de tierra de las obras de apoyo a la ampliación del Tercer Carril de la TF-1 y en alguna parte se mantienen los bancales abandonados, careciendo de recursos naturales y culturales.

6. SUSO-CA6 El Guirre

- Colindante al Sector de Los Mangos, se redelimita en continuidad por el Sistema General Viario en una superficie de 13.130 m².
- La zona carece de recursos naturales y culturales dado que casi todo el Sector fue sometido a una extracción de áridos.

7. SUSO-C1 La Fuente

- Situado bajo la Autopista TF-1 entre Punta Larga y Las Arenitas, se redelimita el Sector por el Sistema General Viario en una superficie de 1.079 m².
- Carece de recursos naturales y culturales dado que toda la zona en su día se transformó por una extracción de áridos.

8. SUSO-C2 Punta Larga

- Abarca el sector urbanizable de Punta Larga que linda con la Autopista TF-1, donde se redelimita por el Sistema General Viario en una superficie de 15.285 m².
- Carece de recursos de interés estando toda la zona afectada por las obras de apoyo de la ampliación del Tercer Carril de la TF-1 y por una pista de tierra.

SUELO SECTORIZADO NO ORDENADO

9. SUSNO-CA7 Iserce 3

- Comprendido este Sector entre el Camino del Cementerio y el Camino de Iserce dando frente a la TF-1, se redelimita el Sistema General Viario en una superficie de 7.138 m².
- Dicha franja de suelo se caracteriza por la existencia de una serie de viviendas en Ciudad Jardín que resultarán afectadas, así como por la existencia de los cauces de los barrancos del Encajonado y de Tapia, que mantienen en parte la comunidad de tabaibal original, que resultarán afectadas, siendo preciso proceder a su canalización según criterios del CIAT.

10. SUSNO-CA8 Iserce 4

- Situado el Sector entre el Camino del Cementerio y el Camino Lomo del Caballo da frente a la Carretera General del Sur TF-28, redelimitándose el Sistema General Viario en una superficie de 5.759 m².
- El PGO corrige el trazado de la carretera y amplía su sección, afectando zona de bancales abandonados y 2 edificaciones de carácter agrícola, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

11. SUSNO-CA9 El Falsete

- Sector situado entre el Camino del Cementerio y el Bco. del Canario dando frente a la Carretera General del Sur TF-28, donde se redelimita el Sistema General Viario en una pequeña superficie de 232 m² junto a la rotonda de acceso.
- Se afecta la esquina de un bancal agrícola abandonado, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

12. SUSNO-CA10 El Canario 1

- Sector comprendido entre el Bco. del Canario y el Camino del Canario dando frente a la Carretera General del Sur TF-28, redelimitándose el Sector en una superficie de 3.515 m².
- El PGO corrige el trazado de la TF-28 y amplía su sección afectando puntualmente el cauce del Bco. del Canario, en parte zona de bancales y en parte erial, no existiendo recursos naturales de interés.

13. SUSNO-CA11 El Canario 2

- Sector colindante al Sector del Canario 1 entre el Camino del Canario y el Camino de Los Guirres, dando frente a la Carretera General del Sur TF-28, que se redelimita el Sistema General Viario en una superficie de 2.753 m².
- El PGO corrige el trazado y la sección de la TF-28 afectando una vaguada que en parte está abancalada con bancales de secano abandonados.

14. SUSNO-C3 Samarines

- Sector urbanizable comprendido entre el Casco de Candelaria y el Polígono Industrial de Güimar, donde se redelimita toda la franja de contacto con la Autopista TF-1 redelimitándose el Sistema General Viario en una superficie de 8.489 m².
- La zona está en parte alterada por las obras de apoyo de la TF-1 y por el trazado de la tubería de aguas residuales al Sur, manteniéndose en la zona de El Molino algunos bancales abandonados. Carece de recursos naturales y culturales de interés.

15-16. SUSNO-C4 Afirama 1 y SUSNO-C5 Afirama 2

- Sectores colindantes, localizados entre el Sector de La Fuente y Las Arenitas, dando frente a la Autopista del Sur, donde se redelimita el Sistema General Viario en unas superficies de 5.219 m² 4.610 m² respectivamente.
- La zona está en gran parte alterada por las obras de apoyo de la ampliación del Tercer Carril de la TF-1, manteniéndose algo de bancal abandonado, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO**17. SUNS-CA14 Guaja**

- Sector diferido colindante al Guirre entre la Autopista TF-1 y la Carretera General del Sur, donde se redelimita el Sistema General Viario en una superficie de 7.798 m².
- Al igual que el Guirre parte de la zona está alterada por una extracción de áridos, manteniéndose la parte superior parte en erial y parte en bancales abandonados, careciendo de recursos naturales de interés.
- Constituye la zona donde se va a localizar la Estación del Tren del Sur con una gran plataforma de aparcamiento, sobre la que ya existe un Proyecto consolidado vía Concurso Público, pudiéndose “sectorizar” con informe vinculante del Cabildo de Tenerife.

18. SUNS-CA15 Igueste-Caletillas

- Sector diferido comprendido entre el Camino de Guaja, el Camino del Mondongo, la Autopista TF-1 y la Carretera General del Sur, donde se redelimita el Sistema General Viario en una superficie de 20.818 m².
- De compleja topografía la zona está surcada por dos vaguadas y mantiene gran parte del sector con bancales de piedra abandonados, careciendo de recursos naturales de interés.

19. SUNS-CA16 camino del Mondongo

- Comprendido entre el Camino del Mondongo, la subida de Igueste, la Autopista TF-1 y la Carretera General del Sur, donde se redelimita el Sistema General Viario en una superficie de 5.011 m².
- De similar topografía que el anterior sector la zona está surcada por una vaguada y mantiene los bancales de piedra originales si bien abandonados, careciendo de recursos naturales de interés.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO ORDENADO INDUSTRIAL**20. SUSOI-CA17 Lomo del Caballo**

- Este sector industrial se localiza en la linde con el T.M. de Arafo, la parte inferior del Camino del Lomo del Caballo, la Autopista TF-1 y el Bco. de Samarines, redelimitándose el Sistema General Viario en una superficie de 10.633 m².
- El terreno de naturaleza pumítica, conserva en parte una comunidad de tabaibal alterada, así como existen una serie de viviendas y gran parte de bancales, algunos de los cuales están en cultivo, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

21. SUSOI-CA18 Iserce Industrial

- Colindante al Sector de Lomo del Caballo, entre el Bco. de Samarines, la trasera del camino de Iserce y la Autopista TF-1, se redelimita el Sistema General Viario en una superficie de 7.804 m².

- La parte inferior que linda a la Autopista está totalmente transformada por movimientos de tierras, manteniéndose en el resto algo de bancal si bien abandonado, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

4.2 EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO EN UA

1. UA-BH11 Acceso a Bco. Hondo

- Comprende la UA situada junto al acceso a Bco. Hondo por la Carretera General del Sur TF-28 lindando al este con el Bco. Hondo, donde se redelimita el Sistema General Viario en una superficie de 656 m².
- El grueso de la finca está abancalada y abandonada, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

2. UA-M1 Subida a Cuevecitas

- Ámbito de UA situado en la Carretera de Los Peneas TF-247 junto al acceso a la subida de Cuevecitas, redelimitándose el Sistema General Viario en una superficie de 1.758 m².
- Constituye una zona de erial donde la zona redelimitada está formada por el mismo talud de la carretera, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

3. UA-CA3 Cementerio

- UA situada entre el Camino del Cementerio, el Bco. del Canario, dando frente a la Autopista del Sur TF-1, donde se redelimita el Sistema General Viario en una superficie de 3.974 m².
- De compleja topografía, la zona está surcada por una vaguada central, estando en gran parte abancalada, existiendo dos pequeñas edificaciones agrícolas en la zona que se redelimita, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

4. UA-CA7 Los Guirres

- Unidad de Actuación situada entre el Camino de Los Guirres y el Bco. del Rincón, dando frente a la Autopista TF-1, donde se redelimita el Sistema General Viario en una superficie de 2.079 m².
- La zona está en gran parte abancalada y abandonada, salvo la zona del frente de la Autopista donde existen 3 parcelas con edificaciones que mantienen en parte los cultivos, y que se encuentran fuera de ordenación por la afección del Tren del Sur, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

5. UA-CA8 La Rana

- Unidad de Actuación localizada en la zona inferior de La Rana sobre la urbanización de La Palma, con acceso viario a la Carretera General del Sur TF-28, redelimitándose en dicha zona de acceso el Sistema General Viario en una superficie de 84 m².
- La finca totalmente abancalada lleva años abandonada, existiendo una edificación de carácter agrícola, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

6. UA-CA9 La Rana-Ctra. Gral. del Sur

- Ámbito localizado entre la Carretera General del Sur TF-28 y la vía de conexión entre la Carretera General y el enlace de la Autopista en Candelaria, redelimitándose el Sistema General Viario en una superficie de 1.671 m².
- La mayoría de la finca está caracterizada por una interesante estructura de bancales de tosca abandonados, donde la ordenación de la UA debiera mantenerlos en la medida de lo posible.

7-8. UA-CA10 La Palma 1 y UA-CA11 La Palma 2

- Unidades de Actuación situadas en el encuentro del Camino de La Rana con la vía de servicio de la TF-1, donde se redelimita el Sistema General Viario en unas superficies de 1.388 m² y 2.490 m² respectivamente.
- De difícil topografía se mantienen en la zona del Sistema General Viario bancales de secano abandonados, careciendo de recursos de interés.

9. UA-CA12 C/ Aroba

- Zona comprendida entre la Carretera General del Sur TF-28, el enlace de Candelaria con la TF-1, su vía de conexión y la trasera del Camino de Aroba, redelimitándose el Sistema General Viario en una superficie de 2.015 m².
- Constituye una vaguada ocupada por bancales de tosca abandonados, donde el Sistema General Viario representa la ampliación de la actual vía de conexión Ctra. Gral.-Autopista, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

10. UA-CA13 La Tejinera

- Unidad comprendida entre la Carretera General del Sur TF-28, la urbanización de La Tejinera y el Camino de La Punta, donde se redelimita el Sistema General Viario en una superficie de 856 m².
- La finca está abancalada y abandonada con el borde del viario alterado por movimientos de tierras, careciendo de recursos de interés.

11. UA-CA14 Los Oiganos

- Unidad de Actuación localizada en la trasera inferior de la Carretera General del Sur TF-28, con la que conecta mediante dos vías de acceso, delimitada por su parte inferior por el Sector de Los Mangos, redelimitándose el Sistema General Viario de la Carretera General en una superficie de 93 m².
- El ámbito afectado por el Sistema General Viario implica únicamente a las dos vías de conexión, que están alteradas, dado que son las pistas actuales de acceso de dicha finca que está abancalada y abandonada.

12. UA-CA15 Guaja

- Ocupa esta Unidad de Actuación la zona colindante al Camino de Guaja, dando frente a la Carretera General del Sur TF-28, redelimitándose el ámbito por el Sistema General Viario en una superficie de 1.224 m².

- La finca está en gran parte abancalada, con bancales de secano abandonados, abarcando el ámbito delimitado la ampliación de la Carretera General, careciendo de recursos de interés.

13. UA-CA16 El Fuerte

- Unidad de Actuación localizada junto al enlace de Igueste de la Autopista TF-1, y la subida de Igueste, dando frente a su vez a la Autopista, donde la redelimitación del Sistema General Viario afecta en una superficie de 3.254 m².
- En parte abancalada y en desuso, la ampliación del Sistema General Viario carece de recursos naturales y culturales de interés.

14. UA-C4 Punta Larga

- Comprende el ámbito del viejo ASU-1B de las NNSS del 87 de Punta Larga, hoy en día UA-C4 de Punta Larga, que da frente al borde inferior de la Autopista del Sur TF-1, donde se redelimita el Sistema General Viario en una superficie de 7.785 m².
- El ámbito redelimitado afecta a la rotonda inferior del enlace de Punta Larga, cuya superficie está revegetada ex novo.

4.3 EN SUELO URBANO CONSOLIDADO EN AUA Y OPO

1. AUA-CA5 La Palma-Ctra. Gral. del Sur

- Zona comprendida entre la UA-CA08 y la UA-CA09 dando frente a la Carretera General del Sur TF-28, redelimitándose el Sistema General Viario en una superficie de 1.020 m².
- Con varias edificaciones en Ciudad Jardín y el resto abancalado y en parte cultivado, el ámbito afectado incumbe a la ampliación de la sección de la Carretera General del Sur que afecta los bordes de las parcelas que dan frente a la Carretera General, careciendo de recursos de interés.

2. AUA-CA6 La Palma-Cruce de Candelaria

- Comprende el ámbito entre la vía de conexión entre la Carretera General del Sur y el enlace de Candelaria, lindando a su vez con la urbanización de La Palma, redelimitándose el Sistema General Viario en una superficie de 1.649 m².
- Parte abancalada y parte en erial con la comunidad vegetal original alterada, la zona afectada deviene de la ampliación del viario.

3. AUA-CA9 Los Oiganos

- Comprende el ámbito de la AUA localizada bajo la Carretera General del Sur TF-28 sobre el Sector Urbanizable de Los Oiganos, redelimitándose el Sistema General Viario en una superficie de 722 m².
- La zona está toda abancalada y abandonada estando atravesada por una vaguada. La ampliación del viario afecta bordes de bancal, careciendo de recursos de interés.

4. AUA-C7 Las Arenitas

- Pequeño ámbito que linda con la parte inferior de la Autopista del Sur TF-1 en la zona de Las Arenitas, redelimitándose el Sistema General Viario en una superficie de 80 m².
- De difícil topografía la AUA va dirigida a la apertura de una calle de conexión con la vía de servicio de la TF-1, careciendo de recursos naturales y culturales de interés.

5. OPO C/ El Mondongo

- Ámbito que abarca el entorno del Camino del Mondongo entre la Carretera General del Sur TF-28 y la Autopista del Sur TF-1, redelimitándose respecto a ambos el Sistema General Viario en una superficie de 3.478 m².
- En parte abancalada y en parte en erial con la comunidad vegetal alterada, los ámbitos del Sistema General Viario corresponden a la ampliación del viario estructural, careciendo los mismos de recursos de interés.

6. OPO Guaja

- Ámbito que abarca el entorno del Camino de Guaja entre la Carretera General del Sur TF-28, la UA-CA15, la AUA-CA10 y la Autopista del Sur TF-1, redelimitándose respecto a ambos el Sistema General Viario en una superficie de 6.089 m².
- Con varias edificaciones en Ciudad Jardín y el resto abancalado, el ámbito afectado incumbe a la ampliación del viario estructural, careciendo de recursos de interés.

5. EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES

5.1 ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS

- El presente documento de Modificación Puntual se limita únicamente a redelimitar Sectores Urbanizables y Urbanos No Consolidados y Urbanos Consolidados, teniendo dicha modificación un carácter puramente “técnico” no variando en ningún otro aspecto la propuesta de Ordenación del Plan General o su modelo de ordenación territorial, por lo cual es prevalente la evaluación ambiental realizada por el propio Plan General.

- Las alternativas contempladas a fin de resolver dicho problema de “técnica urbanística” se mueve en el ámbito del procedimiento administrativo sin referencia territorial, planteándose las siguientes:

- **Alternativa 0. Interpretación**

- En esta alternativa se procedería simplemente a mantener la propuesta del Plan General tal como está, procediéndose a “interpretar” la problemática planteada habida cuenta de la capacidad que tiene el propio Ayuntamiento para interpretar su Plan General.

Es la alternativa más elemental si bien plantea un problema de seguridad jurídica.

- **Alternativa 1. Correcciones de Errores**

- En esta alternativa se plantea ir por la vía de la Corrección de Errores, de forma tal que prevalezca la clasificación de suelo de los sectores urbanizables y ámbitos urbanos de los planos de ordenación detallada, procediéndose a corregir puntualmente el Plano de Clasificación y Categorización del Territorio.
- Esta alternativa ya se planteó previamente y se tramitó, entendiéndose que no entraba en la consideración de “corrección de errores” toda vez que se modificaba el Plano de Ordenación Estructural de Clasificación y Categorización del suelo y nos situábamos en una Revisión Parcial.

- **Alternativa 2. Modificación Puntual**

- En esta alternativa se procedería en los Sectores Urbanizables a redelimitarlos adscribiendo la parte del Sistema General Viario y en el Suelo Urbano a redelimitarlos simplemente sin adscribirlos. En ambos casos se procede a modificar el parámetro de la edificabilidad bruta del sector de forma tal que no se modifiquen ni las cesiones, ni los parámetros de los sectores o ámbitos, corrigiéndose en paralelo el conjunto de los documentos para que no existan contradicciones entre ellos.
- Es la alternativa más viable y la que finalmente se ha elegido.

5.2 VALORACIÓN DETALLADA Y SIGNO DE LOS IMPACTOS

- A la hora de evaluar adecuadamente el impacto ambiental derivado de la ejecución de la propuesta de planeamiento presentada, se hace imprescindible analizar, a escala de detalle, el nivel de impacto inherente a las actuaciones con una mayor incidencia territorial. Así, se han adoptado una serie de pautas metodológicas orientadas a tal fin:
 - a. Se seleccionan aquéllas actuaciones susceptibles de generar niveles significativos de impacto ambiental. Para ello se confrontan la calidad para la conservación y el potencial de transformación del espacio afectado por las actuaciones previstas.
 - b. Posteriormente, se establece una valoración del impacto potencial de las actuaciones discriminadas anteriormente.
- Como se ha reseñado anteriormente, las fases de análisis y diagnóstico territorial nos ha permitido establecer unos valores de **calidad para la conservación** de las unidades de paisaje que caracterizan el territorio municipal. Tal parámetro, obtenido en su momento de la convergencia de diversos indicadores (biocenosis, paisaje, geomorfología...), ha sido valorado en cuatro categorías cualitativas, de Alta a Muy Baja, susceptibles de una transformación inmediata en valores (Alta = A/ Media=B/Baja=C/Muy baja=D).
- En cuanto al **potencial de transformación** de las actuaciones previstas, se relaciona directamente con su capacidad transformadora de las condiciones geoecológicas preexistentes en la fase de ejecución del planeamiento propuesto. En este sentido, se han seleccionado aquéllas actuaciones propuestas que pueden conllevar un impacto significativo, pudiendo observarse que existe una moderada compatibilidad entre las condiciones ambientales existentes y la propuesta de planeamiento recogida en el Plan General de Ordenación. Se aprecia como la significativa calidad geoecológica y paisajística de gran parte del ámbito municipal, es la circunstancia que hace incrementar la posible incidencia de la ejecución de algunas propuestas, especialmente de aquéllas orientadas a la progresión del edificado. Así, los resultados obtenidos permiten considerar, a priori, una cierta significación potencial del impacto ambiental para los **Suelos Urbanizables, Suelos Urbanos No Consolidados, Suelos Rústicos de Asentamiento Rural**; así como para algunos **Suelos Rústicos de Protección Agraria, Suelo Rústico de Protección Natural de Monte y Suelos Rústicos de Protección Paisajística** (en áreas para las que se proponen determinados usos que no son propios de estas categorías), recogidos en la propuesta de planeamiento.
- Quedan fuera de una evaluación más pormenorizada los suelos propuestos que registran una clara compatibilidad con las condiciones ambientales de los sectores a los que afectan. En este sentido, no se consideran posibles valores de impacto significativo los restantes Suelos Urbanos que, si bien frecuentemente recogen espacios intersticiales por consolidar, constituyen áreas que, desde el diagnóstico ambiental, se insertan en ámbitos que se consideran aptos para el desarrollo edificatorio.
- También quedan excluidas de la valoración de su impacto las restantes categorías del Suelo Rústico consideradas, por adaptarse ambientalmente a los ámbitos que afectan y por no conllevar una transformación significativa de las condiciones geoecológicas existentes en dichos espacios.

- Una vez concluida la selección de las actuaciones potencialmente más impactantes, el valor concreto de su afección se establecerá aplicando la siguiente pauta metodológica, por la que cada una de las actuaciones será valorada a un mayor detalle con la siguiente aplicación:

		VALORES	VALOR GLOBAL (MÍN-MAX)
1. Recurso Naturales	Geomorfología – Geología	0-1	0-3
	Vegetación	0-1	
	Fauna	0-1	
2. Valor Agrícola	Erial	0	0-2
	Secano	1	
	Regadío	2	
3. Pendiente	0% - 10%	2	0-2
	10% - 20%	1	
	20% - 50%	0	
4. Estado Actual	No transformado	2	0-2
	Transformado	1	
	Muy Transformado	0	
5. Calidad Visual del Paisaje	Bajo	0	0-2
	Medio	1	
	Alto	2	

- A continuación se exponen los cuadros de Valoración y Evaluación Ambiental de todos los sectores y ámbitos sujetos a Modificación, elaboradas a partir de la anterior aplicación, para la evaluación del impacto ambiental de cada una de las actuaciones propuestas con mayor afección territorial potencial. En estas fichas se valora la mayor o menor “calidad” del medio en el que se interviene, correspondiendo los valores más bajos a menor interés y los más altos a mayor interés, de cara a confrontar el nivel de impacto que en cada caso supone la actuación que se plantea para cada sector o ámbito, pudiendo establecerse las siguientes categorías:

Muy bajo interés	De 0 a 1
Bajo interés	De 2 a 4
Medio interés	De 5 a 7
Alto interés	De 8 a 11

Plan General de Ordenación de Candelaria

Modificación Puntual

VALORACIÓN Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

Cuadro Resumen

Febrero 2011



Nº	ZONA	Recursos Naturales	Valor Agrícola	Nivel de Pendiente	Estado Actual	Calidad Paisaje	Valor	Valoración
SUELO URBANIZABLE								
1	SUSO-BH1 Pringado Bajo	0	0	2	0	0	2	Bajo interés
2	SUSO-M1 Araya	1	0	2	0	0	3	Bajo interés
3	SUSO-CA1 Iserce 1	0	2	0	1	1	4	Bajo interés
4	SUSO-CA4 Aroba	0	0	1	0	0	1	Muy bajo interés
5	SUSO-CA5 Los Mangos	0	0	2	1	1	4	Bajo interés
6	SUSO-CA6 El Guirre	0	0	0	0	0	0	Muy bajo interés
7	SUSO-C1 La Fuente	0	0	2	0	0	2	Bajo interés
8	SUSO-C2 Punta Larga	0	0	2	0	0	2	Bajo interés
	Polígono 1	0	0	2	0	0	2	Bajo interés
	Polígono 2	0	0	2	0	0	2	Bajo interés
9	SUSNO-CA7 Iserce 3	2	0	2	2	1	7	Medio interés
10	SUSNO-CA8 Iserce 4	0	1	2	1	1	5	Medio interés
11	SUSNO-CA9 El Falsete	0	0	2	0	1	3	Bajo interés
12	SUSNO-CA10 Canario 1	1	1	1	1	1	5	Medio interés
13	SUSNO-CA11 Canario 2	1	1	1	1	1	5	Medio interés
14	SUSNO-C3 Samarines	0	1	2	1	0	4	Bajo interés
15	SUSNO-C4 Aframa 1	0	1	1	1	1	4	Bajo interés
16	SUSNO-C5 Aframa 2	0	1	1	1	1	4	Bajo interés
17	SUNS-CA14 Guaja	1	1	1	0	0	3	Bajo interés
18	SUNS-CA15 Igueste-Caletillas	1	1	1	1	1	5	Medio interés
19	SUNS-CA16 Camino El Mondongo	1	1	1	1	1	5	Medio interés
20	SUSOI-CA17 Lomo del Caballo	1	0	2	1	1	5	Medio interés
21	SUSNOI-CA18 Iserce	0	0	1	2	0	3	Bajo interés

Plan General de Ordenación de Candelaria

Modificación Puntual

VALORACIÓN Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

Cuadro Resumen

Febrero 2011



Nº	ZONA	Recursos Naturales	Valor Agrícola	Nivel de Pendiente	Estado Actual	Calidad Paisaje	Valor	Valoración
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO_UNIDADES DE ACTUACIÓN								
22	UA-BH11 Acceso Bco. Hondo	0	0	2	1	1	4	Bajo interés
23	UA-M1 Subida Cuevecitas	0	0	0	0	0	0	Muy bajo interés
24	UA-CA3 Cementerio	1	1	2	2	1	6	Medio interés
25	UA-CA7 Los Guirres	1	1	2	2	1	6	Medio interés
26	UA-CA8 La Rana	1	1	2	2	1	6	Medio interés
27	UA-CA9 La Rana- Ctra. Gral. Sur	0	2	1	1	1	5	Medio interés
28	UA-CA10 La Palma 1	0	1	1	1	1	4	Bajo interés
29	UA-CA11 La Palma 2	0	1	1	1	1	4	Bajo interés
30	UA-CA12 C/ Aroba	0	1	1	1	1	4	Bajo interés
31	UA-CA13 La Tejinera	0	0	2	0	0	2	Bajo interés
32	UA-CA14 Los Órganos	0	0	2	0	0	2	Bajo interés
33	UA-CA15 Guaja	0	0	0	0	0	0	Muy bajo interés
34	UA-CA16 El Fuerte	0	1	1	1	1	4	Bajo interés
35	UA-C4 Punta Larga	0	0	2	0	0	2	Bajo interés
SUELO URBANO CONSOLIDADO_ACTUACIÓN URBANÍSTICA AISLADA								
36	AUA-CA5 La Palma-Ctra. Gral. Sur	0	1	0	1	1	3	Bajo interés
37	AUA-CA6 La Palma-Cruce Candelaria	0	0	1	1	1	3	Bajo interés
38	AUA-CA9 Los Órganos	0	1	2	1	1	5	Medio interés
39	AUA-C7 Las Arenitas	0	0	1	1	1	3	Bajo interés
SUELO URBANO CONSOLIDADO_OBRA PÚBLICA ORDINARIA								
40	OPO-Camino Mondongo	0	1	1	1	1	4	Bajo interés
41	OPO- Guaja	0	1	1	1	1	4	Bajo interés

6. DIAGNOSIS AMBIENTAL DE LOS ÁMBITOS SUJETOS A MODIFICACIÓN

- En el apartado 4 de esta Memoria se hacía una descripción de las características generales de los ámbitos sujetos a Modificación, y si bien como comentábamos la presente alteración de planeamiento se limita a corregir un problema de “técnica urbanística” sin consecuencias territoriales y que ya fueron evaluadas ambientalmente por el Plan General, se hace en los siguientes apartados una diagnosis ambiental de cada uno de los ámbitos sujetos a modificación.

6.1. EN RELACIÓN AL SUELO URBANIZABLE

SUELO SECTORIZADO Y ORDENADO

1. SUSO-BH1 Pringado Bajo

- La franja de la autopista sobre la que se actúa está ya totalmente alterada por movimientos de tierras y el trazado de la red de alta tensión.
- La propuesta de acondicionamiento de dicho Espacio Libre supone una clara mejora de la situación actual, sin que existan recursos de interés.

2. SUSO-M1 Araya

- En este caso se mantiene por un lado el borde del barranco en su estado natural y se actúa sobre el borde de la carretera general afectado por movimientos de tierras, suponiendo la urbanización de dicho borde una clara mejora de la situación actual.

3. SUSO-CA1 Iserce 1

- Se actúa sobre el borde de la Carretera General TF-28 alterándose el paisaje agrícola de bancales abandonados que se urbanizan con las correspondientes medidas ambientales.

4. SUSO-CA4 Aroba

- Se altera el borde de la Carretera General TF-28 y el borde de la Autopista TF-1.
- En este caso las alteraciones no son relevantes, dado que ambos lados están transformados por derrubios y movimientos de tierra.

5. SUSO-CA5 Los Mangos

- El ámbito está alterado por movimiento de tierras, suponiendo su urbanización una mejora de la situación actual, encontrándose en un entorno comprometido, entre un suelo urbano consolidado y la gravera del Guirre. La ocupación del Tren de Sur deberá aplicar las correspondientes medidas ambientales.

6. SUSO-CA6 El Guirre

- Este sector constituye la zona de mayor impacto ambiental del Municipio, por cuanto en casi su totalidad ha sido sometida a una extracción de áridos.

- La urbanización del borde constituye una clara mejora ambiental, si bien la ocupación del Tren de Sur deberá aplicar las correspondientes medidas ambientales.

7. SUSO-C1 La Fuente

- Se afecta el borde del enlace inferior de Punta Larga, si bien toda la zona está alterada por una extracción de áridos.
- El trazado de la vía de servicio y el acondicionamiento del Parque Urbano supone una clara mejora ambiental.

8. SUSO-C2 Punta Larga

- El ámbito afectado incumbe a la vía de servicio, que actualmente existe como pista de tierra, estando el entorno afectado por movimiento de tierras.
- La urbanización de la vía y el acondicionamiento del espacio libre supone una clara mejora ambiental.

SUELO SECTORIZADO NO ORDENADO

9. SUSNO-CA7 Iserce 3

- La zona afectada corresponde al ámbito del Tren del Sur y afecta a algunas edificaciones y a dos cauces de barranco, representando una afección que altera las condiciones naturales de la zona, si bien el Tren del Sur tendrá que aplicar sus correspondientes medidas ambientales.

10. SUSNO-CA8 Iserce 4

- Se afecta el borde de la Carretera General del Sur TF-28 afectándose algunas edificaciones agrícolas, si bien derivadas de la ampliación de dicha vía, no teniendo mayor relevancia.

11. SUSNO-CA9 El Falsete

- Se afecta puntualmente en una pequeña superficie con la conexión del viario del sector con la Carretera General del Sur TF-28 que no tiene mayor trascendencia, dado que actualmente son dos pistas agrícolas.

12-13. SUSNO-CA10 El Canario 1 y SUSNO-CA11 El Canario 2

- Debido a la propuesta de corrección y ampliación de la Carretera General del Sur TF-28 se altera el borde del sector, en parte ocupado por bancales o en parte por erial, si bien no existen recursos de interés.

14. SUSNO-C3 Samarines

- Se afecta en este caso el borde de la Autopista, que en gran parte fue ya alterado en su día por el trazado de la tubería de aguas residuales al Sur y las obras de ampliación del Tercer Carril de la TF-1.
- El acondicionamiento del Espacio Libre supone una clara mejora ambiental.

15-16. SUSNO-C4 Afirama 1 y SUSNO-C5 Afirama 2

- Afecta a la zona del frente de la Autopista TF-1 que está en parte alterada por las obras de apoyo de la ampliación del Tercer Carril.
- La construcción de la vía de servicio, si bien requiere un cierto movimiento de tierras resulta vital para el funcionamiento del viario estructural de la Costa de Candelaria, no existiendo recursos naturales de interés.

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

17. SUNS-CA14 Guaja

- Incluye en este caso la franja de suelo del Tren del Sur estando actualmente gran parte de dicha zona alterada por extracción de áridos.
- Conlleva un cierto movimiento de tierras si bien la ejecución de dicha infraestructura tiene relevancia insular y está apoyado en un Plan Territorial Especial que se sobrepone al propio Plan General.

18. SUNS-CA15 Igueste-Caletillas

- Al igual que en el anterior sector el ámbito afectado corresponde a la ocupación del trazado del Tren del Sur.
- Conlleva en este caso una fuerte alteración del terreno con un importante movimiento de tierras.

19. SUNS-CA16 camino del Mondongo

- En colindancia con el anterior la zona afectada por el trazado del Tren del Sur, conlleva una importante alteración del suelo.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO ORDENADO INDUSTRIAL

20. SUSOI-CA17 Lomo del Caballo

- Comprende asimismo la zona afectada por el trazado del Tren del Sur.
- La zona está algo alterada por movimientos de tierra si bien la ejecución de la obra del Tren del Sur conlleva un importante movimiento de tierras, que deberá aplicar las correspondientes medidas ambientales.

21. SUSOI-CA18 Iserce Industrial

- En colindancia con el sector anterior, ya todo el frente del Sector está profundamente alterado por un movimiento de tierras realizado hace más de 20 años.
- La ejecución de la obra del Tren del Sur conlleva un importante movimiento de tierras.

6.2. EN RELACIÓN AL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO EN UA

1. UA-BH11 Acceso a Bco. Hondo

- En este caso se afecta una pequeña superficie vinculada a la ampliación de la Carretera General del Sur TF-28 junto al acceso a Barranco Hondo.
- La alteración es poco significativa.

2. UA-M1 Subida a Cuevecitas

- Se ocupa en este caso por la ampliación de la Carretera de Los Peneas TF-247 junto al Camino de Cuevecitas una zona que hoy en día está alterada por el derrubio de la propia carretera.
- La ampliación de dicha carretera corregirá dicho impacto.

3. UA-CA3 Cementerio

- La zona objeto de modificación corresponde a la ocupación del Tren del Sur, que conlleva la desaparición de 2 viviendas y la alteración del borde que en gran parte mantiene sus condiciones naturales.
- La obra del Tren del Sur conlleva un importante movimiento de tierras.

4. UA-CA7 Los Guirres

- Próxima a la anterior unidad, presenta similar problemática, donde la obra del Tren del Sur comporta un importante movimiento de tierras con desaparición de varias edificaciones y la desaparición de un paisaje de carácter rural.
- La obra del Tren del Sur aplicará las correspondientes medidas ambientales.

5. UA-CA8 La Rana

- Se produce el mismo problema que en la anterior Unidad de Actuación, estando afectada por el Tren del Sur.

6. UA-CA9 La Rana-Ctra. Gral. del Sur

- El ámbito afectado corresponde con la ampliación de la Carretera General del Sur TF-28 y supone la alteración del borde de unos bancales abandonados, no teniendo mayor relevancia.

7-8. UA-CA10 La Palma 1 y UA-CA11 La Palma 2

- La zona objeto de modificación afecta el ámbito ocupado por el Tren del Sur, cuyo movimiento de tierras supone una importante alteración de la zona, si bien viene avalada por la ejecución del Tren del Sur.

9. UA-CA12 C/ Aroba

- Afecta el ámbito de la modificación al borde de la carretera entre el enlace de Candelaria y la TF-28, que en su mayor parte es el propio talud de la carretera.

- La operación de la ampliación de la vía de servicio elimina el impacto del talud de la vía, mejorando las condiciones ambientales de la zona.

10. UA-CA13 La Tejinera

- En este caso el ámbito de la modificación afecta al frente de la Carretera General del Sur TF-28 que se amplía, suponiendo dicha operación el remate de la vía, sobre una zona que actualmente está alterada por movimiento de tierras, no teniendo mayor trascendencia.

11. UA-CA14 Los Oiganos

- Incumbe en este caso a los acoples del viario de conexión de dicha vía con la Carretera General del Sur TF-28, que actualmente constituyen dos pistas agrícolas de tierra que se ensanchan y asfaltan, no teniendo mayor repercusión ambiental.

12. UA-CA15 Guaja

- El ámbito afectado incumbe al borde de la Carretera General del Sur TF-28 afectada en gran parte por derrubios.
- La actuación de la ampliación de la sección del viario supone la eliminación de dicho impacto.

13. UA-CA16 El Fuerte

- En este caso el ámbito de la modificación se refiere a la ocupación del Tren del Sur y a la ampliación de la vía de enlace entre la TF-1 y la TF-28.
- La ocupación del Tren del Sur supone una acupación de bancales abandonados y la ampliación de la vía de enlace también, si bien dichos sistemas generales tienen carácter estructural y habilitan sus correspondientes medidas correctoras.

14. UA-C4 Punta Larga

- Afecta al ámbito del Suelo Urbano No Consolidado de Punta Larga, si bien el ámbito sujeto a modificación se refiere a la rotonda del enlace inferior de la TF-1, que está ejecutado y revegetado. Pueden mejorarse sus condiciones, mejorando la vegetación existente.

6.3. EN RELACIÓN AL SUELO URBANO CONSOLIDADO EN AUA Y OPO

1. AUA-CA5 La Palma-Ctra. Gral. del Sur

- El ámbito afectado deviene de la ampliación de la sección viaria de la Carretera General del Sur TF-28 afectando bancales y cerramientos de fincas.
- Dicha obra de ampliación de viario deberá contener la reposición de dichos elementos.

2. AUA-CA6 La Palma-Cruce de Candelaria

- El ámbito abarca la vía de servicio de la ampliación de la vía de conexión entre el Cruce de Candelaria y su enlace con la TF-28.

- Dicha ampliación conlleva el “recorte” de un cantil existente que carece de recursos naturales de interés, debiendo la obra rematar en condiciones dicha parcela.

3. AUA-CA9 Los Oiganos

- El ámbito afectado comprende la ampliación del viario de la TF-28 junto al entronque con la nueva rambla de Los Mangos.
- La zona está ocupada por bancales abandonados no teniendo mayor relevancia.

4. AUA-C7 Las Arenitas

- El ámbito de la modificación de esta pequeña actuación afecta a una pequeña conexión de la unidad con la vía de servicio de la autopista, no teniendo mayor relevancia.

5. OPO C/ El Mondongo

- El ámbito afectado incumbe nuevamente a la ocupación del Tren del Sur, que si bien supone un fuerte movimiento de tierras está justificado desde la implantación de dicha infraestructura insular

6. OPO Guaja

- Se produce similar afección por el trazado del Tren del Sur, cuyas medidas ambientales incumben a dicha obra.

7. MEDIDAS AMBIENTALES PROTECTORAS Y CORRECTORAS DE LOS ÁMBITO SUJETOS A MODIFICACIÓN

A. CONSIDERACIONES GENÉRICAS SOBRE LAS MEDIDAS CORRECTORAS O PROTECTORAS RELACIONADAS CON EL MEDIO AMBIENTE.

- Se definen como medidas correctoras aquellas propuestas cuyo fin es minimizar el posible impacto que pueda conllevar la aplicación de las determinaciones del Planeamiento presentado. Tales medidas pueden agruparse en tres categorías:
 - **Preventivas.** Se consideran como tales aquellas propuestas incorporadas en el documento de planeamiento y que cumplen la función de medidas correctoras. Estas medidas preventivas son las que producen una corrección más eficaz, ya que se materializan en el propio proceso de selección de alternativas
- El Plan General de Ordenación incorpora una serie de medidas de tipo preventivo entre las que destacan la planificación del tráfico rodado, la rehabilitación y reutilización de las viviendas existentes, la inclusión de un catálogo de protección del patrimonio arquitectónico y etnográfico municipal, la concepción racional e integrada de las instalaciones y construcciones (tipologías, dimensiones, materiales constructivos...) y, en general, todas las medidas de soluciones alternativas.
 - **Compensatorias.** Estas medidas tratan de compensar los posibles efectos negativos inevitables de algunas de las determinaciones previstas con otros de signo positivo.
- Como medidas compensatorias podrían señalarse la creación de espacios de ocio, deportivos y de esparcimiento o la recuperación de las labores agrícolas como medio de restaurar condiciones ambientales en vías de degradación.
 - **Correctoras.** Como tales se entiende la introducción de nuevas acciones, que palian o atenúan los posibles efectos negativos de algunas determinaciones del Planeamiento.
- En epígrafes posteriores de este anexo se exponen, para cada actuación considerada, las medidas correctoras propuestas, que permitirán reducir la magnitud del impacto resultante tras la aplicación de las mismas. En algunos casos, la disminución del impacto derivado de la aplicación de medidas correctoras no implica, necesariamente, el cambio de grado de magnitud, al no superar los umbrales que definen las cuatro categorías establecidas. Estas categorías se explican brevemente a continuación junto a la necesidad o conveniencia de la aplicación de medidas correctoras:
 - **Impacto compatible.** (Nada significativo). La actuación es compatible respecto a los valores ambientales del espacio sobre el que se instala o no supone afecciones significativas, no siendo necesarias las medidas correctoras.
 - **Impacto moderado.** (Poco significativo). La adecuación de la actividad respecto a las condiciones ambientales existentes requerirá la aplicación de pequeñas medidas correctoras.

- **Impacto severo.** (Significativo). La magnitud del impacto exige, para su integración en el medio, la aplicación de fuertes medidas correctoras. Aunque con su aplicación disminuya el impacto, no se garantiza la completa integración de la actuación en el medio.
- **Impacto crítico.** (Muy Significativo). La magnitud del impacto es superior al umbral aceptable, se produce una pérdida permanente de las condiciones del medio sin posibilidad de recuperación incluso con adopción de medidas correctoras.

B. RESPECTO A LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y LA RED VIARIA

- La correcta ubicación espacial de las actuaciones no garantiza una buena integración en el medio por lo que, además de la elección del emplazamiento, como medida preventiva en la fase de planeamiento general, deberán evaluarse las afecciones que se producirían a partir del planeamiento de desarrollo y ejecución. Esto permitiría controlar el “cómo” se realizan las acciones, cuestión que, obviamente, escapa a los objetivos planteados en este instrumento de planeamiento.
- Desde la óptica del planeamiento general, sólo podrán ser controladas la dimensión y localización espacial de las actuaciones, puesto que las determinaciones emanadas a ese nivel no tienen mayor grado de concreción y se limitan a definir la clasificación del suelo y la asignación de usos, pero la forma de ejecutarse deberá ser controlada desde los planeamientos de desarrollo y ejecución más específicos.
- De cualquier modo, desde este Plan General de Ordenación se propone la adopción de una serie de medidas correctoras de tipo general, con el fin de establecer recomendaciones a la hora de ejecutar el planeamiento. Estas medidas se exponen a continuación:

1. RESPECTO AL SUELO URBANIZABLE

- Los siguientes efectos ligados a las nuevas áreas a urbanizar pueden ser corregidos total o parcialmente:

- **Respecto a las condiciones de la urbanización**

No se realizarán actuaciones urbanísticas cuya ocupación física traspase los límites establecidos para el área a urbanizar, como es el caso de terraplenes, muros, explanaciones, etc.

La urbanización deberá prever la evacuación separativa de las aguas de escorrentía a barrancos.

- **Respecto a las características de las edificaciones**

Se adaptarán las diferentes tipologías a la topografía del terreno.

Los paramentos de las edificaciones de nueva construcción deberán quedar correctamente finalizados previa ocupación de la vivienda, con el fin de evitar la dilatación en el tiempo de las obras.

Las edificaciones adosadas y entre medianeras enfoscarán y pintarán el muro entremedianero en tanto no se ejecute la edificación colindante y el mismo quede visto.

Se evitarán los alicatados en fachadas, empleándose, en todo caso, piedra (natural o artificial) o muros enfoscados y pintados.

Como norma general, a tenor de las características preexistentes, la gama cromática empleada en la resolución de fachadas pasa por los colores blancos y ocre.

▪ **Respecto a las dotaciones de infraestructuras y de espacios libres y de protección**

Como solución adoptada para las aguas fecales se procederá, en lo posible, a la eliminación de los pozos negros y al desarrollo de la red de saneamiento municipal, contemplando la instalación de las depuradoras pertinentes.

Se recomienda la canalización subterránea de toda las redes infraestructuras.

En relación con la red viaria, se evitarán los taludes de grandes proporciones, tanto horizontales como verticales, siendo más idónea la construcción de muros de piedra seca, o de hormigón armado, revestido con mampuesto de piedra vista. En cualquier caso, deberá realizarse un tratamiento paisajístico y revegetación de todos los taludes y desmontes, así como garantizar su mantenimiento.

Deberán incorporarse al proyecto, cuando las condiciones técnicas de la vía lo permitan, los apartaderos, las vías de borde peatonales, las plantaciones a borde de carretera con especies resistentes y, a ser posible, autóctonas y del mismo piso de vegetación que la vía atraviesa.

El ajardinamiento se acometerá con especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes, debiendo ser preferiblemente especies autóctonas o de gran arraigo en el paisaje.

En las plantaciones sobre aceras, deberán preverse alcorques lo suficientemente amplios para garantizar la supervivencia de la plantación en su mayor desarrollo.

2. RESPECTO AL SUELO URBANO

- Se acometerán actuaciones de mejora del tratamiento de borde de calzadas, empleando para ello métodos comunes de ajardinamiento.
- Se abordarán actuaciones de mejora del firme de algunos viales, así como el acondicionamiento de diversas aceras.
- Elección del mobiliario urbano (banco, papeleras, luminarias de alumbrado público...) acorde con las características edificatorias existentes, debiéndose buscar su integración en el paisaje urbano.
- Se deberá resolver la contaminación visual derivada del tendido eléctrico y telefónico aéreo, así como del "cableado" sistemático de fachadas. Para ello se procederá a la canalización subterránea de todas las redes
- Restauración o rehabilitación de edificaciones deterioradas.

- El ajardinamiento se acometerá con especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes, debiendo ser preferiblemente especies autóctonas.
- En las plantaciones sobre aceras, deberán preverse alcorques lo suficientemente amplios para garantizar la supervivencia de la plantación en su mayor desarrollo.
- Las edificaciones adosadas y entremedianeras enfoscarán y pintarán el muro entremedianero en tanto no se ejecute la edificación colindante y el mismo quede visto.
- Se evitarán los alicatados en fachadas, empleándose, en todo caso, piedra (natural o artificial) o muros enfoscados y pintados.
- Se intentará peatonizar las zonas más consolidadas.
- Como norma general, a tenor de las características preexistentes, la gama cromática empleada en la resolución de fachadas pasa por los colores blancos y ocre.

En principio, el mayor potencial de transformación territorial inherente al planeamiento propuesto se circunscribe a las bolsas de suelo reservado para la expansión futura de la edificación, ya sea en Suelo Urbano, Urbanizables o en Asentamientos Rurales. Será en estos sectores donde la ejecución de desmontes y taludes, el tránsito de vehículos pesados y los movimientos de tierras serán más significativos. Entre las medidas generales destinadas a aminorar los efectos ambientales de estas actuaciones destacan:

- Evitar la compactación del suelo seleccionando, en lo posible, maquinaria ligera y evitando el tránsito o aparcamiento de vehículos en las zonas no diseñadas al efecto.
- Siempre que el tránsito de vehículos pesados se realice por pistas de tierras éstas deberían ser previamente mojadas para evitar la emisión de partículas a la atmósfera a un micro o mesoescala.
- En los casos en los que los movimientos de tierras den lugar al mantenimiento de grandes superficies expuestas se tomarán las medidas oportunas, como la revegetación, para evitar los procesos erosivos.
- Disminución de las pendientes de los taludes originados, así como su longitud como mecanismo para evitar la erosión por aceleración de la escorrentía superficial.
- Evitar la contaminación acústica derivada del tránsito de maquinarias de obra. Para ello se pueden aprovechar los obstáculos naturales o instalar pantallas artificiales que eviten la propagación del ruido hacia las zonas más pobladas. También se puede incidir en la organización del tránsito de maquinaria y de vehículos, de manera que se controlen los incrementos de niveles sonoros ocasionados por los mismos.

C. MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS RESPECTO A LOS ÁMBITOS SUJETOS A MODIFICACIÓN

- En este apartado se hace una valoración del impacto que se genera en los diferentes ámbitos sujetos a modificación y se aportan una serie de medidas ambientales de cara a mejorar la implantación y reducir los posibles impactos.

1. EN SUELO URBANIZABLE

SUELO SECTORIZADO Y ORDENADO

1. SUSO- BH1 Prigado Bajo

En este caso se considera el impacto **poco significativo** dado que la zona sobre la que se actúa está totalmente alterada por movimiento de tierras, por la línea de alta tensión y se ocupa por zona verde y espacio libre.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Limitar los movimientos de tierra a la topografía existente.
- Aprovechar la tierra vegetal del sector.
- Aprovechar la vegetación natural para su transplante.
- Rematar las zonas verdes con murados de piedra.
- Utilizar al frente arbolado de porte para disminuir el impacto sonoro del tráfico de la autopista.
- Soterrar las redes infraestructurales.

2. SUSO-M1 Araya

El impacto en este caso es **nada significativo** para el borde del Bco. de la Rana dado que se mantiene en estado natural y **poco significativo** en el frente de la Carretera General del Sur dado que la zona está totalmente alterada por movimiento de tierras.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Delimitar el borde del Bco. de Aroba con murado de piedra evitando cualquier tipo de vertido.
- Separar el tráfico de la Carretera General del Sur mediante vía de servicio.
- Reutilizar la tierra vegetal y la vegetación del lugar para la urbanización de la zona verde.
- Soterrar las redes infraestructurales.

3. SUSO-CA1 Iserce 1

El impacto en este caso es **poco significativo** dado que sólo se altera el borde de la Carretera General.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Aprovechar la piedra y tierra vegetal para la zona verde.
- Adaptarse a la topografía del lugar.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

4. SUSO-CA4 Aroba

En este caso entendemos que para el borde de la Carretera General del Sur el impacto es **poco significativo** dado que se corrige el talud abierto. Para el frente de la Autopista el impacto es **significativo**, dado que si bien la zona está alterada por movimientos de tierras, la mayor afección deviene de la obra del Tren del Sur.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Aplicación de las medidas ambientales específicas del PTE del Tren del Sur.
- Barrera vegetal en la zona del dominio público del Tren del Sur para aminorar el impacto sonoro.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

5. SUSO-CA5 Los Mangos

Al igual que en el sector anterior el impacto de la obra del Tren del Sur es **significativo** si bien la mayor parte de la zona está alterada por las obras de ampliación del Tercer Carril de la TF-1.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- El Tren del Sur aplicará sus propias medidas ambientales.
- Barrera vegetal en la zona del dominio público del Tren del Sur.
- Reutilización de la tierra vegetal existente y de la vegetación del lugar.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

6. SUSO-CA6 El Guirre

En este caso el impacto es **significativo** por la obra del Tren del Sur, si bien la zona está totalmente alterada por una extracción de áridos.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- El Tren del Sur aplicará sus propias medidas ambientales.
- Barrera vegetal en la zona del dominio público del Tren del Sur.
- Reutilización de la tierra vegetal existente.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

7. SUSO-C1 La Fuente

Para esta zona el impacto derivado es **poco significativo** dado que la zona está toda alterada por una extracción de áridos, procediéndose con el Parque Urbano a acondicionar el borde y rematar con la Vía de Servicio.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Restitución de la topografía afectada por la extracción.
- Remate de la zona verde con murados de piedra.
- Canalización subterránea del cauce público.

8. SUSO-C2 Punta Larga

Asimismo en este caso el impacto es **poco significativo**, dado que todo el frente de la autopista está alterado por movimientos de tierras.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Restitución de la zona afectada por movimientos de tierras.
- Soterramiento de todas las redes infraestructurales.
- Aprovechamiento de la tierra vegetal para la urbanización del parque.

SUELO SECTORIZADO NO ORDENADO

9. SUSNO-CA7 Iserce 3

El impacto en este caso es **significativo** dado que se altera por la obra del Tren del Sur el frente de la Autopista, alterándose dos vaguadas con vegetación natural.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Aplicación de las medidas ambientales específicas del Tren del Sur.
- Canalización soterrada de los cauces.
- Recuperación de la vegetación natural para su utilización en las zonas verdes.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

10. SUSNO-CA8 Iserce 4

En este caso el impacto es **poco significativo** dado que se afecta el borde de la Carretera General del Sur.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Aprovechar la tierra vegetal y la piedra de los bancales para la zona verde.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Acoplarse a la Carretera General mediante vía de servicio con mediana arbolada.

11. SUSNO-CA9 El Falsete

En este caso el impacto es **nada significativo** dado que únicamente la afección incumbe a la conexión del sector con la rotonda de acceso.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Rematar el borde de barranco con murado de piedra.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

12-13. SUSNO-CA10 El Canario 1 y SUSNO-CA11 El Canario 2

En este caso se considera el impacto **poco significativo**, alterándose el borde de la Carretera General del sur por corrección de trazado y ampliación de sección.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Adaptarse a la topografía de la zona evitando excesivos movimientos de tierra.
- Aprovechar la tierra vegetal y la vegetación natural para las zonas verdes del sector.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Acoplar el sector a la Carretera General mediante vía de servicio con vegetación de porte en mediana.

14. SUSNO-C3 Samarines

En este caso el impacto es **poco significativo** dado que se opera sobre una zona afectada por movimientos de tierras, acondicionándose el Espacio Libre del frente de la Autopista.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Aprovechar la tierra vegetal y la vegetación del lugar para el acondicionamiento del espacio libre.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Crear barrera vegetal en el frente de la Autopista para controlar el impacto sonoro.
- Rematar los espacios libres con muros de piedra.

15-16. SUSNO-C4 Afirama 1 y SUSNO-C5 Afirama 2

En este caso el impacto es **poco significativo** limitándose la actuación del borde a la construcción de la vía de servicio.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Ajustar la rasante de la vía a la topografía del terreno evitando excesivos movimientos de tierra.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Disponer barrera vegetal de protección sonora.

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO**17. SUNS-CA14 Guaja**

En este caso el impacto es **significativo** motivado por la ocupación y la obra del Tren del Sur, a pesar de que el suelo en gran parte está afectado por una extracción de áridos.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Las medidas ambientales propias del Proyecto del Tren del Sur.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Disponer barrera vegetal sónica.

18-19. SUNS-CA15 Igueste Caletillas y SUNS-CA16 C/ El Mondongo

En este caso el impacto es **significativo** y se deriva de la obra del Tren del Sur, que discurre por una difícil topografía.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Las medidas ambientales propias del Proyecto del Tren del Sur.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Disponer barrera vegetal sónica.
- Aprovechar la vegetación natural existente.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO ORDENADO INDUSTRIAL**20. SUSOI-CA17 Lomo del Caballo Industrial**

El impacto en este caso es **significativo** y se deriva de las obras del Tren del Sur que discurre por el frente del sector en paralelo a la TF-1, a pesar de que el frente está alterado por movimientos de tierras.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Las medidas ambientales propias del Proyecto del Tren del Sur.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Disponer barrera vegetal sónica.
- Aprovechar la vegetación natural existente.

21. SUSOI-CA18 Iserce Industrial

El impacto en este caso es **significativo** por las obras del Tren del Sur, si bien en menor medida dado que el frente de la autopista fue hace unos 20 años sometido a un drástico movimiento de tierras.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Las medidas ambientales propias del Proyecto del Tren del Sur.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Disponer barrera vegetal sónica.

2. EN RELACIÓN AL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO EN UA**1. UA-BH11 Acceso a Bco. Hondo**

Dada la pequeña entidad del ámbito que se presenta es **poco significativo** y viene motivado por la simple ampliación de la sección de la TF-28.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Aprovechamiento de la tierra vegetal y de la piedra de los bancales par la urbanización de la zona verde.
- Barrera vegetal en la zona verde para disminuir la afección del ruido del tráfico.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

2. UA-M1 Subida a Cuevecitas

Dado el ámbito redelimitado, el impacto que se presenta es **poco significativo** y la actuación propuesta contribuye a eliminar el talud de la carretera.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Disponer de vía de servicio con vegetación de porte en mediana.

3. UA-CA3 Cementerio

Da frente a la autopista TF-1 donde se dispone el Tren del Sur, siendo el impacto de dicha intervención **significativo**.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- El Tren del Sur aplicará sus propias medidas ambientales.
- Barrera vegetal en la zona del dominio público del Tren del Sur.
- Reutilización de la tierra vegetal existente.

4. UA-CA7 Los Guirres

De forma similar el impacto de la intervención del Tren del Sur es **significativo** por el movimiento de tierras que conlleva.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- El Tren del Sur aplicará sus propias medidas ambientales.
- Barrera vegetal en la zona del dominio público del Tren del Sur.
- Reutilización de la tierra vegetal existente.
- Aprovechar la vegetación natural existente.

5. UA-CA8 La Rana

El impacto en este caso es **nada significativo** dado que afecta a la ampliación de una pista de tierra existente, que se amplía para conectar con la Carretera General del Sur.

Las medidas ambientales a aplicar en este caso se limitan al control de la urbanización de dicha vía de enlace, adaptándola.

6. UA-CA9 La Rana-Ctra. Gral. del Sur

El impacto en este caso es **poco significativo** dado que el ámbito alterado afecta a la ampliación de la sección de la Carretera General del Sur.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Aprovechamiento de la tierra vegetal y de la tierra de los bancales para la zona verde.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

7-8. UA-CA10 La Palma 1 y UA-CA11 La Palma 2

En este caso el impacto que se genera es **poco significativo**, dado que la actuación en el ámbito alterado se limita a la ampliación de la vía entre la Carretera General del Sur y el enlace de Candelaria.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Proceder a desmontar el risco existente manteniendo la vegetación natural.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Disponer en la mediana de la vía de servicio de arbolado de porte.

9. UA-CA12 C/ Aroba

El impacto en este caso es **poco significativo** ya que la intervención en el ámbito alterado, se limita a ampliar la sección de la vía entre la TF-28 y el enlace de Candelaria de la TF-1.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Proceder a desmontar el risco existente manteniendo la vegetación natural.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Disponer en la mediana de la vía de servicio de arbolado de porte.

10. UA-CA13 La Tejinera

La alteración provocada tiene un impacto **poco significativo** y es irrelevante dado que se limita a la ampliación de la sección de la TF-28 en una zona totalmente alterada.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Aprovechar la tierra vegetal existente.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Disponer en la mediana de la vía de servicio de arbolado de porte.

11. UA-CA14 Los Oiganos

En este caso también la alteración es irrelevante y su impacto es **nada significativo**, afectando a la ampliación de las pistas de tierra que se convierten en calles de enlace con la TF-28.

Las medidas ambientales van dirigidas al control de la urbanización de dichas calles.

12. UA-CA15 Guaja

También el impacto en este caso es **poco significativo**, dado que el ámbito sujeto a alteración afecta al frente de la ampliación de sección de la TF-28, corrigiéndose el talud abierto existente.

Las medidas ambientales a aplicar en este caso serían las siguientes:

- Soterrar las redes infraestructurales existentes.
- Disponer de arbolado de porte en la mediana de la vía de servicio.
- Evitar afecciones al entorno circundante.

13. UA-CA16 El Fuerte

En este caso el impacto en la zona de la vía de enlace de la TF-1 con la TF-28 es **poco significativo** y en el frente de la autopista TF-1 es **significativo** debido a los movimientos de tierra de la obra del Tren del Sur.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- El Tren del Sur aplicará sus propias medidas ambientales.
- Barrera vegetal en la zona del dominio público del Tren del Sur.
- Reutilización de la tierra vegetal existente y de la vegetación natural.

14. UA-C4 Punta Larga

El impacto en este caso es **nada significativo** dado que el ámbito sujeto a alteración abarca la rotonda inferior del enlace de la TF-1 en Punta Larga.

Las posibles medidas ambientales a aplicar en este caso pasarían por mejorar la vegetación existente en la rotonda.

3. EN RELACIÓN AL SUELO URBANO CONSOLIDADO EN AUA Y OPO

1. AUA-CA5 La Palma-Ctra. Gral. del Sur

El impacto en este caso es **poco significativo** dado que el ámbito alterado abarca la ampliación de la sección del frente de la Carretera General del Sur TF-28.

Las medidas ambientales a aplicar en este caso serían las siguientes:

- Soterrar las redes infraestructurales.
- Disponer de arbolado de porte en la mediana de la vía de servicio.
- Reponer los cerramientos de las parcelas afectadas.

2. AUA-CA6 La Palma-Cruce de Candelaria

El impacto en este caso es **poco significativo** dado que se altera el borde de la vía por la ampliación de su sección entre la TF-28 y el enlace de Candelaria.

Las medidas ambientales a aplicar en este caso serían las siguientes:

- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Recortar el risco existente manteniendo la vegetación natural.
- Disponer de arbolado de porte en la mediana de la vía de servicio.

3. AUA-CA9 Los Oiganos

Dado el carácter de la actuación en el ámbito alterado, el impacto es **poco significativo** dado que afecta a la zona de ampliación de la sección de la Carretera General del Sur TF-28.

Las medidas ambientales a aplicar en este caso serían las siguientes:

- Aprovechar la tierra vegetal existente.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Disponer de arbolado de porte en la mediana de la vía de servicio.

4. AUA-C7 Las Arenitas

El impacto en este caso es **poco significativo**, dada la pequeña superficie que se afecta, por la calle de conexión de la vía de servicio de la TF-1.

Las medidas ambientales a aplicar están vinculadas directamente a la urbanización de dicho enlace.

5. OPO C/ El Mondongo

En este caso el impacto es **significativo** dado que el ámbito afectado incumbe al Tren del Sur.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- El Tren del Sur aplicará sus propias medidas ambientales.
- Barrera vegetal en la zona del dominio público del Tren del Sur.
- Reutilización de la tierra vegetal existente.

6. OPO Guaja

Al igual que en la anterior el impacto es **significativo**, dado que el ámbito afectado deviene de la afección del Tren del Sur.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

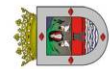
- El Tren del Sur aplicará sus propias medidas ambientales.
- Barrera vegetal en la zona del dominio público del Tren del Sur.
- Reutilización de la tierra vegetal existente.

En líneas generales las actuaciones previstas en los sectores o ámbitos sujetos a modificación incumben a los bordes de viario estructural, fundamentalmente a la Carretera General del Sur TF-28 y la Autopista de Sur TF-1, así como a las vías de conexión entre enlaces, donde o bien la actuación consiste en la ampliación de la sección de la vía o corrección de trazado o bien para el caso de la Autopista TF-1 incumbe a la propia obra del Tren del Sur.

Se opera generalmente sobre ámbitos alterados por movimientos de tierras o extracción de áridos y en algunos casos afectan bancales abandonados de secano o regadío no existiendo en general recursos naturales o culturales de interés.

En general los impactos son poco significativos, salvo en el caso del Tren del Sur que son significativos, si bien dada la relevancia insular de dicha obra, las medidas ambientales a aplicar se derivan del propio PTE del Tren del Sur.

Se señala asimismo expresamente, que como carácter subsidiario se aplicarán las medidas ambientales derivadas del cuerpo normativo del Plan General.



Plan General de Ordenación de Candelaria

MODIFICACIÓN PUNTUAL

Cuadro Resumen Caracterización Ambiental

Febrero 2011

SUELO URBANIZABLE	Superficie Sector + SG-Viario	SG-Viario	Superficie Sector	%	Recursos Naturales y Culturales	Estado Actual	Tipo de Actuación	Signo del Impacto
SUSO-BH1 Fringado Bajo	38.398 m²	2.248 m²	36.150 m²	5,85	Carece de recursos	Alterado por movimiento de tierras	Acondicionamiento espacio libre	Poco significativo
SUSO-M1 Araya	31.201 m²	1.353 m²	29.848 m²	4,34	El barranco se mantiene en estado natural	El borde de la TF-28 está alterado por movimiento de tierras	Ampliación TF-28	Poco significativo
SUSO-CA1 Iserce 1	38.555 m²	3.366 m²	35.189 m²	8,73	Carece de recursos	Bancales abandonados	Ampliación TF-28	Poco significativo
SUSO-CA4 Aoba	93.596 m²	9.924 m²	83.672 m²	10,60	Carece de recursos	Alterado por movimiento de tierras	Ampliación TF-28, Tren del Sur	Poco significativo
SUSO-CA5 Los Mangos	103.751 m²	8.903 m²	94.848 m²	8,58	Carece de recursos	Alterado por movimiento de tierras	Tren del Sur	Significativo
SUSO-CA6 El Guirre	116.195 m²	13.130 m²	103.065 m²	11,30	Carece de recursos	Alterado por extracción de áridos	Tren del Sur	Significativo
SUSO-C1 La Fuente	40.772 m²	1.079 m²	39.693 m²	2,65	Carece de recursos	Alterado por extracción de áridos	Vía de servicio TF-1	Poco significativo
SUSO-C2 Punta Laiga	112.801 m²	15.285 m²	97.516 m²	13,55	Carece de recursos	Alterado por movimiento de tierras	Vía de servicio TF-1	Poco significativo
Polígono 1	34.376 m²	5.104 m²	29.272 m²	14,85	Carece de recursos	Alterado por movimiento de tierras	Vía de servicio TF-1	Poco significativo
Polígono 2	78.425 m²	10.181 m²	68.244 m²	12,98	Carece de recursos	Alterado por movimiento de tierras	Vía de servicio TF-1	Poco significativo
SUSNO-CA7 Iserce 3	52.659 m²	7.138 m²	45.521 m²	13,56	Se mantiene la vegetación natural en las vaguadas	Viviendas en Ciudad Jardín y parte abancalada	Tren del Sur	Significativo
SUSNO-CA8 Iserce 4	84.316 m²	5.759 m²	78.557 m²	6,83	Carece de recursos	Bancales abandonados y 2 viviendas agrícolas	Ampliación TF-28	Poco significativo
SUSNO-CA9 El Falso	37.269 m²	232 m²	37.037 m²	0,62	Carece de recursos	Bancales abandonados	Ampliación TF-28	Poco significativo
SUSNO-CA10 Canario 1	39.783 m²	3.515 m²	36.268 m²	8,84	Carece de recursos	Bancales abandonados y erial	Ampliación TF-28	Poco significativo
SUSNO-CA11 Canario 2	22.420 m²	2.753 m²	19.667 m²	12,28	Carece de recursos	Bancales abandonados y erial	Ampliación TF-28	Poco significativo
SUSNO-C3 Samarines	199.381 m²	8.489 m²	190.892 m²	4,26	Carece de recursos	Alterado por movimiento de tierras	Acondicionamiento espacio libre	Poco significativo
SUSNO-C4 Mirama 1	49.605 m²	5.219 m²	44.386 m²	10,52	Carece de recursos	Bancales abandonados	Vía de servicio TF-1	Poco significativo
SUSNO-C5 Mirama 2	40.325 m²	4.610 m²	35.715 m²	11,43	Carece de recursos	Bancales abandonados	Vía de servicio TF-1	Poco significativo
SUNS-CA14 Guaja	100.252 m²	7.798 m²	92.454 m²	7,78	Carece de recursos	Parte alterada por extracción, parte abandonada	Tren del Sur	Significativo
SUNS-CA15 Igueste-Caleillas	72.279 m²	20.818 m²	51.461 m²	28,80	Carece de recursos	Bancales abandonados	Tren del Sur	Significativo
SUNS-CA16 Camino El Mondongo	34.849 m²	5.011 m²	29.838 m²	14,38	Carece de recursos	Bancales abandonados	Tren del Sur	Significativo
SUSOI-CA17 Lomo del Caballo	114.355 m²	10.633 m²	103.722 m²	9,30	Carece de recursos	Parte alterada, parte con tabaibal degradado	Tren del Sur	Significativo
SUSNO-CA18 Iserce	88.125 m²	7.804 m²	80.321 m²	8,85	Carece de recursos	Alterado por movimiento de tierras	Tren del Sur	Significativo
TOTAL	1.510.887 m²	145.067 m²	1.365.820 m²	9,60				



Plan General de Ordenación de Candelaria
MODIFICACIÓN PUNTUAL
Cuadro Resumen Caracterización Ambiental
Febrero 2011

SUELO URBANO	Superficie Ámbito + SG-Viario	SG-Viario	Superficie Ámbito	%	Recursos Naturales y Culturales	Estado Actual	Tipo de Actuación	Signo del Impacto
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO, UNIDADES DE ACTUACIÓN								
UA-BH11 Acceso Edo. Hondo	11.296 m²	656 m²	10.640 m²	5,81	Carece de recursos	Bancales abandonados	Ampliación TF-28	Poco significativo
UA-M1 Subida Cuevecitas	14.694 m²	1.758 m²	12.936 m²	11,96	Carece de recursos	Talud abierto	Ampliación TF-28	Poco significativo
UA-CA3 Cementerio	23.873 m²	3.974 m²	19.999 m²	16,58	Carece de recursos	Parte abancalada, parte natural y 2 edificaciones	Tren del Sur	Significativo
UA-CA7 Los Guirres	22.722 m²	2.079 m²	20.643 m²	9,15	Carece de recursos	Abancalada y 3 edificaciones	Tren del Sur	Significativo
UA-CA8 La Rana	11.460 m²	84 m²	11.376 m²	0,73	Carece de recursos	Bancales abandonados	Ampliación TF-28	Poco significativo
UA-CA9 La Rana- Ctra. Gral. Sur	7.771 m²	1.671 m²	6.100 m²	21,50	Carece de recursos	Bancales abandonados	Ampliación vía de enlace TF-28 y TF-1	Poco significativo
UA-CA10 La Palma 1	12.241 m²	1.388 m²	10.853 m²	11,34	Carece de recursos	Bancales abandonados	Tren del Sur	Significativo
UA-CA11 La Palma 2	12.287 m²	2.490 m²	9.797 m²	20,27	Carece de recursos	Bancales abandonados	Tren del Sur	Significativo
UA-CA12 C/ Aroba	11.256 m²	2.015 m²	9.241 m²	17,90	Carece de recursos	Bancales abandonados	Ampliación vía de enlace TF-28 y TF-1	Poco significativo
UA-CA13 La Teñeira	7.787 m²	856 m²	6.931 m²	10,99	Carece de recursos	Alterado por movimiento de tierras	Ampliación TF-28	Poco significativo
UA-CA14 Los Órganos	19.286 m²	93 m²	19.193 m²	0,48	Carece de recursos	Pistas de tierra	Ampliación TF-28	Nada significativo
UA-CA15 Guaja	5.896 m²	1.224 m²	4.672 m²	20,76	Carece de recursos	Bancales abandonados	Ampliación TF-28	Poco significativo
UA-CA16 El Fuerte	17.253 m²	3.254 m²	13.999 m²	18,86	Carece de recursos	En parte banales abandonados	Ampliación vía de enlace Tren de Sur	Poco significativo Significativo
UA-C4 Punta Larga	266.286 m²	7.765 m²	268.501 m²	2,63	Carece de recursos	Alterado por movimiento de tierras	Vía de servicio TF-1	Poco significativo
TOTAL	474.208 m²	29.327 m²	444.881 m²	6,18				
SUELO URBANO CONSOLIDADO, ACTUACIÓN URBANÍSTICA AISLADA								
AUA-CA5 La Palma-Ctra. Gral. Sur	10.426 m²	1.020 m²	9.406 m²	9,78	Carece de recursos	Parcelas en Ciudad jardín y parte banales	Ampliación TF-28	Poco significativo
AUA-CA6 La Palma-Cruce Candelaria	16.695 m²	1.649 m²	15.046 m²	9,88	Mantiene en parte vegetación natural alterada	Parte abancalada y parte natural alterada	Ampliación vía de enlace TF-28 y TF-1	Poco significativo
AUA-CA9 Los Órganos	6.113 m²	722 m²	5.391 m²	11,81	Carece de recursos	Bancales abandonados	Ampliación TF-28	Poco significativo
AUA-C7 Las Arenitas	1.256 m²	80 m²	1.176 m²	6,37	Carece de recursos	Zona natural alterada	Vía de servicio TF-1	Poco significativo
TOTAL	34.490 m²	3.471 m²	31.019 m²	10,06				
SUELO URBANO CONSOLIDADO, OBRA PÚBLICA ORDINARIA								
OPO-Camino Mondongo	18.354 m²	3.478 m²	14.876 m²	18,95	Mantiene parte vegetación natural alterada	Bancales abandonados	Ampliación TF-28 Tren de Sur	Poco significativo Significativo
OPO- Guaja	27.216 m²	6.089 m²	21.127 m²	22,37	Carece de recursos	Edificaciones y banales abandonados	Ampliación TF-28 Tren de Sur	Poco significativo Significativo
TOTAL	45.570 m²	9.567 m²	36.003 m²	20,99				
TOTAL	554.268 m²	42.385 m²	511.903 m²	7,64				

8. VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL

- El Plan de Vigilancia y Seguimiento Ambiental se establece en función de una serie de indicadores que surgen de los impactos detectados en fase de ejecución, y tiene por objeto asegurar que se toman las correspondientes medidas ambientales para evitar impactos indeseados en el medio, aplicándose de forma genérica para cada uno de los sectores o ámbitos de referencia.
- De cara a evitar duplicidades de control en esta fase de ejecución de obra, y dado que cualquiera de ellas conlleva Dirección Técnica y Coordinación de Seguridad y Salud, se propone a través de dicho mecanismo llevar asimismo la Vigilancia y Seguimiento Ambiental, para cada una de las actuaciones que se desarrolle.
- Los parámetros de control sobre los cuales es preciso incidir serán los siguientes:
 - Control de la maquinaria para movimiento de tierras evitando pérdidas y vertidos.
 - Replanteo preciso de obra para evitar movimientos innecesarios.
 - Vallado perimetral de obra para evitar afecciones al entorno.
 - Control de ruidos aplicando un horario de trabajo razonable.
 - Control de las emisiones de polvo procediendo al riego sistemático.
 - Organizar la saca de material vegetal para su replantación disponiendo una zona cubierta.
 - Disponer en la obra una zona acotada para el material, maquinaria y personal según Plan de Seguridad y Salud.
 - Control de todos los restos de material o basuras y retirada semanal de las mismas a vertedero autorizado.
 - Control y organización de los sucesivos tajos de obra.
 - Prueba de control a todas las instalaciones para asegurar que no tengan pérdidas.
 - Control de la plantación de la vegetación asegurando su enraizamiento.
- Comoquiera que la ejecución de cada sector o ámbito viene determinada por la puesta en marcha de cada uno de dichos sectores urbanizables o ámbitos urbanos, o bien para el caso del Tren del Sur o de la Carretera General del Sur TF-28, vienen determinados por la ejecución de dichos sistemas generales, cada uno de ellos debe determinar su sistema de Vigilancia y Seguimiento Ambiental, recogiendo al menos la presente propuesta.

9. RESUMEN Y CONCLUSIONES. RESUMEN NO TÉCNICO

- El Municipio de Candelaria procedió a la Revisión de su Plan General de Ordenación al cual se le dio Aprobación Definitiva por la COTMAC el 10 de Noviembre de 2006 publicándose su Texto Refundido en el BOP nº 71 de 17 de Mayo del 2007, estando adaptado a la TRLOTENC 1/2000, al PIOT del 2002, a la Ley de Directrices 19/2003 y demás legislación sectorial, contando con todos los informes sectoriales favorables al respecto.
- Una vez el Plan General en vigor, e iniciada la gestión de algunos sectores urbanos y urbanizables se ha detectado una “contradicción formal” entre el Plano de Clasificación y Categorización del Territorio y los Planos de Ordenación Detallada, al existir dentro de un mismo sector o ámbito de suelo dos clasificaciones de suelo diferentes, al introducirse en dichos ámbitos de Suelo Urbano o Urbanizable, el Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras del Viario General.
- Se optó finalmente ir por la vía de la Modificación Puntual Ordinaria en la cual manteniendo la clasificación del viario estructural como SRPI, se redelimitaban los sectores afectados por la problemática, adscribiéndose dichos “trozos” de Sistema General a cada sector de Suelo Urbanizable y redelimitando los ámbitos en Suelo Urbano No Consolidado en UA y en Suelo Urbano Consolidado en AUA para excluirlos.
- Dicha problemática afecta a 21 Sectores de Suelo Urbanizable, a 14 ámbitos de Suelo Urbano No Consolidado en U.A. y a 6 ámbitos en Suelo Urbano No Consolidado en A.U.A ó O.P.O.
- La modificación tendría por objeto redelimitar dichos sectores y ámbitos para mantener la parte de Sistema General en SRPI, modificando la edificabilidad bruta del sector para mantener todos los parámetros y condiciones del sector.
- En aplicación de la Ley 9/2006 es preciso redactar Informe de Sostenibilidad Ambiental que se desarrolla en aplicación de la Resolución de la COTMAC de 10 de Agosto de 2006, relativo al acuerdo sobre el Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad Ambiental de Planes Generales de Ordenación, si bien adaptado a las especificidades de la presente Modificación Puntual redactándose en este momento de tramitación la Propuesta de Memoria Ambiental.
- El ámbito de referencia afecta únicamente a los “trozos” de sector o ámbito que se redelimitan, y la evaluación ambiental es recurrente con la realizada ya por el Plan General de Candelaria.
- A nivel de recursos naturales y culturales y dado que dichos ámbitos son prácticamente “bordes” de sistema general viario, carecen de elementos de interés, estando en la mayor parte alterados por obras, movimientos de tierra o extracciones de áridos.
- Constituyen “zonas residuales” vinculadas a entornos urbanos o futuras urbanizaciones donde a la par se concentran las diferentes redes infraestructurales del Municipio.

- Se mantienen en los ámbitos de referencia los Objetivos y Criterios Ambientales del Plan General en relación al Suelo Urbano y Urbanizable.
- Se evalúan las alternativas contempladas y las consecuencias ambientales, realizándose una valoración detallada y un análisis de los impactos de los sectores y ámbitos de referencia, constatándose que en general son poco significativos.
- Finalmente se aplican en paralelo una serie de medidas ambientales protectoras y correctoras para los sectores urbanizables y ámbitos urbanos, haciendo especial hincapié en las medidas ambientales específicas de los sectores urbanizables, estableciéndose un Plan de Vigilancia y Seguimiento Ambiental, cuya aplicación se realizará para cada sector o ámbito a medida que se vayan desarrollando o bien para el caso del Tren del Sur por el programa de seguimiento ambiental propio, siendo a su vez de aplicación subsidiaria las medidas ambientales derivadas del Plan General.
- En relación al Acuerdo de la COTMAC de 1 de Octubre de 2010 así como a los diferentes informes sectoriales y el informe ambiental de los técnicos de Gesplan se procedió a modificar el presente informe de Sostenibilidad Ambiental así como a redactar la correspondiente Propuesta de Memoria Ambiental.

En Santa Cruz de Tenerife, Febrero de 2011.

Estudio Luengo, S.L.P.
Fdo.: Alberto Luengo Barreto.