

**Documento de Avance**  
**Noviembre 2010**

# Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Industrial de la Isla de Tenerife



# INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL



## INDICE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL DE LA ISLA DE TENERIFE

<b>1. Introducción</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Contenido, objetivos y relaciones</b> .....	<b>5</b>
2.1 Contenido.....	5
2.2 Objetivos .....	6
2.3 Relaciones .....	7
<b>3. Situación actual y problemática existente. Marco de referencia</b> .....	<b>9</b>
<b>4. Características ambientales</b> .....	<b>13</b>
4.1 Caracterización ambiental insular .....	13
4.2 Caracterización ambiental de los ámbitos potenciales .....	15
<b>5. Objetivos ambientales</b> .....	<b>16</b>
<b>6. Alternativas</b> .....	<b>20</b>
6.1 Alternativas del modelo conceptual.....	20
6.1.1. Alternativa 0 .....	20
6.1.2. Alternativa 1 .....	21
6.1.3. Alternativa 2 .....	21
6.1.4. Alternativa 3 .....	22
6.1.5. Alternativa 4 .....	22
6.1.6. Alternativa 5 .....	22
6.2 Alternativas para la localización de emplazamientos de nuevos polígonos industriales comarcales .....	22
6.2.1. Selección y delimitación de “polígonos” potenciales .....	24
6.2.2. Fichas de información pormenorizada .....	25
<b>7. Efectos</b> .....	<b>27</b>
<b>8. Medidas</b> .....	<b>30</b>
<b>9. Seguimiento</b> .....	<b>38</b>
9.1 Indicadores.....	39
9.1.1. Justificación de los Indicadores de sostenibilidad .....	39
9.2.2. Sistema de Indicadores.....	40
<b>10. Resumen</b> .....	<b>44</b>



## 1. INTRODUCCIÓN

El presente Informe de Sostenibilidad Ambiental se redacta al objeto de dar cumplimiento a la *Ley Estatal 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*. El Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por *Decreto 55/2006, de 9 de mayo*, se adapta al marco normativo estatal en su contenido básico, facultando para que, dentro de este marco, se elaboren y aprueben los *Documentos de Referencia* por parte de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC). Estos Documentos son los que determinan el alcance que deben tener los Informes de Sostenibilidad a incorporar en cada uno de los instrumentos de planeamiento.

Para la realización de la Evaluación Ambiental del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Industrial de la Isla de Tenerife, en adelante PTEOI, ha sido necesario seguir el *Documento de Referencia: Plan Territorial Especial de Actividades Industriales y Extractivas*, aprobado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada el 27 de abril de 2007 y publicado por Resolución de la Dirección General de Ordenación del Territorio de 23 de mayo de 2007 (B.O.C. Nº111, 5 de junio de 2007).

Según esta Resolución, el Informe de Sostenibilidad Ambiental, en adelante ISA, tiene por objeto identificar, describir y evaluar los probables significativos (positivos y/o negativos) sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del Plan, así como unas alternativas razonables y técnica y ambientalmente viables.

El ISA debe ser un documento sucinto, razonado y expresivo, sustentado en referencias sintéticas y claras a las partes del PTEOI en las que pueden encontrarse la información y los análisis más detallados y complejos. Los aspectos que debe incorporar como propios el ISA son: las *medidas o indicadores de seguimiento*, un *resumen no técnico* y la expresión de los *principios de sostenibilidad* (como parte de la definición de objetivos y de la situación actual del medio ambiente, aspecto, este último, que resulta del propio diagnóstico ambiental del PTEOI). En síntesis, el ISA, atendiendo a lo dispuesto en el Anejo de la citada Resolución, ha acomodado su contenido de acuerdo a la siguiente estructura:

- Contenido, objetivos y relaciones.
- Situación actual y problemática existente.
- Características ambientales.
- Objetivos.
- Alternativas.
- Efectos.
- Medidas.
- Seguimiento.

- Resumen.

Finalmente, ha de señalarse que el presente ISA se incorpora en el momento de la redacción del documento de tramitación para el Avance, partiendo, por esta razón, de la información recopilada por parte del equipo redactor en lo relativo al propio catálogo así como toda la información urbanística elaborada durante el proceso redacción del documento de Avance.

## 2. CONTENIDO, OBJETIVOS Y RELACIONES

El PTEOI tiene por objeto la ordenación de la actividad industrial desde la perspectiva territorial propia del planeamiento insular, circunstancia que ha permitido delimitar su contenido en un doble sentido:

- Se trata de una ordenación territorial (no sectorial). Su cometido principal y casi exclusivo es la ordenación de los usos industriales en función de su localización en el territorio. En este sentido, la dimensión espacial cobra un especial protagonismo. Es por ello que, desde un punto de vista jurídico, se puede hablar también de “suelo con uso industrial” o simplemente de “suelo industrial”, entendido en sentido amplio, como todo aquel en el que se desarrolla o se puede desarrollar una actividad industrial.
- Su ámbito debe ser el suelo industrial de interés insular o estratégico. No todo suelo con uso industrial o que esté destinado a albergar una actividad de esta naturaleza reúne esta condición. Con carácter general, tienen esta consideración los polígonos supramunicipales o comarcales, correspondiendo a la planificación insular establecer su emplazamiento, dimensiones y características (por el contrario, la ordenación de los polígonos de ámbito estrictamente municipal es tarea del planeamiento general).

El PTEOI propone abrir un proceso concertado y gradual de recualificación, hacia un modelo de espacio industrial maduro, eficiente y competitivo, integrado en el medio ambiente y reequilibrador del territorio, basado en la estructuración de una oferta de ámbitos industriales de nivel comarcal dinamizada con procesos selectivos de gestión e intervención pública. Este objetivo principal hace que, desde el punto de vista ambiental y territorial, el ámbito objeto de ordenación sea el conjunto de la isla.

### 2.1 CONTENIDO

El PTEOI se estructura en una serie de documentos perfectamente integrados. Son los siguientes:

- **Memoria de Información.**

Contiene la síntesis de la información referente al estado actual del medio natural y del suelo industrial de Tenerife, así como de todos los factores que en su desarrollo intervienen. Este documento se estructura en los siguientes capítulos:

1. Introducción
  2. Análisis de la situación actual
  3. Diagnóstico
- Planos de Información

- **Memoria de Ordenación.**

Desarrolla la propuesta de ordenación de la actividad industrial en la Isla de Tenerife, estructurándose en los siguientes capítulos:

1. Estrategias, Criterios y Políticas
  2. Tipología de Espacios Industriales y de Actividades Económicas en la Isla de Tenerife
  3. Definición de Escenarios
  4. Proceso metodológico. Alternativas de Modelo de Ordenación Conceptual
  5. Análisis de Alternativas para la localización de emplazamientos de nuevos polígonos comarcales
  6. Análisis y diagnóstico de las alternativas de localización seleccionadas
  7. Alternativas, a escala insular, del Modelo de Ordenación Territorial de Suelo Industrial
  8. Alternativas de gestión del plan
  9. Alternativas de Ordenación de los polígonos industriales comarcales potenciales
  10. Valoración de las Alternativas propuestas
  11. Esquema de normativa
  12. Programación
- Planos de Ordenación

## 2.2 OBJETIVOS

En el **apartado 1.3** de la **Memoria de Información** son relacionados, como objetivos básicos orientadores de la definición del Modelo de Ordenación Territorial, los siguientes:

- Cumplimentar las determinaciones de desarrollo del Plan de Ordenación Insular de Tenerife referidas al sector de la Actividad Industrial, estableciendo las condiciones de ordenación, de gestión y de carácter ambiental de las localizaciones de suelo para con este destino.
- Ampliar la oferta de suelo industrial en ámbitos de nivel comarcal sobre la base de una red estratégica de emplazamientos supramunicipales.
- Preservar aquellos suelos con aptitud específica y vocación prioritaria para el uso industrial, con especial consideración de los valores ecológicos y ambientales.
- Determinar las condiciones de ordenación de carácter territorial y ambiental más acordes con el modelo insular propuesto para facilitar su aplicación desde el planeamiento municipal en las áreas industriales de este nivel.
- Optimizar la ocupación de nuevos suelos industriales de nivel comarcal, de forma que se minimicen los impactos ambientales.
- Regular las actividades de rehabilitación y recualificación en las áreas industriales existentes que lo demanden con especial atención a los factores ambientales en estas actuaciones.
- Impulsar los procesos de gestión, con intervención pública en su caso, en el desarrollo de los nuevos polígonos delimitados para el uso industrial en las



propuestas de localización que el propio PTEOI determine.

- Reorientar los criterios de localización de suelo industrial supramunicipal en función de principios y objetivos de interés general para la Isla.
- Prevención y tratamiento de los impactos paisajísticos de las futuras implantaciones industriales.

### 2.3 RELACIONES

En el **apartado 1.2.2** de la **Memoria de Información** se han analizado los Planes que tienen relación con el PTEOI siguiendo la jerarquía del sistema de planeamiento de Canarias, es decir, partiendo de las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, hasta los Planes Generales. Se remite al mismo al mismo para su lectura, incluyendo a continuación los principales aspectos que se tratan en cada uno de ellos:

- *Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (Ley 19/2003, de 14 de abril).*

El suelo industrial tiene una presencia notable en las Directrices de Ordenación General, aunque poco coordinada. Existen referencias a la actividad industrial al tratar sobre: la calidad atmosférica, el equilibrio territorial, los usos permitidos en suelo rústico, la contención del consumo de suelo urbanizable, el uso eficiente del suelo urbano o la ordenación de los espacios productivos.

En particular, las DOG encomiendan al planeamiento insular la localización del suelo industrial estratégico (estableciendo sus emplazamientos, dimensiones y características), la delimitación del suelo urbanizable con destino industrial, la implantación de nuevos polígonos de carácter supramunicipal, la clasificación de suelo urbanizable aislado para polígonos industriales de ámbito supramunicipal y la determinación de los espacios que hayan de sujetarse a operaciones de rehabilitación (DOG 56.1, 66.2, 71.2 y 134.3 y 5). Por su parte, corresponde al planeamiento general la clasificación de nuevos polígonos de ámbito municipal (DOG 66.3).

- *Plan Insular de Ordenación de Tenerife.*

La ordenación más completa del suelo industrial viene recogida en el PIOT. En primer lugar, define y categoriza los usos industriales (Título I, Capítulo 4). En segundo lugar, determina los Modelos de Ordenación Insular y Comarcal (Título II, Capítulo 2) y en tercer lugar, fija los objetivos, criterios y directrices de ordenación territorial de los usos industriales (Título III, Capítulo 6). Desde esta última consideración, el PIOT define cuatro grandes objetivos de carácter territorial:

- Facilitar la implantación de industrias en el suelo urbano actualmente vacante.
- Mejorar y recualificar el suelo industrial existente, corrigiendo los déficits en cuanto a urbanización, equipamientos, servicios e imagen de los principales polígonos y áreas industriales y mejorando las condiciones del entorno, la calidad de las infraestructuras y el diseño de las actuaciones.
- Promover nuevos espacios productivos que desarrollen un soporte físico adecuado para atraer empresas innovadoras, con un alto componente en I+D y en valor añadido de sus productos.
- Controlar estrictamente el establecimiento de instalaciones industriales al margen del planeamiento.

A tales efectos, en función de su localización en el territorio, el PIOT diferencia entre usos industriales autorizables en suelo rústico y usos autorizables en

áreas urbanas. A su vez, la ordenación de las áreas urbanas será distinta según que el uso global predominante sea industrial o no. Por último, las áreas urbanas de uso global industrial pueden ser polígonos municipales, comarcales o especializados. La delimitación y ordenación de estas áreas urbanas se atribuye a planeamientos diferentes (Título III, Capítulo 6):

- En las áreas urbanas con uso global predominante distinto del industrial y en los polígonos municipales, el instrumento competente para delimitar y ordenar estos espacios es el planeamiento urbanístico municipal.
- En los polígonos comarcales, la delimitación precisa del ámbito territorial corresponde al planeamiento insular, mientras que la ordenación pormenorizada competirá al instrumento correspondiente de planeamiento urbanístico, según la categoría de suelo. Ningún instrumento de planeamiento urbanístico podrá delimitar ni tampoco ordenar ámbitos que tengan la consideración de polígonos comarcales industriales y/o terciarios que no hayan sido identificados por el PIOT o por un Plan Territorial Especial.
- En los polígonos especializados, la ordenación corresponde al planeamiento específico en curso de ejecución (Güímar) o a los planes vinculados a una Operación Singular Estructurante (Granadilla).

Para conseguir estos objetivos, el PIOT exige la articulación de políticas públicas de gestión que permitan facilitar suelo urbanizado a costes asequibles y desincentivar los procesos de edificación dispersa.

### 3. SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA EXISTENTE. MARCO DE REFERENCIA

La situación actual reinante en la Isla de Tenerife respecto al desarrollo de la actividad industrial queda convenientemente expuesta en el **apartado 3 (punto 3.5. Diagnóstico ambiental)** de la **Memoria de Información**. Los principales aspectos tratados han concernido al análisis de la problemática ambiental que se registra actualmente en la isla con respecto al desarrollo de la actividad industrial, a las limitaciones a la implantación de ámbitos impuestas por variables de carácter ambiental y a la identificación de las Áreas Homogéneas consideradas potencialmente aptas para su localización.

Así y a modo de síntesis, en el citado apartado es señalado como los condicionantes para la implantación del suelo industrial en la isla de Tenerife han estado relacionados con las propias características del sector en el panorama socioeconómico insular, principalmente:

- Pequeñas y medianas empresas que han influido en que los establecimientos industriales sean de pequeño o mediano tamaño y muchos de ellos nacidos dentro de las tramas urbanas de la zona capitalina. El crecimiento de las ciudades ha ido obligando a la “deslocalización” de numerosas industrias que se han realojado en las escasas bolsas de suelo disponible, bien en sectores periurbanos, bien en polígonos establecidos en los años setenta del siglo veinte al borde de la Autopista del Sur TF-1.
- Un sector industrial dependiente de las materias primas del exterior, lo que ha conllevado una cercanía relativa al puerto de Santa Cruz de Tenerife (con el fin de ahorrar costes en transporte) y tras el acondicionamiento de las autopistas, a localizar las zonas industriales en zonas muy cercanas a las mismas, debido a la hegemonía del transporte de mercancías por carretera.
- Un sector de distribución preponderante, lo que ha obligado igualmente a una cierta cercanía al puerto, puesto que Tenerife funciona como paso intermedio para distribuir la producción industrial a otras islas.

La macrocefalia industrial en la zona capitalina igualmente se ha visto favorecida por otros motivos relacionados con la propia naturaleza del tejido industrial tinerfeño, muy marcado por el almacenaje, la logística y la distribución. Para ello resultan especialmente favorables los siguientes hechos:

- En el área metropolitana se dispone de un transporte intermodal que permite el movimiento entre tráfico marítimo (Puerto), tráfico terrestre (Autopistas del Norte y del Sur que parten desde aquí hacia las otras comarcas insulares) y tráfico aéreo (Aeropuerto de Los Rodeos en la zona capitalina).
- La zona metropolitana, debido a su peso demográfico, comercial y en general, económico, respecto al total insular, es la gran demandante de buena parte de los productos industriales de la isla.

Las políticas de construcción de grandes polígonos industriales comarcales, nacida en los tiempos de los Planes de Desarrollo, generó los que en la actualidad son dos de los mayores polígonos industriales de Tenerife: Granadilla y Güímar. El auge que experimentó el Sur a partir de su despegue económico basado en la construcción y en el turismo, así como las políticas de obras públicas llevadas a cabo en los últimos años, trajo consigo la implantación de numerosas empresas en estos dos polígonos, ambos situados en el borde de la Autopista del Sur y dependientes del transporte por carretera. Muchas empresas de insumos para la construcción, de producción de energía y de distribución de alimentos, muebles y otras materias de la zona turística, contribuyeron en los últimos años a un cierto equilibrio entre el Sur y la zona metropolitana, unidos por el nexo que supone la Autopista del Sur. De modo paralelo, las zonas periurbanas de las

ciudades capitalinas se fueron habilitando para acoger suelo industrial.

- La necesidad de algunas comarcas de contar con suelo industrial, principalmente ligado a las industrias auxiliares de la construcción (grandes ferreterías, talleres de puertas y ventanas, hierro, aluminio, cementeras y prefabricados) y al sector de alimentos, automoción y distribución en general, generó una serie de pequeños espacios industriales, principalmente en la comarca del Valle de La Orotava, Icod de Los Vinos y Adeje-Isora.
- En otros sectores insulares se han creado espacios industriales de muy reducidas dimensiones y con serios problemas de intercomunicación y con servicios insuficientes, cuando no inexistentes, donde se han alojado talleres de automoción u otras pequeñas industrias o actividades molestas, tales como tapicerías, carpinterías, cerrajerías y talleres de chapa y pintura.
- Muchos de estos espacios se encuentran dispersos o con infraestructuras deficientes en cuanto a transporte y comunicaciones.
- Presencia de infraestructuras no adecuadas a los requerimientos del sector industrial actual, con callejeros en el interior de los polígonos infradimensionados para el actual tamaño de los vehículos pesados o la escasez de aparcamientos para clientes y trabajadores de las zonas industriales.
- La particular orografía insular y la escasez de suelo ha llevado, del mismo modo, a establecer zonas industriales en sectores de altas pendientes, con la clara imposibilidad de establecer parcelas de tamaños adecuados para algunas industrias.
- La falta de ordenación de los espacios industriales ha traído consigo problemas en la ocupación de las parcelas vacantes en diferentes polígonos, en los que encontramos sectores de parcelas con alta ocupación y próximos a la colmatación con sectores escasamente ocupados.
- La absoluta dependencia del tráfico por carretera de las zonas industriales tiene como consecuencia el excesivo tráfico de vehículos de gran tonelaje en numerosos sectores de las autopistas, con los consiguientes perjuicios para la fluidez del tráfico y posibilidad de accidentes.
- Es evidente que la eficiencia económica del suelo industrial depende de que el balance total no se encarezca con gastos derivados de la propia puesta en marcha de la actividad, como pueden ser el precio del suelo o la lejanía y encarecimiento consecuente del transporte. La presión urbanística ejercida en los últimos años por el sector de la construcción para la vivienda o el turismo ha encarecido considerablemente el precio del suelo en los sectores costeros insulares, que por sus condiciones fisiográficas (llanuras costeras) y su cercanía a las vías rápidas son las más idóneas para el establecimiento del suelo industrial.

En la actualidad existen otro tipo de tensiones territoriales derivadas de la implantación industrial y de los lugares en los que se localiza, como ya se ha mencionado más arriba, preferentemente en los sectores costeros de la isla:

- Un soporte geomorfológico dominado por la paronomasia de barrancos y sectores alomados que obliga a la ejecución de grandes movimientos de tierra para lograr parcelarios suficientes y con pertinencia para la implantación de los establecimientos industriales. Los taludes generados por los movimientos de tierras se encuentran sin rematar y existe una ausencia generalizada de tratamientos paisajísticos en la culminación de las obras, así como en el propio diseño urbanístico.
- Buena parte de los sectores costeros albergan un importante número de Espacios Naturales Protegidos que se establecen en algunos sectores colindantes a las zonas industriales, como el caso de la Reserva Natural Especial del Malpaís de Güímar respecto al Polígono Industrial Valle de Güímar o el Monumento Natural de Montaña Pelada respecto al Polígono Industrial de Granadilla, lo que genera no pocas tensiones ambientales e incluso

protestas sociales, así como serias dificultades de expansión del suelo industrial en el futuro. En realidad, en el Sureste y Suroeste de Tenerife, en su franja costera se localizan no menos de una docena de Espacios Naturales Protegidos entre la zona metropolitana y el Parque Rural de Tenorio. Algo similar ocurre con la vertiente Norte, con la dificultad añadida de ser un sector acantilado y abrupto, con pendientes máximas que impiden cualquier localización de tipo industrial.

- Las zonas de contacto entre los sectores industriales y los Espacios Naturales carecen de un tratamiento de borde adecuado y es común la finalización abrupta de dichos espacios en grandes pantallas de muros traseros de las edificaciones que generan conflictos paisajísticos con las zonas protegidas, cuando no con sectores de evidente valor patrimonial e histórico.
- La gestión de esos espacios de borde, cuando se realiza, no se hace del modo más adecuado posible, al resolverse con soluciones de jardinería poco adaptadas al medio circundante o con especies de jardinería alóctonas y/o exóticas.
- La generación de residuos por parte de los espacios industriales no siempre es gestionada de un modo ambiental adecuado, siendo destacable la ausencia de tratamiento en las aguas residuales resultado de las actividades industriales o las gangas y residuos de las industrias auxiliares de la construcción.
- Los espacios industriales actuales ejercen una importante huella visual en el paisaje, puesto que son sectores de gran tamaño, con tipologías edificatorias no camufladas y que poseen una gran visibilidad espacial, ayudado por las grandes pendientes insulares que convierten la isla en un gran anfiteatro donde son visibles todos los sectores urbanizados y edificados.
- Los espacios industriales actuales son sectores “no finalizados”, por lo que es común la presencia de grandes desmontes sin rematar o acumulaciones de residuos en los solares no ocupados. Los ajardinados y zonas de cobertura y pantalla visual se circunscriben a los puntos de entrada y salida y a los sectores que limitan con las vías de gran tráfico, como las autopistas.
- La cercanía de muchos de estos sectores industriales al litoral, donde en muchos casos se yuxtapone la zona litoral con la zona industrial, carecen de tratamientos de borde adecuados e incluso en otros conviven con otros espacios edificados dedicados a la vivienda (poblados costeros) o a la agricultura (invernaderos, cultivos de exportación al aire libre, etc.).

Varios son los **factores que limitan o restringen la implantación de nuevos espacios industriales**. Estos factores pueden tener un alcance genérico, es decir, son aplicables a la totalidad de los ámbitos y otros son específicos y por tanto, sólo deben considerarse para propuestas concretas.

- Con carácter general, se considera que los Espacios Naturales Protegidos, Zonas Especiales de Conservación y Zonas de Especial Protección para las Aves constituyen un factor limitante de primer orden para la implantación de nuevos ámbitos industriales. Se estima que el tipo de actividad que se desarrolla en ellas (ocupación física del territorio, emisiones, tráficos asociados, así como el riesgo medioambiental inherente a su desarrollo), son argumentos suficientes para considerar incompatible este uso con los fundamentos de protección de los Espacios Naturales Protegidos y con los criterios que motivaron la declaración de las Zonas Especiales de Conservación y Zonas de Especial Protección para las Aves.
- La restricción al emplazamiento de ámbitos de esta naturaleza debe operar igualmente fuera del área de los espacios sometidos a régimen de protección. Superada desde hace mucho tiempo la visión “aislacionista” de los espacios protegidos, la conservación de la biodiversidad exige de medidas integrales

aplicables a la totalidad del territorio, modulando su intensidad y alcance en función de las características que éste presente. Por ello, se estima que otro factor restrictivo a considerar es la existencia de hábitats naturales fuera de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y de la Red Natural 2000, especialmente en la franja costera de la isla.

- La existencia de entornos con una elevada calidad visual o que tengan una fragilidad paisajística que desaconseje el emplazamiento de este tipo de ámbitos representa otro parámetro a tener en cuenta.
- La contaminación de las aguas subterráneas se convierte en un elemento a considerar. Aquellas instalaciones en las que se desarrolle una actividad susceptible de repercutir negativamente en la calidad de las aguas, a través de procesos como el vertido de residuos tóxicos, no deberían localizarse en terrenos permeables o en los que su comportamiento hidrogeológico favorezca la dispersión de las sustancias contaminantes por el subsuelo. En su defecto, se adoptarán las medidas necesarias para evitar cualquier vertido que no haya sido previamente depurado, teniendo en cuenta las limitaciones impuestas por la legislación y planificación hidrológica.
- Ha de considerarse, además, las molestias generadas a la población, ya que la implantación de estas actividades en el territorio puede tener consecuencias negativas sobre las condiciones de habitabilidad y sosiego de los asentamientos humanos cercanos. Ha de admitirse que la aplicación de esta limitación ambiental choca frontalmente con una realidad territorial caracterizada por la forma extensiva en que el uso residencial ocupa el espacio, ajena muchas veces al proceso planificador.

A tenor de la exposición efectuada, se advierte la concurrencia de determinados factores ambientales que restringen sobremanera las opciones de ubicación de los ámbitos industriales. Por ello, como colofón al **apartado 3.5** de la **Memoria de Información**, se han planteado las condiciones, que desde esta perspectiva y a efectos de localización, se consideran idóneas para el ejercicio de la actividad. Son básicamente dos:

- La ubicación preferente en ámbitos degradados o en áreas que hayan sufrido una transformación territorial de gran intensidad, responsable de la ausencia de condiciones de naturalidad. En este caso se considera que el destino de los terrenos para este fin constituye una medida positiva, bien porque contribuye a restaurar un espacio profundamente deteriorado, bien porque no cabe esperar la generación de un impacto significativo sobre los valores naturales del medio.
- La priorización de aquellos ámbitos donde ya se localicen ámbitos análogos, de forma que se trate más de la ampliación que de su implantación “ex novo”.

## 4. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES

Como se apuntó en párrafos anteriores, el PTEOI tiene como cometido principal la ordenación de los usos industriales en función de su localización en el territorio. Es por tanto que la escala sobre la que interviene es la totalidad de la isla de Tenerife. En este sentido, los contenidos ambientales han presentado, por un lado, una escala insular (**apartado 2.1 de la Memoria de Información y Planos de Información**), fundamentalmente a la hora de determinar que espacios deben ser excluidos de la ordenación por sus características ambientales (tanto desde una perspectiva ecológica, como paisajística), como una escala más local, a nivel de ámbitos, (**apartados 5.4, 5.5 y 6.2 de la Memoria de Ordenación**), para poder valorar la incidencia de cada una de las opciones de localización barajadas en el presente documento de Avance.

### 4.1 CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL INSULAR

Teniendo en cuenta el guión establecido en el *Documento de Referencia*, así como las especificaciones señaladas en el derogado RCAIP, el PTEOAIT ha recogido las características ambientales del ámbito objeto de estudio. Así, en el **apartado 2.1 (Información Ambiental)** de la **Memoria de Información** se ha efectuado una breve descripción de las características ambientales del bloque insular, en concreto, del medio físico, la geología, geomorfología, edafología, climatología, vegetación y flora, fauna, hidrología superficial y subterránea, figuras y categorías de protección existentes y patrimonio cultural. Todo ello ha permitido poner de manifiesto la singularidad de las características medioambientales insulares y que son de gran interés de cara a su conservación y protección.

Ha de señalarse que esta información no ha tenido un carácter exhaustivo. El ámbito del PTEOI y la posibilidad de apoyarse en el PIOT ha hecho innecesario un tratamiento detallado de este apartado. Los criterios adoptados en cuanto a la ubicación de los polígonos comarcales potenciales a prever por este instrumento de ordenación han reforzado esta postura, por cuanto son coherentes con el modelo insular de ordenación de recursos naturales.

Así, el PIOT define un modelo de distribución de usos sobre el territorio en función de sus características geográficas, morfológicas y de las actividades que sustentan o pueden sustentar, agrupando los ámbitos resultantes de la división en categorías de igual régimen básico de regulación de usos denominados Áreas de Regulación Homogénea (ARH). Las ARH derivan, en gran medida, de unas Áreas Homogéneas, entendiéndose como tales aquellos ámbitos que presentan una realidad territorial y ambiental bien diferenciada. Estas Áreas, ya empleadas en el proceso de zonificación del PIOT, han constituido las Unidades Ambientales del PTEOI:

UNIDAD AMBIENTAL	FUNDAMENTOS QUE JUSTIFICAN LA VALORACIÓN
LADERAS	Áreas de elevada pendiente pertenecientes a los elementos orográficos más relevantes de la geomorfología insular. Necesariamente no están vinculados a ecosistemas naturales de interés, pero si presentan, en general, una elevada calidad paisajística.
MONTAÑAS	Constituyen referencias básicas del paisaje y sirven de soporte a ecosistemas de gran valor natural.

UNIDAD AMBIENTAL	FUNDAMENTOS QUE JUSTIFICAN LA VALORACIÓN
BARRANCOS	Son hitos relevantes del paisaje, desempeñan un papel fundamental en el ciclo hidrológico para garantizar el drenaje de las aguas y sustentan singulares ecosistemas asociados.
MALPAÍSES Y LLANOS	Unidad que agrupa un conjunto de espacios heterogéneo (malpaíses basálticos históricos y recientes, depósitos de jable y llanos) muy vulnerables a cualquier intervención antrópica.
COSTERAS	Engloba los espacios litorales, en la franja comprendida entre la cota 0 y la línea de servidumbre de costas, que soportan comunidades psamófilas y halófilas de gran interés natural y que han experimentado un fuerte retroceso en las últimas décadas por la intensa presión urbanizadora (residencial y turística).
BOSQUES CONSOLIDADOS	Comprende las áreas boscosas más importantes de la isla y por ello detenta un especial valor ambiental y productivo.
BOSQUES POTENCIALES	Constituido por terrenos sin cobertura arbórea, pero situadas en áreas de dominio potencial de las masas sílvicas. Su principal vocación es la repoblación forestal.
ECONÓMICA 1	Corresponde con la superficie insular que presenta una mayor aptitud agrícola y registra, por tanto, un elevado interés productivo.
ECONÓMICA 2	Engloba los espacios agrarios tradicionales que se han desarrollado en el territorio insular pese a las limitaciones impuestas por el medio físico (topografía, elevada pendiente, etc.).
ECONÓMICA 3	Terrenos en los que se aúna la aptitud productiva agrícola a la idoneidad para las implantaciones turísticas de carácter alojativo y/o complementario.
PROTECCIÓN TERRITORIAL	Son terrenos sin una vocación de uso definida y carente de un valor ambiental o productivo.
ÁREAS URBANAS Y DE EXPANSIÓN URBANA	Espacios profundamente transformados por el proceso urbanizador y por usos intrínsecos del mismo.

En virtud de los argumentos que se exponen en el **apartado 3.5.3** de la **Memoria de Información**, se ha atribuido a cada Área Homogénea un valor en cuanto a la Calidad para la Conservación que registran.



UNIDAD AMBIENTAL	CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN
LADERAS	ALTA
MONTAÑAS	ALTA
BARRANCOS	MUY ALTA
MALPAÍSES Y LLANOS	MUY ALTA
COSTERAS	MUY ALTA
BOSQUES CONSOLIDADOS	ALTA
BOSQUES POTENCIALES	ALTA
ECONÓMICA 1	MEDIA
ECONÓMICA 2	ALTA
ECONÓMICA 3	MEDIA
PROTECCIÓN TERRITORIAL	BAJA
ÁREAS URBANAS Y DE EXPANSIÓN URBANA	BAJA

A partir de este análisis se ha pretendido que las propuestas de localización de los polígonos comarcales no afectasen de manera negativa e irreversible a aquellas Áreas Homogéneas que presentan una mayor calidad.

#### 4.2 CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL DE LOS ÁMBITOS POTENCIALES

Respecto a los ámbitos potenciales seleccionados, en el **apartado 6.2** de la **Memoria de Ordenación** se ha procedido a caracterizar cada uno de los espacios propuestos, empleando para ello, mediante el análisis SIG, variables tales como vegetación, hábitats, pendientes, proximidad a Espacios Naturales Protegidos, Zonas Especiales de Conservación, Zonas de Especial Conservación para las Aves, Bienes de Interés Cultural, etc. Para su mejor conocimiento se remite a las fichas correspondientes contenidas en el aludido apartado.

## 5. OBJETIVOS AMBIENTALES

A la hora de redactar el PTEOI se han tenido en consideración los objetivos emanados, tanto de la legislación sectorial, como de la legislación de ordenación territorial de Canarias. Asimismo y tal como dispone el derogado RCAIP en su art.10.3.d), se han analizado en qué medida el presente Plan se ajusta a los objetivos ambientales establecidos por el planeamiento de rango superior, en especial, a las Directrices de Ordenación General y al Plan Insular de Ordenación de Tenerife. Dada la naturaleza del PTEOI, existe una gran coincidencia entre los objetivos territoriales y ambientales del mismo y los instrumentos de ordenación a los que es necesario supeditarse. Desde el PTEOAIT se ha marcado una serie de objetivos generales (**apartados 1.1.3 y 1.2 de la Memoria de Ordenación**), son los siguientes:

- Ampliar la actual oferta de suelo industrial de ámbitos estratégicos de nivel comarcal.
- Facilitar las condiciones de ordenación, de carácter territorial y ambiental, al planeamiento urbanístico que desarrolle la ordenación pormenorizada de los nuevos polígonos comarcales, con el objeto de garantizar la preservación de los intereses estratégicos supramunicipales y la adecuada implantación de la actividad.
- Buscar la mínima ocupación de suelo, dentro del marco comarcal, de forma que se minimicen los impactos ambientales.
- Seleccionar los terrenos de menor valor ecológico y ambiental para futuras implantaciones industriales.
- Prevención y tratamiento de los impactos paisajísticos de las futuras implantaciones industriales.
- Facilitar el desarrollo de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación y de las Directrices de Ordenación General en materia de política de suelo industrial proporcionando criterios de ordenación de planeamiento urbanístico municipal.
- Facilitar la rehabilitación de los espacios industriales degradados.
- Establecer condiciones para la recualificación medioambiental de los polígonos existentes.
- Impulsar los procesos de gestión y la intervención pública de cara a la ocupación efectiva, acorde con su destino, del suelo calificado de industrial en el planeamiento vigente.

De manera específica, para el desarrollo del PTEOI han sido planteados como **objetivos medioambientales**, a partir de los principales, los siguientes:

- Facilitar las condiciones de ordenación, de carácter territorial y ambiental, al planeamiento urbanístico que desarrolle la ordenación pormenorizada de los nuevos polígonos comarcales, con el objeto de garantizar la adecuada implantación de la actividad. A través de:
  - Establecer las condiciones para la correcta ordenación ambiental en el planeamiento de desarrollo urbanístico correspondiente: Planes Generales de Ordenación y Planes Parciales.
  - Definir el conjunto de variables a analizar para una adecuada evaluación de los aspectos medioambientales en el planeamiento de desarrollo urbanístico, una vez seleccionadas las opciones de localización.

- Buscar la mínima ocupación de suelo, dentro del marco comarcal, de forma que se minimicen los posibles impactos ambientales y seleccionar los terrenos de menor valor ecológico y ambiental para futuras implantaciones industriales. A través de:
  - Búsqueda de medidas de reequilibrio territorial en la actividad industrial en la isla.
  - Selección de bolsas de suelo con criterios donde se tengan presentes los valores ambientales y territoriales de los mismos, buscando en la medida de lo posible la preservación del suelo agrícola, y el de especial valor ambiental y ecológico.
- Prevención y tratamiento de los impactos paisajísticos de las futuras implantaciones industriales. A través de:
  - Definir medidas preventivas para la delimitación exacta de las futuras implantaciones territoriales.
  - Establecer directrices para que el planeamiento de desarrollo introduzca medidas en la ordenación de los polígonos que permitan una mejora del nivel de integración visual y paisajística en el entorno.
  - Definir las condiciones para la elaboración de un Plan de Gestión Medioambiental para cada una de las nuevas implantaciones industriales.
- Facilitar la rehabilitación de los espacios industriales degradados y su recualificación medioambiental. A través de:
  - Proponer un catálogo de mejoras ambientales a tener en cuenta en el momento de la revisión del Planeamiento de desarrollo, con carácter de recomendación.

Respecto a los **criterios de sostenibilidad**, en el **apartado 1.2.1** de la **Memoria de Ordenación** son fijados los siguientes:

- Protección de los recursos naturales y de ocupación mínima del territorio. Con ese planteamiento básico, el PTEOI ha de guiarse por un sistema de criterios tendente a preservar los recursos a largo plazo y a minimizar los impactos negativos del desarrollo industrial:
  - Impulso a los criterios preventivos en la protección del medio ambiente.
  - Economía de ocupación de suelo y concentración de actuaciones para controlar los impactos en el medio ambiente. Evitar la dispersión de actuaciones en Suelo No Urbanizado. Selección de terrenos para implantaciones industriales de menor valor ecológico y ambiental.
  - Preservación del suelo agrícola, de especial valor ambiental y ecológico en la Isla.
  - Consumo mínimo de recursos, con especial atención a la racionalización del uso del agua en su ciclo completo (abastecimiento, reutilización, depuración y vertidos).
  - Compatibilizar la rigurosa aplicación de la legislación vigente en materia de protección ambiental (contaminación atmosférica, suelos y agua, protección de vertidos, restauración del medio natural afectado por impactos, etc.), con la facilitación de la adecuación de las instalaciones existentes.
  - Prevención y tratamiento de los impactos paisajísticos de las actuaciones industriales.
- Criterios de recualificación medioambiental de los espacios industriales. El tratamiento medioambiental de los espacios industriales representa uno de los retos ineludibles del PTEOI. La adecuación de polígonos y áreas de servicios para acoger actividades industriales y facilitar sus procesos productivos,

constituye uno de los objetivos de todo proceso de planificación de suelo.

La recalificación medioambiental de los polígonos existentes, y de los nuevos, ha de ser entendida en una triple dimensión:

- Recalificación de infraestructuras medioambientales, adecuando estándares y posibilitando distintos niveles de tratamiento de vertidos a escala de polígono con objeto de facilitar el cumplimiento de las normativas medioambientales, frecuentemente inalcanzables individualmente por una parte significativa de las empresas.
- Recalificación del paisaje industrial, tanto del interior (medioambiente productivo y urbanístico) como el externo (impactos de las actuaciones en el medio). Esta recalificación se hará compatible con la eficiencia económica del modelo y con el uso racional y restringido de recursos ambientales, especialmente el agua.
- Racionalización y sistematización de procesos preventivos y autorizaciones administrativas y cuyo desarrollo ha de facilitar los procesos posteriores de autorización y licencias de cada empresa instalada.

La recalificación medioambiental se ha de basar en *actuaciones multidimensionales*, en una serie de áreas temáticas:

- Localización industrial en función de los condicionamientos ambientales:
  - Exclusión de emplazamientos en áreas o espacios de especial protección.
  - Asentamientos en suelos sin valores agrícolas, ambientales o paisajísticos de relevancia.
  - Se evitará la dispersión de actuaciones y los emplazamientos con un alto impacto paisajístico.
  - Las actuaciones industriales y de actividades económicas habrán de situarse próximas a las grandes infraestructuras básicas y ejes de viario y transportes, con buena accesibilidad, bien relacionados con los núcleos urbanos. Se tendrá en cuenta los costes generales de conexión de infraestructuras y servicios y se minimizará la externalización de estos costes a las Administraciones.
  - Respecto a los condicionantes urbanísticos, se tratarán de escoger emplazamientos compatibles con los desarrollos residenciales, que propicien el equilibrio población empleo y que doten de oferta próxima a los núcleos urbanos.
  - Se seleccionarán terrenos con buenas condiciones topográficas y geológico-geotécnicas con objeto de evitar sobrecostes excesivos a la construcción (urbanización y/o edificación).
- Prevención y corrección de efectos contaminantes:
  - Las propuestas del PTEOI tendrán como objetivo la simplificación al máximo de los procesos de control ambiental.
- Abastecimiento de agua en áreas industriales:
  - Posible desarrollo de un programa de racionalización y ahorro de agua en actividades industriales.

- Condicionar los desarrollos de nuevas zonas industriales a la disponibilidad de un suministro regular de dotaciones suficientes de agua. Esta reserva ha de ser principalmente aplicable a los municipios en los que aún no se ha regularizado el suministro.
- Racionalización de usos no productivos del agua (limpieza de viales, ajardinamientos complementarios, selección de especies y sistemas de riego, etc.) mediante sistemas que promuevan su máximo ahorro, dentro de la funcionalidad exigida por el correcto mantenimiento del polígono.
- o Saneamiento y depuración de aguas residuales de zonas industriales:
  - Será recomendable *proceder a una depuración de los vertidos globales del polígono previamente a su conexión con las redes urbanas*. En los polígonos o zonas industriales caracterizadas por la gravedad de sus vertidos, se realizará un Plan Especial de Saneamiento y Depuración específico.
- o Recualificación paisajística de las actuaciones industriales:
  - Con carácter general, las implantaciones industriales se realizarán con una minimización de los impactos paisajísticos, incorporando las medidas correctoras para ello.
  - En el conjunto de los tratamientos paisajísticos, se fomentará el ahorro máximo de agua, en forma compatible con la funcionalidad y mantenimiento de los acondicionamientos. Se escogerán especies xerófilas y sistemas de riego con ahorro de agua, reciclaje, etc. Siempre que las condiciones lo permitan, se establecerá una banda exterior de arbolado en torno a los polígonos para rebajar su impacto exterior.
  - Se evitará que las actividades de mayor impacto paisajístico (por ejemplo, los vertederos o los cementerios de vehículos) se localicen en fachadas del viario importante de la Isla.
  - El caso de algunas fachadas industriales a vías urbanas singulares de fuerte identidad se desarrollará una planificación específica de mejora del impacto paisajístico. Con carácter general, se evitará la consolidación de zonas industriales urbanas de fachada (“escaparate”) de carretera, sin disposición de viario de servicio convenientemente tratado desde el punto de vista paisajístico.
  - En el caso de los Complejos multiparque y las principales zonas individuales se prestará especial atención a la disposición de espacios verdes, protección, bandas ajardinadas, etc. Asimismo, se procurará incorporar a los planeamientos de cada sector los criterios orientativos recogidos en las “Recomendaciones para el diseño de espacios industriales” para la urbanización, diseño de áreas verdes, mobiliario, vallados, señalización, etc.
  - En las zonas turísticas, se extremará el cuidado de los efectos paisajísticos de los desarrollos industriales en aquellas localizaciones que no estuvieran explícitamente prohibidas por las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (Áreas de Referencia Turística y otras).

## 6. ALTERNATIVAS

Tal y como se expone con carácter general en el **apartado 4** de la **Memoria de Ordenación** y en detalle, en los apartados comprendidos entre el **5** y **10** de la **Memoria de Ordenación**, el objeto final del proceso que fundamenta el documento de Avance ha sido el de determinar el conjunto de opciones de ordenación del espacio industrial a nivel insular. A tal fin, las distintas alternativas se han formalizado sobre la base de todos los ámbitos territoriales con aptitud potencial para el emplazamiento de áreas industriales en Tenerife, ámbitos que han sido el resultado del análisis territorial para localización de espacios aptos, del que se incluye en el **apartado 5** de la **Memoria de Ordenación** su desarrollo metodológico, la información territorial jerarquizada y desarrollada en aplicaciones del entorno GIS y las 29 fichas individualizadas en las que se materializan sus conclusiones.

El proceso metodológico aplicado a partir de estos contenidos se ha sustentado en las dos siguientes actividades básicas:

- Elaboración de cinco alternativas conceptuales de ordenación del suelo industrial, desde la consideración de los suelos potenciales aptos para tal fin.
- Formalización con base territorial de las alternativas anteriores con incorporación de tres subalternativas derivadas de las localizaciones concretas que entran en juego.
- Cualificación de estas alternativas de Modelos Territoriales de Ordenación mediante la incorporación del sistema de gestión (público/privado) en cada uno de ellos.

El paso último ha afrontado las propuestas y determinaciones de ordenación de los 29 ámbitos potenciales anteriores, que se integran en el PTEOI a modo de recomendaciones e instrucciones al planeamiento que habrá de ordenar los suelos seleccionados que entren a formar parte de la alternativa que finalmente se adopte.

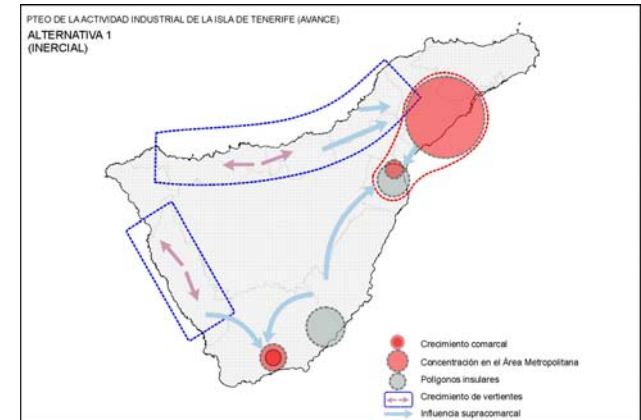
### 6.1 ALTERNATIVAS DEL MODELO DE ORDENACIÓN CONCEPTUAL

#### 6.1.1. Alternativa 0

Normativamente obligada su inclusión, esta alternativa estaría configurada simplemente por el conjunto de emplazamientos de los polígonos señalados por el PIOT como de carácter comarcal o supramunicipal. El modelo del Plan Insular fue concebido hace ya más de quince años, aunque su aprobación definitiva se llevo a cabo en el 2002, por lo que teniendo en cuenta los grandes crecimientos experimentados en la isla a lo largo de la última década, que se ha traducido en un agotamiento del suelo que sufren, especialmente, los polígonos previstos en la vertiente norte de la isla y en la vertiente sureste, conlleva a que esta alternativa no responda, actualmente, al objetivo prioritario de estructurar un modelo de ordenación equilibrado, siendo, antes bien, la consecuencia territorial del análisis de situación de los suelos industriales consolidados en la fecha de aprobación de aquel Plan que reunían características suficientes para esta categorización, con la perspectiva de orientar, en su día, la “imagen” resultante hacia un cierto equilibrio territorial.

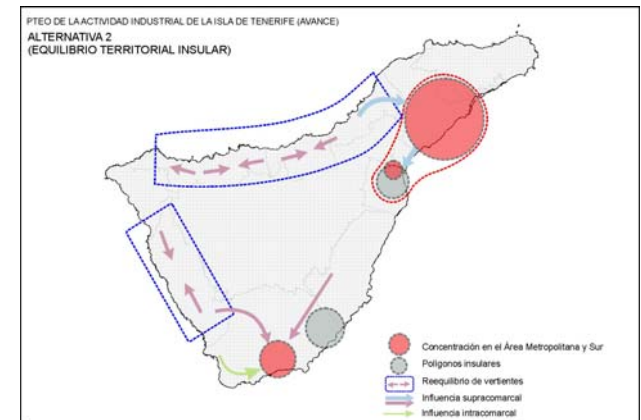
### 6.1.2. Alternativa 1

Se fundamenta este modelo de ordenación en la aplicación de criterios de desarrollo inercial (o de tendencia histórica), aceptando su idoneidad como opción de crecimientos futuros. Se destacan en él dos polos principales de concentración de suelo industrial en el Área Metropolitana y en la comarca de Abona, respectivamente, con prioridad clara en la primera. En las vertientes Norte y Sureste se continuarían consolidando los actuales emplazamientos, complementados con otros de nueva implantación que no alcanzarían en su caso el grado de supramunicipales



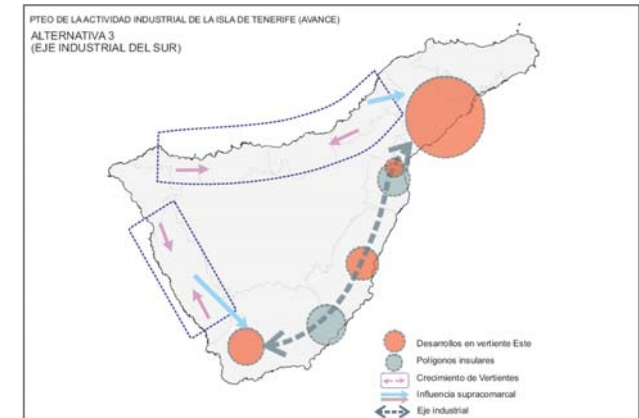
### 6.1.3. Alternativa 2

Se diferencia este modelo del anterior en la evolución más equilibrada de los polos metropolitano y de Abona. A su vez, los crecimientos en las vertientes Norte y Sureste estarían dirigidos a cubrir las demandas comarcales respectivas, reduciendo así su dependencia de las dos concentraciones insulares, que verían de este modo mermada su influencia sobre aquellas dos zonas. Se reorienta con ello la tendencia de concentración bipolar de los asentamientos industriales en la Isla hacia un modelo más acorde con las propuestas de desarrollo de los suelos urbanos que desde el Plan Insular en vigor se propugnan.



#### 6.1.4. Alternativa 3

Presenta este modelo una clara diferenciación de carácter cualitativo que lo caracteriza, al incorporar un nuevo polo, centrado en la vertiente oriental, localizado en la comarca Sureste (Arico-Fasnia). Se materializa así lo que se representa gráficamente como un gran “eje industrial” cuyo elemento estructurante básico es la Autopista del Sur (TF-1). Los crecimientos en el Norte u Sureste se verían afectados cuantitativamente como consecuencia del cierto desequilibrio que se introduciría en la estructura Norte-Sur más genérica de la Isla.



#### 6.1.5. Alternativa 4

El modelo asociado a esta alternativa responde al criterio general de priorizar la minimización de las afecciones a los suelos con especiales valores agrícolas o medioambientales, evitando su ocupación y los impactos propios de las actividades industriales. Se obtiene así un esquema de localizaciones en donde el equilibrio territorial intercomarcal se consigue mediante la selección entre todos los emplazamientos potenciales de aquellos que mejor responden a los objetivos señalados, frente a otros factores de valoración que aquí no se contemplan.

#### 6.1.6. Alternativa 5

Esta propuesta trata de ofrecer una alternativa bajo un criterio de opción maximalista en la que entran en juego todos los emplazamientos seleccionados como aptos para localizar los usos industriales de carácter comarcal en el análisis territorial llevado a cabo como información básica de apoyo para la elaboración del Plan. En consecuencia, podría considerarse, en todo caso, como una delimitación de todos los suelos aptos para constituir una reserva estratégica de suelo industrial para cubrir las demandas sin año horizonte.

### 6.2 ALTERNATIVAS PARA LA LOCALIZACIÓN DE EMPLAZAMIENTOS DE NUEVOS POLÍGONOS INDUSTRIALES COMARCALES

Tal y como se expone en el **apartado 5** de la **Memoria de Ordenación** el proceso metodológico aplicado se ha fundamentado en la determinación de criterios de selección en cuanto al grado de aptitud de los suelos a analizar, debidamente priorizados y ponderados en función de las características territoriales de los ámbitos insulares en el que se localicen. Estos criterios han sido los que a continuación se relacionan sin ningún orden de prelación predeterminado.



- Relieve (clinometría).
- Accesibilidad desde el viario general.
- Estructura de la propiedad.
- Planeamiento insular y municipal.
- Adosamiento a espacios con uso industrial y/o compatibles.
- Relación con polos de demanda.
- Usos preexistentes:
  - Edificación y poblamiento.
  - Cultivos.
- Superficie útil (ocupada y vacante).

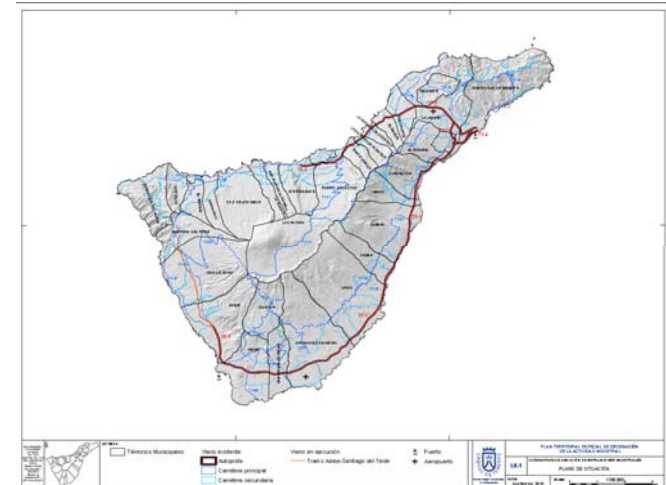
Con carácter general y como primer criterio de preselección sólo ha sido objeto de análisis la superficie insular que no se encuentra afectada por alguna clase de protección ambiental, formalmente reconocida, ni está incluida en alguna de las Operaciones Singulares Estructurantes del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

Las fases sucesivas que han pautado este proceso se explicitan en el siguiente resumen:

- Selección de los ámbitos susceptibles de análisis a nivel insular.
- Representación cartográfica de lo anterior en 10 hojas a escala 1:50.000.
- Delimitación selectiva de zonas preferentes para análisis más detallado.
- Representación cartográfica de lo anterior en (13) hojas a escala 1:25.000.
- Delimitación provisional de áreas objetivamente aptas para localización de emplazamientos.
- Análisis “in situ” (inspección ocular) de las áreas así delimitadas.
- Selección definitiva y redelimitación detallada de emplazamientos con aptitud para localización de polígonos de nivel comarcal o supramunicipal.

Respecto a los factores de ponderación o priorización de los distintos elementos de análisis a que se ha hecho referencia desde una perspectiva objetiva están estrechamente relacionados con aspectos de carácter técnico, económico, sociopolítico o simplemente, de oportunidad o gestionabilidad de la implementación de las propuestas del propio Plan Territorial.

De la combinación de factores, apoyada en la experiencia histórica sobre el desarrollo de los suelos industriales en Tenerife, se ha concluido una estructura



jerárquica elemental para aplicación y evaluación de los criterios de selección:

- I Relieve, accesibilidad, estructura de la propiedad, superficie útil.
- II Planeamiento, adosamiento con áreas del mismo uso.
- III Relación con los polos de demanda, cultivos.

A su vez, ha sido preciso establecer valores cuantitativos para graduar algunos de estos conceptos, tales como las pendientes del terreno (inclinación en %) accesibilidad (distancias y tiempo) o superficie bruta a delimitar (mínimo de hectáreas establecido en función de su posición en la isla).

Así planteado, se procedió al análisis de los correspondientes “mapas temáticos” a escala 1:50.000, con el resultado de haber encontrado en casi todas las hojas algún ámbito (sin delimitación determinada) susceptible de análisis a escala de mayor detalle; esto es: 1:25.000. Tan sólo en una de estas nuevas hojas no se localizó ningún área que mereciera un análisis aún más preciso.

#### 6.2.1. Selección y delimitación de “polígonos” potenciales

El proceso de análisis territorial desarrollado fue llevado a cabo con carácter global sobre la totalidad de los suelos del ámbito insular sometido a estudio, con la finalidad exclusivamente cualitativa de localizar todos aquellos espacios susceptibles de alojar un área industrial con aptitud suficiente para ser categorizada como de nivel “comarcal”, en el sentido determinado por el PIOT para este tipo de equipamientos básicos. Por tanto, no se establecieron, en principio, en este proceso límites superiores en cuanto a la extensión de los ámbitos a seleccionar ni modelos territoriales predeterminados para la localización de los mismos, más allá de la lógica de criterios fundamentadas en el buen conocimiento de los condicionantes geográficos y socioeconómicos que caracterizan las tres grandes vertientes morfológicas de la Isla de Tenerife.

No se quiere decir con esto que no se hayan hecho intervenir los factores diferenciales que caracterizan las vertientes Norte y Sur de la Isla, especialmente en lo que se refiere a las condiciones orográficas de los terrenos, a la estructura de la propiedad y a la edificación o poblamiento de cada uno de estos grandes ámbitos territoriales. En concreto, se han tenido en cuenta, en función de estas características, las siguientes especificidades paramétricas:

	<u>Norte</u>	<u>Sur</u>
Máxima pendiente admisible	15%	20%
Superficie media a seleccionar	10 Has	100 Has
Alejamiento máximo del corredor viario insular	1.500 m.	1.000 m.

Los criterios aplicados en el ajuste de los límites de cada ámbito se han fundamentado, no sólo en factores de aptitud territorial de los terrenos a incluir, sino también en aspectos relativos a la gestión del suelo, a las relaciones de proximidad con los usos consolidados en el entorno, a condicionantes socioeconómicos (derivados principalmente de los usos preexistentes) y a consideraciones urbanísticas del planeamiento municipal.

La estructura catastral ha sido en casi todos los casos un importante apoyo complementario asociado a la optimización de de la gestión de de las áreas industriales finalmente seleccionadas.

Los límites que pueden resultar de consideraciones posteriores dependerán básicamente de factores de difícil objetivación desde las posibilidades de decisión de este documento de Avance sobre las distintas propuestas que aquí se contienen.

La aplicación de otros criterios no parametrizables, como puede ser el grado de afección a los usos existentes (principalmente, edificaciones, infraestructuras y cultivos), ha tenido en cualquier caso valor relativo en función de las oportunidades de alternativa con que se pudiera contar en cada uno de los casos estudiados.

Aunque el análisis sistematizado para la evaluación de los ámbitos se ha llevado a cabo sobre los mapas temáticos de escala 1:25.000, se realizaron además estudios directos de aptitud sobre los propios emplazamientos, a fin de mejorar la información sobre aquellos aspectos difícilmente integrables en la cartografía temática elaborada.

### **6.2.2. Fichas de información pormenorizada**

La sistematización de los resultados finales de este proceso se ha formalizado sobre la base de 29 fichas singularizadas para todos los ámbitos finalmente delimitados. El contenido de las mismas, incluye datos gráficos y alfanuméricos. En la hoja nº 1 se insertan dos mapas en el que se muestra la posición en la Isla de cada polígono considerado y el perímetro de la delimitación en soporte de ortofoto, junto con el tipo de protección ambiental del suelo en su caso. La información restante incluye aspectos descriptivos del ámbito seleccionado y de su entorno, el grado de aptitud en función de cada uno de los factores y el resultado cuantificado de la aplicación de los criterios antes señalados, a los que se ha añadido el de posición con respecto a los principales centros insulares de demanda.

La estructura de estas fichas permite, así mismo, incorporar otros criterios de evaluación singularizados para cada caso, así como un resumen de las fortalezas y debilidades más cualificadas del polígono o área analizada.

La hoja nº 2 contiene seis mapas temáticos referidos al ámbito que se trata y a su entorno próximo, extraídos de la documentación resultante del análisis territorial antes descrito. Estos se refieren a los seis siguientes aspectos:

- Clinometría.
- Estructura catastral.
- Zonificación determinada por el PIOT.
- Planeamiento urbanístico municipal.
- Cultivos en explotación y abandonados.
- Áreas de suelos protegidos y construcciones existentes(doblamiento).

Finalmente, la hoja nº 3 refleja a escala más detallada el área delimitada, representada sobre la base de ortofotografía de la zona en que se ubica. La escala utilizada en cada caso es función de la dimensión superficial de la actuación y, siempre, la suficiente para apreciar con precisión razonable los usos o bienes afectados.

## 7. EFECTOS

Las determinaciones potencialmente generadoras de impacto del presente documento de Avance han correspondido con la definición y localización de espacios/ámbitos para la posible ubicación de polígonos industriales de carácter comarcal, dependiendo de la alternativa seleccionada. A través del **apartado 10.2** de la **Memoria de Ordenación** se ha procedido a evaluar el conjunto de las alternativas propuestas. Como quiera que la concreción de cada una de las mismas, en cuanto opciones de modelos de ordenación, ha surgido de la selección de determinados ámbitos identificados como potencialmente aptos para la localización de polígonos industriales de carácter comarcal, se ha optado por efectuar una evaluación ambiental, territorial y sectorial secuencial, mostrando como hitos principales los siguientes:

- **Fase 1. Evaluación ambiental y territorial de las alternativas de localización de polígonos industriales comarcales potenciales:** A partir del Diagnóstico Ambiental y Territorial contenido en el **apartado 6.2 y 6.4** de la **Memoria de Ordenación**, se ha procedido a evaluar ambiental y territorialmente cada uno de los ámbitos potenciales propuestos a fin de determinar el grado de Incidencia Ambiental y territorial en términos: Alta, Media-Alta, Media, Baja y Casi Nula.

Se debe precisar que algunas de las alternativas propuestas han soportado su desarrollo en ámbitos industriales ya recogidos en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife vigente. Estas áreas, al encontrarse en un documento aprobado y evaluado ambientalmente, no han sido evaluadas nuevamente. Se considera que las mismas son ubicaciones idóneas para la implantación de la actividad industrial y por lo tanto, su valoración siempre será positiva a los efectos de la evaluación que nos ocupa. No ocurre así con aquellos ámbitos para los que, aún contenidos en el PIOT, el presente Plan plantea posibles ampliaciones (13\_CH Las Chafiras, 20\_AL Las Almenas, 26\_SJ San Jerónimo) y sobre los que se ha afrontado la correspondiente evaluación de las repercusiones ambientales.

Finalmente, ha de señalarse que el Avance del Plan que nos ocupa no concreta, sobre los suelos propuestos, los usos finales, en concreto, la posibilidad de ubicación de industrias pesadas y/o con características contaminantes. Esta situación implica que la evaluación que se realiza se limitará exclusivamente a las afecciones sobre las variables ambientales de carácter territorial ya descritas en apartados anteriores.

- **Fase 2.**
  - **Evaluación ambiental** de las alternativas del Modelo de Ordenación Territorial a escala insular: El análisis comparado de las alternativas ha sido valorado:
    - Respecto al grado de consecución de los objetivos ambientales y territoriales planteados en los apartados 1.1.3 y 1.2 de la Memoria de Ordenación.
    - Respecto a la Incidencia Ambiental Global según los polígonos industriales comarcales potenciales que incorporan.
  - **Evaluación Territorial:** Es objeto del presente punto la **evaluación desde una perspectiva de la contribución a la consolidación del modelo de ordenación territorial del Plan Insular y a las Directrices Generales de Ordenación de Canarias**. El análisis comparado de las alternativas ha sido valorado en su conjunto con relación a los objetivos estratégicos

planteados en el apartados 1.1.3 y de los **criterios** estratégicos en materia de reequilibrio territorial del apartado 1.2.3. de la Memoria de Ordenación. Distinguiéndose:

- Grado de contribución al reequilibrio comarcal y territorial.
  - Grado de concentración de actuaciones y aprovechamiento de desarrollo preexistentes.
  - Aportación a una reducción de movilidad de personas y mercancías.
- **Evaluación Sectorial:** Es objeto del presente punto la **evaluación desde una perspectiva de apoyo a los aspectos de carácter sectorial** del conjunto de las alternativas propuestas El análisis comparado de las alternativas ha sido valorado con relación a los **objetivos** estratégicos planteados en el apartados 1.1.3 y de los criterios estratégicos en materia de competitividad del apartado 1.2.2. de la Memoria de Ordenación. Distinguiéndose:
- a) Nivel de capacidad de disponibilidad de suelo para hacer frente a posibles escenarios de evolución de mercado.
  - b) Adecuación a la estructura logística y de espacios productivos de la isla.

Como resultado de dicha evaluación cabe destacar lo siguiente:

- **En cuanto a la evaluación ambiental de las alternativas de localización de polígonos industriales comarcales potenciales,** el resultado global respecto a su **Incidencia Ambiental** ha sido el siguiente:

ÁMBITOS	TOTAL	INCIDENCIA AMBIENTAL
09_ER Las Eras	35	ALTA
17_MG Los Maguenes	35	
23_PR Los Príncipes	30	
08_VG Valle de Güímar	29	MEDIA-ALTA
20_AL Las Almenas	29	
06_Zona Act Logísticas	28	
11_MO Mogán	28	
15_CH Cho	28	
25_ZM La Zamora	27	
28_JO Jover	26	
13_CH Las Chafiras	25	
22_YE La Yegua	25	
24_GA La Gañanía	25	
10_MA Magua	24	MEDIA

ÁMBITOS	TOTAL	INCIDENCIA AMBIENTAL
18_GI Guía de Isora	24	
12_AB Abades	23	
19_LM Los Marcos	22	
26_SJ San Jerónimo	22	
14_SA Samboa	21	
27_MI Miravala	21	
29_NA Naranjeros	21	
04_JA Jagua	18	
21_SF San Felipe	17	
01_GE Geneto	13	CASI NULA
03_TA Taco	8	

- En cuanto a la evaluación ambiental de las alternativas del Modelo de Ordenación Territorial a escala insular, el resultado global respecto a su **Incidencia Ambiental** ha sido el siguiente:
  - En cuanto a la consecución de los **objetivos y criterios ambientales y de sostenibilidad** es la **Alternativa 4** la que mejor se adecúa.

ALTERNATIVA	OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES			PUNTUACIÓN	Valoración Incidencia ambiental
	A	B1	B2		
Alternativa 1	4	2	2	8	Media
Alternativa 2	1	3	3	7	Media
Alternativa 3	2	4	2	8	Media
Alternativa 4	1	1	1	3	Baja
Alternativa 5	4	4	4	12	Alta

- En cuanto a los **polígonos industriales comarcales potenciales que incorporan**, es la **Alternativa 4** la que menor incidencia ambiental presenta.

## 8. MEDIDAS

Una vez realizada la **evaluación ambiental de las alternativas** en el **apartado 10.2** de la **Memoria de Ordenación** y a la espera de la selección de la alternativa final a desarrollar en el documento de Aprobación Inicial, se ha optado por proponer un conjunto de medidas ambientales y paisajísticas para cada uno de los ámbitos potenciales propuestos. Este conjunto de medidas tienen el objeto de mejorar las condiciones ambientales y paisajísticas de los sectores que sean finalmente seleccionados. Por lo tanto, se establecen un conjunto de reglas concretas y específicas para cada uno de los casos a cumplir por los ayuntamientos, promotores y/o industriales que tengan que poner en marcha estos ámbitos. Estas medidas se encuentran recogidas en el **apartado 9.1. Fichero de propuesta de ordenación de polígonos industriales comarcales potenciales** de la **Memoria de Ordenación**. A continuación se incluye un cuadro donde se detallan las mismas:

Ámbito	Medidas correctoras ambientales	Medidas correctoras paisajísticas
01 Geneto	Reciclaje de estos suelos o su utilización en las zonas de ajardinado.	Las limitaciones de altura y las condiciones de borde serán objeto de especial consideración en las propuestas de ordenación a desarrollar, en especial aquellas actuaciones como viarios, taludes, muros de contención, etc.
02 Los Majuelos	Especial atención al corredor paisajístico que afecta al ámbito en su margen Suroeste, por las posibles interferencias que se puedan producir.	Tratamiento de esta fachada edificada con el fin de cualificar sus aspectos paisajísticos en los 600 metros de longitud de contacto directo con aquélla. Adecuado tratamiento del paisaje en las inmediaciones del corredor paisajístico en el sector Suroeste del ámbito.
03 Taco	Tratamiento adecuado del Bien de Interés cultural que se encuentra en su interior (Monumento del Polvorín de Taco).	Caben intervenciones de mejora dirigidas a recualificar el marco de paisaje urbano que ofrece hoy este polígono hacia aquella infraestructura.
04 Jagua	La travesía de acceso a San Andrés hacen obligada la adopción de medidas ambientales para reducir los impactos sobre usuarios y pobladores. Del mismo modo, buena parte del ámbito está afectada por un corredor, por lo que habrá que ejecutar estudios con el fin de no afectar elementos singulares. La presencia de la costa es otro elemento a tener en cuenta, así como las Zonas de Especial Conservación del Sebadal de San Andrés.	El acondicionamiento de aquellos taludes para conseguir su estabilización y el tratamiento que posteriormente se le aplique para su mantenimiento estético y funcional se regulará desde las determinaciones de cada instrumento de ordenación que sea preciso desarrollar. Los contactos con los sectores del litoral, debido a la alta visibilidad deben ser especialmente diseñados.



<p>05 Costa Sur</p>	<p>Este sector se encuentra adosado al casco urbano residencial de la ciudad con la única interposición de la Autopista TF-5, con la que limita en un frente de 2,7 kilómetros, a la vez que su delimitación envuelve varios enclaves residenciales. La atenuación de cualquier impacto sobre estos usos próximos se incluirá entre los objetivos de la regulación de los usos en los instrumentos de ordenación que hayan de desarrollarse. Especial atención a los tres corredores que atraviesan el ámbito, a la costa, por los posibles vertidos indeseados y en su sector Suroeste, el contacto con sectores de vegetación de cierto interés merecen estudios detallados a fin de evitar afecciones a estos hábitats costeros.</p>	<p>Este ámbito presenta fachadas a las autopistas TF-1 y TF-5, con frentes de gran desarrollo lineal. El tratamiento ordenancístico de las tipologías edificatorias a lo largo de los mismos deberá considerarse como medida de preservación y mejora de la calidad del paisaje urbano generado. Del mismo modo, buena parte del desarrollo del polígono se ejecuta en el sector costero, sobre un acantilado que aumenta considerablemente su visibilidad.</p>
<p>06 Zona de Actividades Logísticas</p>	<p>El carácter de área extractiva que el PIOT otorga a la Montaña de Talavera, único hito natural próximo, elimina cualquier riesgo de afección a la misma. En todo caso, la ordenación deberá considerar la asignación de usos a lo largo de la línea perimetral de contacto directo con usos residenciales consolidados o urbanísticamente programados. Especial atención al área de regulación homogénea que afecta al lugar en el Suroeste, así como varios corredores que lo atraviesan en dirección Noroeste-Sureste. Se precisan estudios sobre la vegetación de interés que se localiza en los sectores Sureste.</p>	<p>El carácter urbano de todo el entorno de la delimitación reduce la incidencia en el paisaje del polígono a las fachadas edificatorias que presenta desde ambos márgenes de la futura Autopista Exterior, que atraviesa el Sector de Norte a Sur.</p>
<p>07 El Chorrillo-Parque Tecnológico</p>	<p>El Barranco de El Chorrillo, que discurre a lo largo del límite Oeste de esta localización deberá preservarse mediante ordenanzas específicas de carácter ambiental, dirigidas a corregir y aliviar los impactos que pudieran derivarse de la construcción de las infraestructuras urbanas a desarrollar. Particular atención a la zona arqueológica de Lomo Gordo. Medidas específicas para los corredores que atraviesan el polígono. Estudios particulares con el fin de no afectar a la vegetación de interés inserta en el sector.</p>	<p>El último de los sectores a desarrollar en el municipio de El Rosario (San Isidro Industrial) limita con el cauce del barranco del mismo nombre y con la Autopista del Sur, TF-1, por lo que será en estos dos frentes donde el instrumento de ordenación que se desarrolle tendrá que atender especialmente a la calidad visual de estas dos fachadas edificatorias. Los sectores de costa cercana deben ser tratados con especial cuidado a fin de evitar afecciones no deseadas.</p>

08 Valle de Güímar	Los cauces del Barranco de Risco Tierra y de Samarines (ARH) deberán preservarse de cualquier tipo de ocupación, a la vez que los usos a localizar en la proximidad de sus márgenes deberán asignarse desde el criterio de la minimización de impactos sobre este espacio público. Especial cuidado con los efectos de contaminación sobre el litoral. Consideraciones específicas para los corredores que atraviesan el polígono. Efectuar estudios en aquellos lugares que puedan albergar vegetación de interés.	El frente de Autopista y el límite Norte del área coincidente con la Carretera TF-28, deberán ser objeto de especial tratamiento, al transformarse en el nuevo paisaje desde estas dos carreteras sobre las que se configurarán las fachadas principales del sector a desarrollar. Minimización de los efectos de los impactos visuales sobre los sectores costeros.
09 Las Eras	La posición de colindancia a todo lo largo del límite Norte del área con el Barranco de Las Eras y la proximidad, aguas abajo de la Autopista TF-1 del Espacio Natural Protegido del Acantilado de La Hondura constituyen los dos factores de mayor riesgo de impacto ambiental de esta actuación, lo que deberá ser objeto de especial consideración en las propuestas de ordenación que hayan de desarrollarse. Especial atención al área de regulación homogénea que afecta al sector y a los corredores. Plantear estudios de vegetación en los sectores donde ocupados por vegetación de interés, en especial los limítrofes a los Espacios Naturales Protegidos.	El tratamiento de bordes a lo largo de la Autopista del Sur (TF-1), de la Carretera TF-620 (de Los Roques a Fasnía) y del cauce del Barranco de Las Eras-La Linde deberá considerar las alteraciones que sobre el paisaje natural habrá de introducir el polígono que aquí se desarrolle. El planeamiento regulará la asignación de usos y tipología edificatoria en armonía con aquel objetivo. Especial cuidado en buscar sectores que mimetizan los impactos visuales de las determinaciones del planeamiento.
10 Magua	La colindancia con los suelos de especial protección del entorno de la Montaña de Magua, en los que se incluye el cauce del Barranco de Las Aguas condicionan las determinaciones sobre la asignación de usos a lo largo del límite Este, debiendo priorizarse la configuración de espacios libres lineales en su contorno. Plantear redelimitaciones del ámbito en su contacto con las ARH. Especial atención a los corredores que atraviesan el sector de Noroeste a Sureste. Efectuar estudios de vegetación en los barranquillos limítrofes con la montaña de Magua a fin de evitar efectos negativos sobre posibles elementos de interés.	La colindancia a lo largo de su límite Este con el Barranco de Las Aguas (en unos 1.100 metros), junto con la línea del frente de Autopista (de análoga longitud) enmarcan el objetivo principal de las determinaciones que la ordenación del área debe establecer con el fin de atenuar los efectos negativos que sobre el paisaje de su entorno pueda implicar esta intervención.

11 Mogán	La proximidad del núcleo del Porís de Abona y la colindancia con los espacios de especial protección de la Montaña del Puerto y el Lomo de Los Caballos que conforman el límite de Naciente de esta localización potencial son los condicionantes básicos a considerar. La minimización de los impactos sobre estas áreas deberá ser objetivo prioritario en la evaluación ambiental y medidas correctoras de la ordenación. Ajustar delimitación con respecto a las ARH. Estudiar interferencias con vegetación y hábitat al Norte del espacio. Respetar el corredor situado al Sur del ámbito.	Este ámbito está limitado en sus cuatro frentes perimetrales por dos espacios con protección ambiental, con la Autopista del Sur (TF-1) y por las laderas del cauce del Barranco del Pedregal. Todo este perímetro deberá tratarse bajo el criterio de atenuar el impacto paisajístico, lo que en el frente de Autopista, de 500 metros de longitud, deberá incluir ordenanzas específicas sobre las tipologías edificatorias a aplicar.
12 Abades	El espacio delimitado en esta localización se halla flanqueado al Nordeste y Suroeste de zonas calificadas como “de protección” por el planeamiento insular. Serán por tanto estos dos frentes donde deberán aplicarse las medidas de ordenación consecuentemente con esta circunstancia de carácter medioambiental. Respetar corredores al Nordeste y Suroeste del ámbito.	La incidencia de este polígono sobre el paisaje asociado a la Autopista TF-1, a la que se adosa en un frente de 1.300 metros, exigirá disponer en esta línea una distribución de usos y condiciones tipológicas acorde con la entidad de la transformación que generaría este polígono potencial sobre las calidades singulares en este entorno del corredor insular.
13 Las Chafiras	La proximidad inmediata de las áreas residenciales que se localizan en la zona superior del Polígono de Llano del Camello debe considerarse como un elemento especialmente restrictivo de las condiciones ambientales que hayan de imponerse ente los criterios de ordenación y regulación de los usos que hayan de aplicarse en el futuro desarrollo del ámbito. Respetar las ARH y los corredores. Estudiar posibles afecciones a vegetación y hábitat al Norte del espacio.	El condicionante principal en relación con los impactos paisajísticos que pudieran generarse se deriva del carácter de fachada del polígono a lo largo de los 600 metros de frente con la Autopista TF-1. La disposición de los usos y las tipologías edificatorias deberán adecuarse a las exigencias de calidad urbana que esta posición del ámbito conlleva.
14 Samboa	Los espacios con especial protección que se localizan en el entorno más inmediato del sector deberán ser objeto de especial consideración en el diseño de la ordenación, con especial atención a los usos que hayan de asignarse a los suelos localizados en los frentes más próximos a los mismos. Estudiar posibles afecciones a vegetación y hábitats en buena parte del ámbito. Respetar los corredores.	Los tres principales condicionantes que exigen la adopción de medidas correctoras de los impactos paisajísticos que de esta implantación se derivan se refieren al frente de contacto con la Autopista TF-1, con 1 Kilómetro de desarrollo y del contacto perimetral con dos áreas que gozan de restricciones de protección, situados en sus límites Este y Oeste. Las determinaciones de planeamiento deberán regular medidas atenuantes de aquellos impactos, tanto desde la ordenación, como de las topológicas edificatorias.

15 Cho	Los mayores impactos ambientales esperables, sin considerar el paisajístico ya referido, estarán derivados de la proximidad de algunos de los suelos residenciales emplazados en el área perimetral del polígono, especialmente frente a sus límites Norte y Sur. Esta circunstancia deberá tener especial consideración en el capítulo de medidas correctoras que hayan de proponerse en cualquier localización que se elabore en cumplimiento de la vigente legislación al efecto. Evitar afecciones a los Bienes de Interés cultural del interior del ámbito. Respetar aquellas zonas denominadas corredores, estudiar posibles afecciones a la vegetación y hábitats y estudiar interferencias con las ARH.	El frente del sector hacia la Autopista TF-1, a la que se adosa en una longitud de 2 kilómetros constituirá en sí mismo una unidad de paisaje asociado a esta infraestructura viaria, por lo que se deberá establecer una ordenanza reguladora específica para el tratamiento de la edificación a lo largo de este frente.
16 La Atalaya	Las mismas Ordenanzas Reguladoras incorporaban estas medidas, que fueron aplicadas, tanto en el propio Proyecto de Urbanización, como en su desarrollo posterior. Estudiar posibles afecciones a la vegetación y hábitats. Establecer áreas verdes para minimizar efectos sobre los corredores. Delimitar las posibles interferencias con las ARH.	Ya en las Ordenanzas Reguladoras del Plan Parcial del Sector 10 de Adeje, en el que se inserta este ámbito, se establecieron determinaciones tipológicas de la edificación en cuanto a la adecuación paisajística de los distintos frentes edificatorios en el perímetro del sector.
17 Los Maguenes	Tan sólo la proximidad del Barranco de Erques, con el que limita este sector por el Sur, exige considerar en la ordenación el carácter de Espacio Protegido de su cauce en cuanto a disposición de los usos en la banda de terreno más próxima al mismo en toda su longitud. Estudiar posibles afecciones a la vegetación y hábitats	El límite Oeste de este ámbito se configurará como fachada directa a la Autopista TF-1, en una longitud que supera los 300 metros. Las condiciones tipológicas de la edificación sobre parcelas situadas en este frente deberán considerar esta circunstancia generadora de paisaje.
18 Guía de Isora	La proximidad a las áreas residenciales en el límite Sur del casco urbano, junto con la ocupación de un espacio de protección de barranco que deberá integrarse armónicamente en la estructura de ordenación, constituyen los riesgos principales de afecciones medioambientales. Plantear estudios para evitar afecciones con los corredores y las ARH.	El tratamiento obligado de la ladera asociada al escarpe anterior y la existencia de un espacio con protección al Sur del emplazamiento exigen establecer determinaciones específicas para la integración de ambos elementos en el paisaje final de la actuación.

19 Los Marcos	La proximidad a las áreas residenciales en el límite Oeste hacia el casco urbano y las nuevas promociones hacia el Este, constituyen los riesgos principales de afecciones medioambientales debiendo primarse la situación en estos frentes de las actividades más ligeras, equipamientos o espacios libres. Deberá estudiarse la interferencia mínima al paisaje agrícola circundante.	El emplazamiento del ámbito en un entorno de predominio de uso agrícola y residencial unifamiliar, así como el encontrarse en la entrada de un núcleo histórico exige que se extremen las medidas y las precauciones de tratamiento de borde y de calidad de los espacios internos. La zona industrial existente, de promoción pública, es un ejemplo de actuación urbanística modélica en este sentido.
20 Las Almenas	Como se ha señalado, la proximidad a un barranco por el margen Este, constituye el riesgo principal de afecciones medioambientales sobre los que es necesario adoptar medidas de ordenación que minimicen los impactos. A estos efectos, ninguna instalación deberá situarse a una distancia menor de 150 metros al ámbito protegido y garantizarse que durante la ejecución y desarrollo de las obras no se producirán acciones que supongan un riesgo para el suelo, subsuelo, el acuífero y la costa.	El tratamiento obligado en plataformas de la ladera, la proximidad a la costa y el barranco que recorre el límite del ámbito al Este, exigen extremar las determinaciones específicas para la integración de los distintos elementos en el paisaje final de la actuación. La banda de terrenos hacia la C-820 se debe preservar para la implantación de los usos y actividades más blandas, a los efectos de conformar un frente a la carretera en el que se ubican las instalaciones de mayor calidad visual.
21 San Felipe	Se elaborará un estudio de la posible afección de la movilidad de vehículos pesados sobre el tráfico de las carreteras afectadas. Minimizar los efectos en las zonas de contacto con los corredores con establecimiento de zonas verdes.	Se debe extremar el tratamiento paisajístico de borde del polígono con relación a los frentes visuales hacia la Variante Norte de Icod y hacia la carretera de acceso a San Marcos, de tal forma que la disposición de las actividades minimice los impactos.
22 La Yegua	La situación previa, con rasgos de marcada transformación antrópica del ámbito y ausencia de factores naturales o patrimoniales limitantes de la actividad industrial, parecen aconsejar no establecer medidas correctoras de tipo ambiental.	Se diseñará un corredor paisajístico verde entorno a los límites del polígono que minimice el impacto visual y ayude a la integración del ámbito en el entorno agrícola en el que se inserta. Respetar el corredor al Oeste del espacio.
23 Los Príncipes	Se debe incorporar el barranco como corredor paisajístico preservando su cauce. Se debe hacer un estudio de la posible afección que provoca el tráfico de vehículos pesados sobre el tráfico residencial que circula entre los núcleos de San Vicente y Realejo Bajo y adoptar las medidas minimizadoras precisas.	Las amplias visuales desde las que se divisa el ámbito hacen que desde el planeamiento de desarrollo se deban prever las instrucciones precisas en materia de integración paisajística, en especial con el suelo rústico agrícola colindante. Se debe extremar el tratamiento paisajístico de borde del polígono con relación a los frentes visuales hacia la TF-5 y hacia la carretera TF-414 de San Marcos, de tal forma que la disposición de las actividades minimice los impactos.

24 La Gañanía	Como medida correctora ambiental debe incorporarse el barranco como corredor paisajístico preservando su cauce. Se debe hacer un estudio de la posible afección que provoca el tráfico de vehículos pesados sobre el tráfico residencial que circula entre los núcleos de Realejo Alto y La Zamora y adoptar las medidas precisas. Estudiar posibles interferencias con las ARH.	El planeamiento de desarrollo debe prever las instrucciones precisas en materia de integración paisajística, en especial con el suelo residencial y el suelo rústico agrícola colindante. Se debe extremar el tratamiento paisajístico de borde del polígono con relación a los frentes visuales hacia las carreteras que lo circundan: TF-324 y Carretera de San Benito a La Zamora, de tal forma que la disposición de las actividades minimice los impactos.
25 La Zamora	El planeamiento de desarrollo debe prever las instrucciones precisas en materia de integración paisajística, en especial con el suelo rústico residencial y agrícola colindante. En el borde Sureste, lindante al corredor, establecer medidas como la disposición de zonas verdes.	El planeamiento de desarrollo debe prever las instrucciones precisas en materia de integración paisajística, en especial con el suelo rústico residencial y agrícola colindante. Se debe extremar el tratamiento paisajístico de borde del polígono con relación a los frentes visuales hacia las carreteras que lo circundan: TF-5 y TF-320 de tal forma que la disposición de las actividades minimice los impactos.
26 San Jerónimo	Como medida correctora ambiental se debe respetar las condiciones ya señaladas en relación con las medidas correctoras paisajísticas, respecto al ARH. Se debe hacer un estudio de la posible afección que provoca el aumento de tráfico de vehículos pesados sobre los actuales nudos de enlace y adoptar las medidas precisas para su adecuación.	El planeamiento de desarrollo debe prever las instrucciones precisas en materia de integración paisajística, en especial con el suelo rústico agrícola colindante. Se debe extremar el tratamiento paisajístico de borde del polígono con relación a los frentes visuales hacia la TF-5 y planificar la disposición de las actividades en bandas por usos de forma que se minimicen los impactos.
27 Miravala	El planeamiento de desarrollo deberá prever las instrucciones precisas en materia de integración paisajística, en especial, con el suelo agrícola colindante. En el borde Noroeste estudiar el tratamiento ambiental para evitar afecciones al corredor y plantear estudios para evitar posibles afecciones a la vegetación y hábitats.	El planeamiento de desarrollo debe prever las instrucciones precisas en materia de integración paisajística, en especial con el suelo rústico agrícola y los accidentes geográficos colindantes. Se debe extremar el tratamiento paisajístico de borde del polígono con relación a los frentes visuales hacia las carreteras que lo circundan, de tal forma que la disposición de las actividades minimice los impactos.
28 Jover	El planeamiento de desarrollo debe prever las instrucciones precisas en materia de integración paisajística, en especial, con el suelo costero y agrícola colindante. Tratamientos de borde respecto a la vegetación colindante y con respecto a las condiciones ambientales de la costa.	El planeamiento de desarrollo debe prever las instrucciones precisas en materia de integración paisajística, en especial con el litoral costero y los suelos agrícolas colindante. Se debe extremar el tratamiento paisajístico de borde del polígono con relación a los frentes visuales tanto desde el lado tierra como desde el lado mar en la costa, de tal forma que la disposición de las actividades minimice los impactos. Se adoptarán las medidas correctoras precisas que permita la regeneración paisajística los terrenos colindantes al ámbito degradados por actividades extractivas preexistentes.

29 Los Naranjeros	Adopción de medidas preventivas necesarias frente a riesgos y la minoración de los impactos paisajísticos previos, así como la compatibilidad de la restauración del ámbito extractivo con los usos futuros. Respetar los corredores y estudiar interacciones con las ARH.	El planeamiento debe prever las instrucciones precisas en materia de integración paisajística de la ordenación con el cono volcánico y los suelos residenciales y agrícolas colindantes.
-------------------	--	--

## 9. SEGUIMIENTO

El Seguimiento viene formando parte de lo que se conoce como Programa de Vigilancia Ambiental, ya que este último debe entenderse como el documento de seguimiento y control que contiene el conjunto de criterios técnicos que, en base a la predicción realizada sobre los efectos ambientales del PTEOI, permitirá a la administración realizar un seguimiento sistemático, tanto de los señalados desde el propio estudio, como de aquellas alteraciones de difícil previsión que pudieran aparecer. Para que el seguimiento pueda ser llevado de una manera eficaz será necesario definir los indicadores y el seguimiento de los mismos.

Los Indicadores pretenden resumir la gran cantidad de información científica existente y ofrecerla al gestor de una manera sencilla y fácilmente interpretable. La lista de condiciones teóricas que deben cumplir los indicadores puede ser muy extensa y variada, dependiendo fundamentalmente del tipo de Indicador a que se refiera y los objetivos para los que se define. En cualquier caso, han de cumplir con una serie de condiciones que podemos resumir en las siguientes:

- Relación con los objetivos planteados.
- Fundamentado y basado en un conocimiento científico consistente.
- Fácil aplicación y fácil comprensión e interpretación de su significado.
- Fiabilidad.
- Existencia de datos estadísticos fiables para su aplicación.
- Adecuación al rango geográfico y ecológico.
- Valor diagnóstico y sensibilidad a los cambios.
- Moderado error de medición de los datos que se utilizan.
- Eficacia: Relación favorable entre el coste de obtención de los datos y la información que éstos proporcionan.
- Procedimientos no destructivos para la obtención de los datos necesarios.
- Capacidad de escalamiento (temporal y espacial).
- Sinergia: Capacidad de añadir información significativa a la aportada por otros indicadores.
- Existencia de procedimientos explícitos de validación.

En términos generales, un Indicador proporciona la forma de medir la consecución de los objetivos en diferentes momentos: la medida puede ser cuantitativa, cualitativa, de comportamientos, etc. La definición y observación de los Indicadores permite, por tanto, conocer el grado de integración ambiental de un plan.



## 9.1 INDICADORES

### 9.1.1. Justificación de los Indicadores de sostenibilidad

La razón de la inclusión de Indicadores de sostenibilidad viene definida en el *Documento de Referencia* con el objeto de obtener valores que señalen, en función de su evolución en el tiempo, la necesidad de considerar la modificación o revisión de partes específicas del PTEOI, mediante informes periódicos sobre la evolución de dichos Indicadores.

El *Documento de Referencia* especifica que “*los indicadores de seguimiento serán propuestos por el órgano promotor en el Informe de Sostenibilidad y estarán en función de la instalación concreta que se proyecte implantar analizando los factores ambientales afectados más relevantes en cada caso*”. Para realizar una propuesta de Indicadores de sostenibilidad hay que recurrir, de nuevo, a los objetivos que se ha trazado el PTEOI, los cuales se puede resumir como la estructuración de una oferta de ámbitos industriales de nivel comarcal dinamizada con procesos selectivos de gestión e intervención pública. Concretando, el PTEOI, en su fase de Avance, propone cinco alternativas conceptuales de ordenación del suelo industrial, desde la consideración de los suelos potenciales aptos para tal fin, aparte de la alternativa cero, basados única y exclusivamente en la previsión de demanda de suelo industrial en el marco del plan. Es por ello que se puede afirmar que, en esta fase, el PTEOI no define el tipo de instalaciones industriales y sus características y como deben ir distribuidas territorialmente.

Por otro lado, la actividad industrial en Tenerife presenta una gran diversidad sectorial, encontrándose representados un gran número de ramas de actividad, como las relacionadas con el almacenamiento y la distribución, así como con el mundo de la alimentación y el automóvil. En muchos casos, se trata de actividades comerciales, siendo las menos significativas las que podemos considerar como industria pesada o de características agresivas con el medio ambiente (cementeras y prefabricados, fábricas, carpinterías, etc.).

La ordenación territorial que ha sido analizada por este Informe de Sostenibilidad, en esta fase de Avance, identificando y valorando sus posibles incidencias sobre el medio ambiente, debido a que alteran las condiciones iniciales del mismo, son propuestas que aún no son firmes, ya que pueden o no materializarse como actuaciones dependiendo de las fases de desarrollo del propio PTEOI y de sus etapas de exposición pública. Es lógico señalar que en esta fase del Plan resulta muy complejo y difícil establecer un sistema de indicadores absolutamente finalizado, desarrollado y presto a su uso funcional por los órganos de seguimiento y vigilancia ambiental competentes, por lo que la propuesta siguiente es más un ensayo teórico (basado en el conocimiento real del territorio objeto de estudio, de su estado, dinámica y evolución), que debe ser rectificadora y cumplimentada en las diversas fases que debe recorrer el PTEOI, sobre todo cuando se haya concretado la propuesta de ordenación definitiva y su significado final.

Los Indicadores de sostenibilidad surgen como respuesta a la creciente preocupación social por los aspectos ambientales. Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), un indicador es “*un parámetro, o el valor resultante de un conjunto de parámetros, que ofrece la información sobre un fenómeno y que posee un significado más amplio que el estrictamente asociado a la configuración del parámetro*”.

Los indicadores compendian la información y resuelven el acercamiento a los fenómenos ambientales, además de procurar información más allá del dato

mismo, accediendo a un discernimiento que explique el escenario que se está examinando.

### 9.1.1. Sistema de indicadores

Por tanto, de cara al presente Informe de Sostenibilidad y vistos los argumentos anteriormente utilizados, se propone el siguiente conjunto de Indicadores de sostenibilidad para el seguimiento del PTEOI:

INDICADORES					
TIPO	INDICADOR	PERIODICIDAD	AGENTE RESPONSABLE	UNIDAD DE MEDIDA	SIGNIFICADO Y SENTIDO
<b>GENERALES</b>					
<b>Operatividad del PTEOI</b>	Número de planes de ordenación revisados al objeto de dar cumplimiento a los criterios fijados desde el PTEOAIT respecto al total de planes obligados a revisar.	Cuatrienal	Cabildo Insular de Tenerife	%	A mayor porcentaje, mejor aplicación del PTEOI, considerándose un porcentaje correcto de buen funcionamiento del plan el 50%.
<b>TERRITORIALES</b>					
<b>Ocupación del suelo</b>	Suelo artificializado ocupado por la urbanización, edificación e infraestructuras sobre el total de suelo definido por el PTEOI.	Anual	Cabildo Insular de Tenerife	%	El aumento del porcentaje supone una mayor intensificación de los usos del suelo, constatándose un uso intensivo del espacio dedicado a este fin.
	Superficie urbanizada de uso industrial. Evolución de la ocupación de la superficie dedicada a uso industrial en los ámbitos territoriales ordenados por el PTEOI.	Anual	Cabildo Insular de Tenerife	Hectáreas	Mayor superficie indicará mejorar el uso del suelo, puesto que las industrias mejorarán la gestión de los residuos, disminuyendo el volumen de vertido y mejorando la valorización de los mismos.
	Superficie de suelo ocupado dentro de polígonos comarcales respecto al suelo industrial municipal.	Cuatrienal	Cabildo Insular de Tenerife	%	A mayor porcentaje supondrá una correcta gestión de la actividad industrial de la isla. El ofertar suelo de carácter comarcal debería estabilizar, si no estancar, el crecimiento de suelo municipal.
<b>AMBIENTALES</b>					

INDICADORES					
Calidad del aire	Emisiones de gases de efecto invernadero (CO <sub>2</sub> + N <sub>2</sub> O)	Bianual	Cabildo de Tenerife	t CO <sub>2</sub> eq.	Para la medición de los gases de efecto invernadero se debe adoptar como punto de partida los datos y metodologías del “Inventario nacional de emisiones de gases de efecto invernadero, 1990-2008” de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCEA).
	Emisiones de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> .	Anual	Cabildo de Tenerife	t PM <sub>10</sub> s	Para la medición de estos contaminadores atmosféricos se debe adoptar como punto de partida los datos y metodologías del “Inventario nacional de emisiones de gases de efecto invernadero, 1990-2008” de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCEA).
Energía	Consumo de energía, desglosado por fuentes primarias.	Anual	Cabildo Insular de Tenerife	Megawatios	El consumo de energía debe ser uno de los indicadores sobre los que realizar un seguimiento para buscar un mejor aprovechamiento de los recursos.
	Evolución de los megawatios totales generados por energías renovables en el ámbito objeto de ordenación.	Anual	Cabildo Insular de Tenerife	Megawatios	Aumentar la producción de energía renovable se traduce en una menor dependencia exterior, de combustibles fósiles y reducción de emisiones de CO <sub>2</sub> .
Gestión de residuos	Producción Anual de residuos industriales de los nuevos polígonos.	Anual	Cabildo Insular de Tenerife	Tn/año	Una mayor superficie dedicada al vertido de residuos, indica una ralentización de los procesos de valorización de los mismos.

INDICADORES					
	Porcentaje de residuos gestionados en las Áreas de Vertido, en relación con el porcentaje de residuos gestionados mediante reutilización, reciclado y valorización.	Anual	Cabildo Insular de Tenerife	%	La relación entre estos dos valores indicaría la mejora, estancamiento o regresión de los procesos de gestión de residuos, frente a los de simple vertido.
<b>Agua</b>	Intensidad del uso del agua. Evolución del consumo los metros cúbicos consumidos en las diferentes polígonos industriales.	Anual	Cabildo Insular de Tenerife	m <sup>2</sup> /año	Un aumento significa una regresión en las políticas de ahorro y optimización del uso del agua.
<b>Suelos</b>	Porcentaje de empresas con actividades potencialmente contaminadores de suelos respecto al resto de empresas	Bianual	Cabildo Insular de Tenerife	%	La relación entre estos dos valores indicará la necesidad de estudios detallados sobre la contaminación de suelos en las zonas afectadas por porcentajes altos. Fuente de partida: Inventario de emplazamientos con actividades potencialmente contaminantes del suelo. 2007.
	Evolución de la superficie cultivada en un radio de 2 kilómetros.	Bianual	Cabildo Insular de Tenerife	Hectáreas	El mantenimiento, regresión o disminución determina las afecciones negativas o no de las Actividades industriales sobre los usos primarios del entorno.
<b>Biodiversidad</b>	Seguimiento de la calidad ecológica de los hábitats contenidos en los corredores paisajísticos dentro de las áreas ordenadas y que se han propuesto como espacios verdes.	Bianual	Cabildo Insular de Tenerife	Diversas magnitudes y elementos mensurables	Determinar la adecuación de los corredores ecológicos como áreas "limpias" que minimicen los impactos.

INDICADORES					
	Impacto de la biodiversidad derivado de las actividades industriales de cada polígono.	Bianual	Cabildo Insular de Tenerife	Diversas magnitudes y elementos mensurables	Estudio del desarrollo de la biodiversidad en el entorno natural inmediato a los polígonos industriales.
<b>Otros indicadores ambientales</b>	Nº de empresas industriales con sistemas de gestión ambiental implantados	Anual	Cabildo Insular de Tenerife	Total	Evalúa el nivel de compromiso ambiental del sector económico.
	Incumplimiento de las normativas medioambientales	Anual	Cabildo Insular de Tenerife	Nº Expedientes	Evalúa el nivel de compromiso ambiental del sector económico.

## 10. RESUMEN

El **Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Industrial de la Isla de Tenerife** tiene por objeto la ordenación de la actividad industrial desde la perspectiva territorial propia del planeamiento insular, circunstancia que ha permitido delimitar su contenido en un doble sentido:

- Se trata de una ordenación territorial (no sectorial). Su cometido principal y casi exclusivo es la ordenación de los usos industriales en función de su localización en el territorio. En este sentido, la dimensión espacial cobra un especial protagonismo. Es por ello que, desde un punto de vista jurídico, se puede hablar también de “suelo con uso industrial” o simplemente de “suelo industrial”, entendido en sentido amplio, como todo aquel en el que se desarrolla o se puede desarrollar una actividad industrial.
- Su ámbito debe ser el suelo industrial de interés insular o estratégico. No todo suelo con uso industrial o que esté destinado a albergar una actividad de esta naturaleza reúne esta condición. Con carácter general, tienen esta consideración los polígonos supramunicipales o comarcales, correspondiendo a la planificación insular establecer su emplazamiento, dimensiones y características (por el contrario, la ordenación de los polígonos de ámbito estrictamente municipal es tarea del planeamiento general).

El PTEOI propone abrir un proceso concertado y gradual de recualificación, hacia un modelo de espacio industrial maduro, eficiente y competitivo, integrado en el medio ambiente y reequilibrador del territorio, basado en la estructuración de una oferta de ámbitos industriales de nivel comarcal dinamizada con procesos selectivos de gestión e intervención pública. Este objetivo principal hace que, desde el punto de vista ambiental y territorial, el ámbito objeto de ordenación sea el conjunto de la isla.

A la hora de redactar el PTEOI se han tenido en consideración los objetivos emanados, tanto de la legislación sectorial, como de la legislación de ordenación territorial de Canarias. Dada la naturaleza del PTEOI, existe una gran coincidencia entre los objetivos territoriales y ambientales del mismo y los instrumentos de ordenación a los que es necesario supeditarse. Desde el PTEOAIT se ha marcado una serie de objetivos generales:

- Ampliar la actual oferta de suelo industrial de ámbitos estratégicos de nivel comarcal.
- Facilitar las condiciones de ordenación, de carácter territorial y ambiental, al planeamiento urbanístico que desarrolle la ordenación pormenorizada de los nuevos polígonos comarcales, con el objeto de garantizar la preservación de los intereses estratégicos supramunicipales y la adecuada implantación de la actividad.
- Buscar la mínima ocupación de suelo, dentro del marco comarcal, de forma que se minimicen los impactos ambientales.
- Seleccionar los terrenos de menor valor ecológico y ambiental para futuras implantaciones industriales.
- Prevención y tratamiento de los impactos paisajísticos de las futuras implantaciones industriales.
- Facilitar el desarrollo de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación y de las Directrices de Ordenación General en materia de política de suelo industrial proporcionando criterios de ordenación de planeamiento urbanístico municipal.
- Facilitar la rehabilitación de los espacios industriales degradados.

- Establecer condiciones para la recualificación medioambiental de los polígonos existentes.
- Impulsar los procesos de gestión y la intervención pública de cara a la ocupación efectiva, acorde con su destino, del suelo calificado de industrial en el planeamiento vigente.

De manera específica, para el desarrollo del PTEOI han sido planteados como **objetivos medioambientales**, a partir de los principales:

- Facilitar las condiciones de ordenación, de carácter territorial y ambiental, al planeamiento urbanístico que desarrolle la ordenación pormenorizada de los nuevos polígonos comarcales, con el objeto de garantizar la adecuada implantación de la actividad.
- Buscar la mínima ocupación de suelo, dentro del marco comarcal, de forma que se minimicen los posibles impactos ambientales y seleccionar los terrenos de menor valor ecológico y ambiental para futuras implantaciones industriales.
- Prevención y tratamiento de los impactos paisajísticos de las futuras implantaciones industriales.
- Facilitar la rehabilitación de los espacios industriales degradados y su recualificación medioambiental.

Respecto a los **criterios de sostenibilidad**, son fijados los siguientes:

- Protección de los recursos naturales y de ocupación mínima del territorio. Con ese planteamiento básico, el PTEOI ha de guiarse por un sistema de criterios tendente a preservar los recursos a largo plazo y a minimizar los impactos negativos del desarrollo industrial.
- Criterios de recualificación medioambiental de los espacios industriales. El tratamiento medioambiental de los espacios industriales representa uno de los retos ineludibles del PTEOI. La adecuación de polígonos y áreas de servicios para acoger actividades industriales y facilitar sus procesos productivos, constituye uno de los objetivos de todo proceso de planificación de suelo.

Para conseguir estos objetivos y a través de un análisis de la información existente respecto a la situación actual del sector, la demanda futura de suelo y los condicionantes previos, el PTEOI plantea un conjunto de alternativas de desarrollo. Las distintas alternativas se han formalizado sobre la base de todos los ámbitos territoriales con aptitud potencial para el emplazamiento de áreas industriales en Tenerife, ámbitos que han sido el resultado del análisis territorial para localización de espacios aptos.

El proceso metodológico aplicado a partir de estos contenidos se ha sustentado en las dos siguientes actividades básicas:

- Elaboración de cinco alternativas conceptuales de ordenación del suelo industrial, desde la consideración de los suelos potenciales aptos para tal fin.
- Formalización con base territorial de las alternativas anteriores con incorporación de tres subalternativas derivadas de las localizaciones concretas que entran en juego.
- Cualificación de estas alternativas de Modelos Territoriales de Ordenación mediante la incorporación del sistema de gestión (público/privado) en cada uno de ellos.

El paso último ha afrontado las propuestas y determinaciones de ordenación de los 29 ámbitos potenciales anteriores, que se integran en el PTEOI a modo de

recomendaciones e instrucciones al planeamiento que habrá de ordenar los suelos seleccionados que entren a formar parte de la alternativa que finalmente se adopte.

Finalmente y ateniéndose a estas localizaciones, el PTEOI presenta un conjunto de 6 alternativas, definidas de forma sintética en el siguiente cuadro:

Alternativa	Descripción	Ámbitos seleccionados
Alternativa 0	No incorpora nuevos suelos al desarrollo industrial, estando configurada por el conjunto de ámbitos recogidos en el PIOT vigente como de carácter comarcal o supramunicipal.	07_El Chorrillo-Parque Tecnológico, 20_AL Las Almenas, 16_AT La Atalaya, 13_CH Las Chafiras, 02_MJ Los Majuelos, 05_CS Costa Sur-Mayorazgo-Refinería, 26_SJ San Jerónimo, Valle de Güímar (PIOT)
Alternativa 1	Corresponde a un modelo de ordenación resultante de la aplicación de los criterios de desarrollo inercial (o de tendencia histórica), aceptando su idoneidad como opción de crecimientos futuros. Destacan en él dos polos principales de concentración de suelo industrial, en el Área Metropolitana y en la Comarca de Abona, con prevalencia clara de la primera.	01_GE Geneto, 03_TA Taco, 18_GI Guía de Isora, 24_GA La Gañanía, 29_NA Naranjeros, 06_ZL Zona de Actividades Logísticas, 08_VG Valle de Güímar, 07_El Chorrillo-Parque Tecnológico, 20_AL Las Almenas, 16_AT La Atalaya, 13_CH Las Chafiras, 02_MJ Los Majuelos, 05_CS Costa Sur-Mayorazgo-Refinería, 26_SJ San Jerónimo, Valle de Güímar (PIOT)
Alternativa 2	Planteamiento de un modelo de ordenación sostenido en una evolución más equilibrada de los polos Metropolitano y la Comarca de Abona. Respecto a los crecimientos en las vertientes Norte y Sureste estarían dirigidos a cubrir las demandas comarcales respectivas, reduciendo así su dependencia de las dos concentraciones insulares, que verían de este modo mermada su influencia sobre aquellas dos zonas.	18_GI Guía de Isora, 03_TA Taco, 24_GA La Gañanía, 21_SF San Felipe, 06_ZC Zona de Actividades Logísticas, 14_SA Samboa, 17_MG Los Maguenes, 19_LM Los Marcos, 04_JA Jagua, 15_CH Cho, 08_VG Valle de Güímar, 07_El Chorrillo-Parque Tecnológico, 20_AL Las Almenas, 16_AT La Atalaya, 13_CH Las Chafiras, 02_MJ Los Majuelos, 05_CS Costa Sur-Mayorazgo-Refinería, 26_SJ San Jerónimo, Valle de Güímar (PIOT)
Alternativa 3	Modelo que incorpora un nuevo polo industrial centrado en la vertiente oriental, localizado en la Comarca Sureste (Arico-Fasnia), materializándose de este modo lo que se representa gráficamente como un gran “eje industrial” cuyo elemento estructurante básico sería la Autopista del Sur (TF-1).	03_TA Taco, 18_GI Guía de Isora, 06_ZC Zona de Actividades Logísticas, 14_SA Samboa, 19_LM Los Marcos, 09_ER Las Eras, 10_MA Magua, 11_MO Mogán, 12_AB Abades, 04_JA Jagua, 15_CH Cho, 07_El Chorrillo-Parque Tecnológico, 20_AL Las Almenas, 16_AT La Atalaya, 13_CH Las Chafiras, 02_MJ Los Majuelos, 05_CS Costa Sur-Mayorazgo-Refinería, 26_SJ San Jerónimo, Valle de Güímar (PIOT)
Alternativa 4	Corresponde a un modelo sustentado en el criterio general de priorizar la minimización de las afecciones a los suelos con especiales valores agrícolas o medioambientales, evitando su ocupación y los impactos propios de las actividades industriales.	03_TA Taco, 18_GI Guía de Isora, 21_SF San Felipe, 24_GA La Gañanía, 14_SA Samboa, 19_LM Los Marcos, 12_AB Abades, 04_JA Jagua, 07_El Chorrillo-Parque Tecnológico, 20_AL Las Almenas, 16_AT La Atalaya, 13_CH Las Chafiras, 02_MJ Los Majuelos, 05_CS Costa Sur-Mayorazgo-Refinería, 26_SJ San Jerónimo, Valle de Güímar (PIOT)
Alternativa 5	No responde realmente a ningún modelo conceptual, tratándose de una opción maximalista en la que entran en juego todos los ámbitos seleccionados como aptos para localizar los usos industriales en el análisis territorial llevado a cabo como información básica de apoyo para la elaboración del Plan.	27_MI Miravala, 25_ZM La Zamora, 22_YE La Yegua, 23_PR Los Príncipes, 28_JO Jover, 01_GE Geneto, 03_TA Taco, 21_SF San Felipe, 29_NA Naranjeros, 18_GI Guía de Isora, 24_GA La Gañanía, 19_LM Los Marcos, 10_MA Magua, 09_ER Las Eras, 14_SA Samboa, 12_AB Abades, 11_MO Mogán, 17_MG Los Maguenes, 06_ZC Zona de Actividades Logísticas, 04_JA Jagua, 15_CH Cho, 08_VG Valle de Güímar, 07_El Chorrillo-Parque Tecnológico, 20_AL Las Almenas, 16_AT La Atalaya, 13_CH Las Chafiras, 02_MJ Los Majuelos, 05_CS Costa Sur-Mayorazgo-Refinería, 26_SJ San Jerónimo, Valle de Güímar (PIOT)



Del estudio de las alternativas se ha deducido que las determinaciones potencialmente generadoras de impacto ambiental han correspondido a la definición y localización de espacios/ámbitos para la posible ubicación de polígonos industriales, dependiendo de la alternativa seleccionada. Además estas alternativas han sido evaluadas desde una perspectiva de impulsión de un modelo de desarrollo equilibrado que favorezca la cercanía de los espacios industriales a los núcleos de demanda reales, potenciando así un modelo de desarrollo sostenible donde se eviten procesos de movilidad excesiva.

Para el análisis y evaluación ambiental de las distintas alternativas se ha seguido un doble proceso:

- Para el análisis a escala insular, de forma que se descarten aquellos espacios con valores ambientales intrínsecos, se tomaron como punto de partida todos aquellos espacios a los que se les reconoce, con alguna figura legal, la presencia de valores paisajísticos y/o ambientales. Es decir, de los Espacios pertenecientes a la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, las Zonas de Especial Conservación (ZEC) y las Zonas de Especial Protección de las Aves (ZEPAS).
- Para una última evaluación, a una escala más local, se recurrió al análisis SIG utilizando las variables anteriormente descritas e incorporando nuevas variables relativas a patrimonio y condiciones paisajísticas, así como un conjunto de visitas de campo que corroboran los datos obtenidos a través de los análisis en gabinete y permitieron ajustar, en aquellos casos que fue necesario, el conjunto de medidas ambientales propuestas para cada una de las localizaciones, en caso de que entren a formar parte de la alternativa insular elegida. Para representar este análisis se ha recurrido a una ficha por cada una de las localizaciones propuestas que valora y evalúa las afecciones que existirían si esta fuera la elegida.

De este proceso de evaluación, al final y tras realizar un análisis cuantitativo y cualitativo de cada una de las alternativas y con detalle, de cada una de las propuestas de localización de las mismas se obtiene este cuadro de evaluación ambiental de alternativas:

- En cuanto a la consecución de los **objetivos y criterios ambientales y de sostenibilidad** es la **Alternativa 4** la que mejor se adecúa.

ALTERNATIVA	OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES			PUNTUACIÓN	Valoración Incidencia ambiental
	A	B1	B2		
Alternativa 1	4	2	2	8	Media
Alternativa 2	1	3	3	7	Media
Alternativa 3	2	4	2	8	Media
Alternativa 4	1	1	1	3	Baja
Alternativa 5	4	4	4	12	Alta

- En cuanto a los **polígonos industriales comarcales potenciales que incorporan**, es la **Alternativa 4** la que menor incidencia ambiental presenta.

A partir de este proceso de evaluación y dado que el PTEOI no se decanta por ninguna de las alternativas presentadas, se optó por realizar una propuesta exhaustiva de medidas ambientales a cada una de las posibles localizaciones, incorporándose las mismas a las Fichas de propuestas de ordenación.

Finalmente y a los efectos de efectuar un seguimiento correcto del PTEOI, se ha establecido un plan de vigilancia basado en un conjunto de Indicadores de sostenibilidad que permitirán valorar en cada momento el estado del plan y sus efectos sobre el medio ambiente, de forma que si hay una desviación de lo previsto el plan se pueda revisar y corregir las anomalías detectadas.