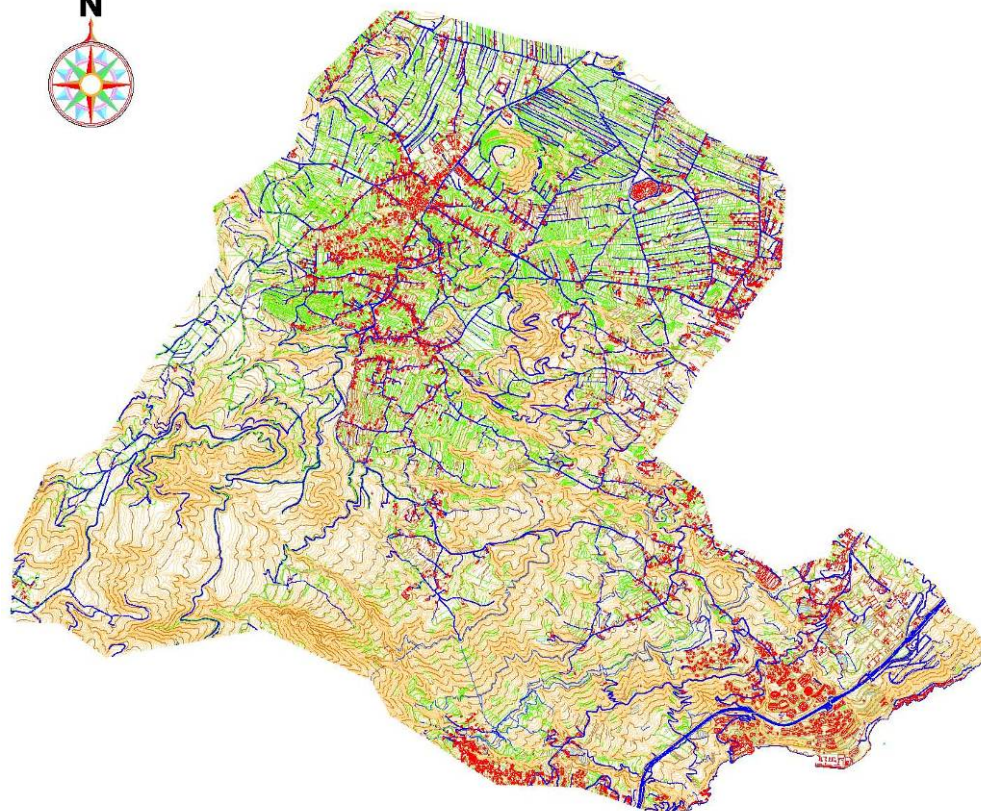


DOCUMENTO

MODIFICACIÓN PUNTUAL ORDINARIA Nº 1
Corrección de la Delimitación de Sectores en Suelo Urbanizable, Suelo
Urbano No Consolidado y Actuaciones Urbanísticas Aisladas

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE EL ROSARIO



PROMOTOR
AYUNTAMIENTO DE EL ROSARIO



DOCUMENTO
INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

REDACCIÓN
ESTUDIO LUENGO, S.L.P.



SANTA CRUZ DE TENERIFE
ABRIL 2011

DOCUMENTO

MODIFICACIÓN PUNTUAL ORDINARIA N° 1
Corrección de la Delimitación de Sectores en Suelo Urbanizable, Suelo
Urbano No Consolidado y Actuaciones Urbanísticas Aisladas
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE EL ROSARIO

PROMOTOR
AYUNTAMIENTO DE EL ROSARIO



DOCUMENTO
INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

REDACCIÓN
ESTUDIO LUENGO, S.L.P.



SANTA CRUZ DE TENERIFE
ABRIL 2011

**EQUIPO REDACTOR
ESTUDIO LUENGO, S.L.**

ARQUITECTOS
HUGO LUENGO BARRETO
ALBERTO LUENGO BARRETO
ANTONIO DEL CASTILLO ALBERTOS

ARQUITECTOS COLABORADORES
ANA BELÉN LEÓN ARVELO

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

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

CARTOGRAFÍA
GRAFCAN, S.A.

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

INDICE DE DOCUMENTOS

1. INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.
2. MEMORIA AMBIENTAL.
3. PLANOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓISIS.
4. MEMORIA JUSTIFICATIVA.
5. PLANOS PROPUESTA MODIFICACIÓN.
6. DOCUMENTOS CORREGIDOS
 - 9.a. SUELO URBANIZABLE (FICHAS MODIFICADAS).
 - 9.b. SUELO URBANO I (FICHAS MODIFICADAS).
 - 9.c. SUELO URBANO II (FICHAS MODIFICADAS).
7. ANEXO DE EXPROPIACIÓN.
8. ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO.

INDICE DE LA MEMORIA DEL ISA.

1. CONTENIDOS, OBJETIVOS Y RELACIONES.

- 1.1. ANTECEDENTES, OBJETO Y NECESIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.
- 1.2. ÁMBITO DE REFERENCIA.

2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.

- 2.1 OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN GENERAL.
- 2.2 PROBLEMÁTICA AMBIENTAL EXISTENTE Y DINÁMICA DE TRANSFORMACIÓN DEL TERRITORIO.

3. OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES GENERALES.

- 3.1 EN EL SUELO URBANO.
- 3.2 EN EL SUELO URBANIZABLE.
- 3.3 EN EL SUELO RÚSTICO.

4. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS ÁMBITOS SUJETOS A MODIFICACIÓN.

- 4.1 EL SUELO URBANIZABLE.
- 4.2 EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO RESIDENCIAL EN EJECUCIÓN.
- 4.3 EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO POLÍGONO DE EXPROPIACIÓN.
- 4.4 EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO EN UA.
- 4.5 EL SUELO URBANO CONSOLIDADO EN AUA.

5. EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES.

- 5.1 ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS.
- 5.2 VALORACIÓN DETALLADA Y SIGNO DE LOS IMPACTOS.

6. DIAGNOSIS AMBIENTAL.

- 6.1 EN RELACIÓN AL SUELO URBANIZABLE.
- 6.2 EN RELACIÓN AL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO EN EJECUCIÓN.
- 6.3 EN RELACIÓN AL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO POLÍGONO DE EXPROPIACIÓN.
- 6.4 EN RELACIÓN AL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO EN UA.
- 6.5 EN RELACIÓN AL SUELO URBANO CONSOLIDADO EN AUA.

7. MEDIDAS AMBIENTALES PROTECTORAS Y CORRECTORAS.

- a) Consideraciones Generales.
- b) Respecto a la Clasificación del Suelo y Red Viaria.
 - 1. Respecto al Suelo Urbanizable.
 - 2. Respecto al Suelo Urbano.
- c) Medidas Correctoras Específicas respecto a los Ámbitos sujetos a Modificación.

8. VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL.

9. RESUMEN Y CONCLUSIONES. RESUMEN NO TÉCNICO.

ÍNDICE DE PLANOS

PLANOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTIS

I. INFORMACIÓN.

1. CLINOMÉTRICO. E 1/15.000
2. GEOLÓGICO. E 1/15.000
3. GEOMORFOLÓGICO. E 1/15.000
4. EDAFOLÓGICO. E 1/15.000
5. VALOR AGROLÓGICO. E 1/15.000
6. SUELO ROTURADO. E 1/15.000
7. HIDROLÓGICO. E 1/15.000
8. CALIDAD VISUAL DEL PAISAJE. E 1/15.000
9. FAUNA. E 1/15.000
10. FORMACIONES VEGETALES. E 1/15.000
11. ESPACIOS NATURALES Y ÁREAS DE INT. NATURAL. E 1/15.000
12. PATRIMONIO CULTURAL. E 1/15.000
13. USOS DEL SUELO. E 1/15.000
14. IMPACTOS. E 1/15.000
15. ESTRUCTURA CATASTRAL. E 1/15.000
16. LA RED VIARIA. E 1/15.000
17. LA RED DE ABASTECIMIENTO. E 1/15.000
18. LA RED DE SANEAMIENTO. E 1/15.000
19. LA RED ELÉCTRICA. E 1/15.000
20. LA RED DE TELEFONÍA. E 1/15.000
21. EDIFICACIONES NO AMPARADAS POR LICENCIA. E 1/15.000
22. LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE 1992. E 1/15.000
23. EL PGO DE 2.003. E 1/15.000
24. PLANEAMIENTO DE DESARROLLO E 1/15.000

II. DIAGNOSIS

25. UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS. E 1/15.000
26. EVALUACIÓN AMBIENTAL. E 1/15.000.
27. CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN. E 1/15.000
(Recomendaciones de uso)

III. ADAPTACIÓN AL PIOT

28. EL PIOT DE TENERIFE. E 1/15.000
29. UNIDADES TERRITORIALES. E 1/15.000
30. ARH AJUSTADAS. E 1/15.000
31. DIVERGENCIAS PIOT-PGO. E 1/15.000

1. CONTENIDOS, OBJETIVOS Y RELACIONES

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

- El 23 de Mayo del 2007 se Aprueba Definitivamente por la COTMAC el Plan General de El Rosario, el 6 de Noviembre dle 2007 se suspendió la vigencia del Sector en Suelo Urbanizable de El Varadero por Orden del Consejero y el 30 de Noviembre del 2007 se publica en el BOP en Texto Refundido del Plan General, encontrándose actualmente en vigor, estando adaptado a la TRLOTENC 1/2000, al PIOT del 2002, a la Ley de Directrices 19/2003 y demás legislación sectorial, contando con todos los informes sectoriales favorables al respecto.
- Durante el proceso de redacción – tramitación, las decisiones urbanísticas iban siendo consensuadas a través de una Comisión de Seguimiento con representación técnica de las tres administraciones implicadas, Ayuntamiento, Cabildo y Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, informándose sectorialmente por el conjunto de las administraciones con competencia en la materia.
- Una vez el Plan General en vigor, e iniciada la gestión de algunos sectores urbanos y urbanizables se ha detectado una “contradicción formal” entre el Plano de Clasificación y Categorización del Territorio y los Planos de Ordenación Detallada, al introducirse en dichos ámbitos de Suelo Urbano y Sectores de Suelo Urbanizable, el Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras del Viario General.
- Dicha controversia no es nueva sino que a su vez viene produciéndose desde la aprobación de la TRLOTENC 1/2000, en función de que por parte de la Consejería de Obras Públicas se venía insistiendo en la “necesidad” de clasificar el viario estructural en SRPI, independientemente de la categoría de suelo por la que discurriera dicho viario. Ante dicha situación de conflicto la propia Dirección General de Ordenación del Territorio encargó un Dictamen a la Dirección General del Servicio Jurídico con registro de entrada en la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, el 15 de Marzo de 2004, en el cual se dispone y aclara que la clasificación del suelo de los sectores que atraviesa el viario estructural se corresponde con la propia de cada sector ya sea rústico, urbano o urbanizable.
- A fin de corregir dicho desencaje urbanístico se opta ir por la vía de la **Modificación Puntual Ordinaria** en la cual manteniendo la clasificación del viario estructural como SRPI, se redelimitan los sectores y ámbitos afectados por tal problemática, adscribiéndose dichos “trozos” de Sistema General a cada sector de Suelo Urbanizable y redelimitando los ámbitos en Suelo Urbano No Consolidado y en Suelo Urbano Consolidado en AUA para excluirlos.
- Dicha problemática afecta a 10 Sectores de Suelo Urbanizable, a 2 ámbitos de Suelo Urbano No Consolidado Residencial en Ejecución, a un Polígono de Expropiación en Suelo Urbano No Consolidado, a 6 ámbitos de Suelo Urbano No Consolidado en Unidad de Actuación y a un ámbito en Suelo Urbano Consolidado en Actuación Urbanística Aislada.
- La modificación tendría por objeto redelimitar dichos sectores y ámbitos para mantener la parte de Sistema General en SRPI, modificando la edificabilidad bruta del sector o ámbito para mantener todos sus parámetros y condiciones.
- Dicha modificación puntual obligaría a modificar puntualmente los siguientes documentos:
 - Los Planos de Ordenación Detallada General de La Esperanza (nº11), de Llano del Moro (nº17) y de la Costa de El Rosario (nº25).

- El Plano de Ámbitos de Gestión (n°5) que tendrá carácter de ordenación detallada.
- El documento de Ámbitos de Gestión en Suelo Urbanizable 9.a.- (Fichas Modificadas).
- El documento de Ámbitos de Gestión en Suelo Urbano I 9.b.- (Fichas Modificadas).
- El documento de Ámbitos de Gestión en Suelo Urbano II 9.c.- (Fichas Modificadas).
- Correcciones en Memoria de Ordenación.
 - Cuadro de Superficies.
 - Cuadros Resumen Justificación art. 32.2.
 - Cuadro Resumen Zonas Verdes y Espacios Libres.
 - Cuadro Resumen Dotaciones Públicas y Equipamientos Privados.
 - Cuadro Resumen Vivienda de Protección Suelo Urbanizable.
 - Cuadro Resumen Vivienda de Protección Suelo Urbano No Consolidado en Unidades de Actuación.
 - Cuadro Comparativo NNSS'92_PGO Gesplan_PGO 2010.
 - Cuadros Resumen Suelo Urbanizable.
 - Cuadros Resumen Suelo Urbano Consolidado y Suelo Urbano No Consolidado en Ejecución.
 - Cuadros Resumen Suelo Urbano No Consolidado en Unidades de Actuación.
 - Cuadro Resumen Capacidad PGO.
- En paralelo a la presente Modificación Puntual, se procede a modificar una serie de aspectos puntuales del PGO que tienen carácter de ordenación detallada, así:
 - Se corrige en el plano de Ordenación Detallada de La Esperanza (n°11), la alineación de un Viario Transversal a la C/ La Sardinera ajustándola a la realidad existente.
 - Se corrige en el plano de Ordenación Detallada de La Esperanza (n°11), el trazado de un Peatonal Transversal a la C/ Las Vistas ajustándolo a la realidad existente.
 - Se recoge en el plano de Ordenación Detallada de la Costa de El Rosario (n°25), un peatonal público existente en Tabaiba Alta (C/ El Drago-C/ Palmera).
 - Se define en el plano de Ordenación Detallada de la Costa de El Rosario (n°25), un peatonal existente reconociéndolo como público en Llano Blanco, transversal a la Carretera Machado-Llano Blanco.
 - Se incluye en la carátula del plano de Ordenación Detallada de la Costa de El Rosario (n°25), la referencia al suelo Rústico de Protección de Infraestructuras SRPI según el siguiente redactado: en la parte inferior de la TF-1 se incluye el Corredor Hidráulico de Conducciones que es dominio público en 3+3 metros como Espacio Libre.

En la parte inferior de la Autopista TF-1 el Espacio Libre es Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, incluyéndose dentro del mismo el Corredor Hidráulico de Conducciones, que tiene carácter de dominio público en una franja a ambos lados de 3+3 metros, medidos desde el eje de la conducción de reutilización de aguas residuales al Sur.
 - Se especifica en todas las carátulas de los planos de Ordenación Detallada las referencias de Dominio Público y Servidumbre de los Cauces Públicos y Cauces No Catalogados como Públicos.

- Se corrige el ámbito del SUSO-C4 Costa Caricia para extraer la zona del Dominio Público Marítimo Terrestre, modificándose al efecto el plano de Ordenación Detallada de la Costa de El Rosario (n°25) y la ficha correspondiente.
- En las fichas del documento de Ámbitos de Gestión en Suelo Urbanizable 9.a., se añaden 2 nuevas condiciones particulares y medidas correctoras a las fichas de los Sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado.
- Correcciones en Normativa Pormenorizada.
 - Se modifica el artículo 3.2.28. de la Normativa Pormenorizada relativo a la Licencia para Rótulos de Propaganda.
 - Se modifican los artículos 5.1.9. y 5.9.20. de la Normativa Pormenorizada relativos a las Casas Prefabricadas de Madera y se añade el artículo 5.5.23.
 - Se modifica el epígrafe 10 del artículo 5.4.2. de la Normativa Pormenorizada relativo a las Condiciones de Parcela.
 - Se modifica el punto 11 del artículo 5.5.2.c) de la Normativa Pormenorizada relativo a las Condiciones de Parcela.
 - Se añade el epígrafe 3 en el artículo 5.5.18. y el epígrafe 8 en el artículo 5.9.17 de la Normativa Pormenorizada relativo a las Construcciones Auxiliares en la Parcela (Barbacoas).
 - Se añade el epígrafe 3 en el artículo 6.5.4. de la Normativa Pormenorizada relativo a la Compatibilidad del Uso Industrial.
 - Se modifica el epígrafe 2 del artículo 6.6.5. de la Normativa Pormenorizada relativo a las Condiciones Generales de Admisibilidad de las Dotaciones y los Equipamientos.
- La necesidad de dicha Modificación Puntual deviene de la corrección de dichos “errores formales” que si bien ni modifican el modelo territorial, ni modifican espacios libres o edificabilidades, han ocasionado el bloqueo de la gestión urbanística de los sectores urbanísticos de mayor relevancia del Municipio.
- Si bien la presente Modificación Puntual pretende únicamente corregir un “problema formal” de técnica urbanística, que ni modifica el modelo territorial ni por lo tanto altera las características ambientales que ya fueron evaluadas ambientalmente dentro del marco del Plan General, la solicitud y tramitación de la Exención de la Evaluación Ambiental conllevaría una tramitación previa que dilataría innecesariamente la propia tramitación de la Modificación Puntual, por lo cual se procede en paralelo a desarrollar Informe de Sostenibilidad Ambiental cuyo ámbito de referencia incumbe a aquellos “trozos” de sectores o ámbitos que se redelimitan.
- Dicho Informe de Sostenibilidad Ambiental se desarrolla en aplicación de la Resolución de la COTMAC de 10 de Agosto de 2006, relativo al acuerdo sobre el Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad Ambiental de Planes Generales de Ordenación, si bien adaptado a las especificidades de la presente Modificación Puntual.
- Una vez superada la Aprobación Inicial Municipal, el plazo de Información Pública de 45 días y los Informes Sectoriales, se produjo el acuerdo de la COTMAC el 25 de Febrero de 2011, acuerdo que se emitió en sentido CONDICIONADO, a resolver una serie de deficiencias del expediente, así como redactar Propuesta de Memoria Ambiental y Estudio Económico y Financiero.
- Se informan a su vez las 3 alegaciones realizadas por particulares.

Una vez aprobada la Memoria Ambiental por la COTMAC se ha procedido a subsanar los aspectos condicionados en el Acta de la COTMAC, cuya sesión se celebró el 26 de Septiembre de 2011, referido a los siguientes aspectos:

1. Se han añadido las medidas ambientales correctoras específicas derivadas de la evaluación ambiental, en el fichero de los Sectores de Suelo Urbanizable y en el fichero de ámbitos de Suelo Urbano.
2. En la Memoria Ambiental y en el apartado de Participación Pública, se hace referencia expresa al informe emitido por la Dirección General de Salud Pública de 16 de Mayo de 2011, que contiene toda una serie de recomendaciones genéricas para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.
3. Se corrige el error material en la Memoria Ambiental en el apartado relativo al resultado de las consultas realizadas corrigiendo la fecha del Acuerdo de la COTMAC de 28 de Febrero de 2011 por 25 de Febrero de 2011.
4. En el documento de Fichas de Ámbitos de Gestión de Suelo Urbano se establece plazo para la Gestión y Ejecución del SUNCU-RE-LM1.
5. Se suprime el artículo 2.2.9. sobre “Estudio de Viabilidad” dado que es un aspecto propio de ordenanza municipal, en aplicación del artículo 40.3. del TRLOTENC 1/2000.
6. Se incluyen en el documento de Anexo de Expropiación la relación de propietarios de los ámbitos SGEL-PEX Carboneras, UA-C5 Costanera y UA-E5 La Cañada.
7. Se corrige el error material en la redacción del artículo 5.5.2. respecto al ámbito de Costanera aclarando que el “parcelario no es fijo” en la Memoria Justificativa.
8. Se aclara en la Memoria Justificativa, que en relación al artículo 23 del Reglamento de Gestión y Ejecución, Decreto 183/2004, que el mecanismo va por la vía del “instrumento de gestión” y no de ordenación.
9. Al objeto de evitar contradicciones se adecuan los diferentes documentos, añadiendo la referencia en el apartado de Antecedentes y Objeto al Acta de la COTMAC de 26 de Septiembre de 2011, así como se ajustan los diferentes cuadros superficiales, derivados de los ajustes realizados.

En relación al informe de Costas y su correspondiente subsanación, la misma está ya remitida a la Dirección General de Costas a Madrid, con cuya contestación se podrá enviar el documento de Aprobación Definitiva por Pleno Municipal.

Es preciso enviar formalmente y a la mayor brevedad posible una copia en formato digital a la Consejería y una vez comunicado por Resolución del Director General que el expediente es correcto, proceder a la Aprobación Definitiva en Pleno Municipal de la Modificación Puntual Ordinaria y su posterior publicación para su entrada en vigor.

1.2. ÁMBITO DE REFERENCIA

- En la Memoria Justificativa anexa se fundamenta jurídicamente el alcance y los pormenores de la presente Modificación Puntual, que tiene carácter ordinario, y a dirigida a corregir un problema de “técnica urbanística”, a cuyo fin el margen de maniobra es la siguiente:
 - Respeto al **Suelo Urbanizable Sectorizado** se redelimita el sector y se adscribe el Sistema General Viario.
 - Respecto al **Suelo Urbano No Consolidado en Ejecución, Suelo Urbano No Consolidado en Polígono de Expropiación, Suelo Urbano No Consolidado en UA y el Suelo Urbano Consolidado a AUA** se redelimita simplemente el ámbito, sacándose del mismo el Sistema General Viario, así como en los Sectores de Suelo Urbanizable No Sectorizado, que es asimilable al Suelo Rústico.
- En relación a dicha operación el ámbito de referencia de la presente Modificación Puntual comprende en ambas situaciones, los “trozos” de sector que se adscriben o redelimitan y son los siguientes reflejados en los cuadros anexos, donde se aporta la siguiente información:
 - Superficie Sector o Ámbito y Sistema General Viario.
 - Superficie Sistema General Viario.
 - Superficie Sector o Ámbito.
 - Porcentaje (%) de superficie redelimitada.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE EL ROSARIO



MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 1

Cuadro Resumen

ABRIL 2011

SUELO URBANIZABLE	Superficie Sector + SG-Viario	SG-Viario	Superficie Sector	%
SUSO-LM1 Llano del Moro 1	126.123 m ²	16.643 m ²	109.480 m ²	13,20
SUSO-C2 Llano Blanco	192.617 m ²	1.854 m ²	190.763 m ²	0,96
Polígono 1	93.024 m ²	120 m ²	92.904 m ²	0,13
Polígono 2	99.593 m ²	1.734 m ²	97.859 m ²	1,74
SUSO-C4 Costacaricia	86.960 m ²	8.682 m ²	78.278 m ²	9,98
SUSNO-E2 El Cascajal 2	26.996 m ²	1.061 m ²	25.935 m ²	3,93
SUSNO-E3 Carboneras	42.397 m ²	1.749 m ²	40.648 m ²	4,13
Polígono 1	17.567 m ²	374 m ²	17.193 m ²	2,13
Polígono 2	14.147 m ²	63 m ²	14.084 m ²	0,45
Polígono 3	10.683 m ²	1.312 m ²	9.371 m ²	12,28
SUSNO-LM2 Llano del Moro 2	82.340 m ²	1.428 m ²	80.912 m ²	1,73
Polígono 1	64.371 m ²	1.428 m ²	62.943 m ²	2,22
Polígono 2	17.969 m ²	0 m ²	17.969 m ²	0,00
SUSNO-C7 San Isidro 2	69.859 m ²	406 m ²	69.453 m ²	0,58
Polígono 1	29.672 m ²	367 m ²	29.305 m ²	1,24
Polígono 2	25.093 m ²	39 m ²	25.054 m ²	0,16
Polígono 3	15.094 m ²	0 m ²	15.094 m ²	0,00
SUNS-E5 La Cañada	101.390 m ²	3.131 m ²	98.259 m ²	3,09
SUSNOT-E4 El Cascajal 1	42.810 m ²	1.928 m ²	40.882 m ²	4,50
SUSOI-C8 San Isidro Industrial	164.791 m ²	2.918 m ²	161.873 m ²	1,77
Polígono 1	118.627 m ²	1.845 m ²	116.782 m ²	1,56
Polígono 2	46.164 m ²	1.073 m ²	45.091 m ²	2,32
TOTAL	936.283 m²	39.800 m²	896.483 m²	4,25

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE EL ROSARIO



MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 1

Cuadro Resumen

ABRIL 2011

SUELO URBANO	Superficie Ámbito + SG-Viario	SG-Viario	Superficie Ámbito	%
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO_RESIDENCIAL EN EJECUCIÓN				
SUNCU-RE-LM1 Llano del Moro	33.101 m ²	498 m ²	32.603 m ²	1,50
SUNCU-RE-C1 Tabaiba Alta y Media	612.826 m ²	19.887 m ²	592.939 m ²	3,25
TOTAL	645.927 m²	20.385 m²	625.542 m²	3,16
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO_POLÍGONO EXPROPIACIÓN				
SGEL-PEX Carboneras	18.909 m ²	1.475 m ²	17.434 m ²	7,80
TOTAL	18.909 m²	1.475 m²	17.434 m²	7,80
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO_UNIDADES DE ACTUACIÓN				
UA-C3 El Chorrillo	14.936 m ²	2.730 m ²	12.206 m ²	18,28
UA-C4 San Isidro-El Chorrillo	15.489 m ²	2.238 m ²	13.251 m ²	14,45
UA-C5 Costanera	30.749 m ²	5.493 m ²	25.256 m ²	17,86
UA-E5 La Cañada	125.165 m ²	811 m ²	124.354 m ²	0,65
UA-C6 El Chorrillo Industrial	31.475 m ²	328 m ²	31.147 m ²	1,04
UA-C7 Prunisa Industrial	27.590 m ²	2.122 m ²	25.468 m ²	7,69
TOTAL	245.404 m²	13.722 m²	231.682 m²	5,59
SUELO URBANO CONSOLIDADO_ACTUACIÓN URBANÍSTICA AISLADA				
AUA-C2 Llano Blanco	4.377 m ²	655 m ²	3.722 m ²	14,96
TOTAL	4.377 m²	655 m²	3.722 m²	14,96
TOTAL	914.617 m²	36.237 m²	878.380 m²	3,96

2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

2.1. OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN GENERAL

Dado que se opera sobre un marco de ordenación y una realidad existente, la propuesta del Plan General va dirigida en gran medida a mejorar el Modelo de Ordenación Territorial, confrontándolo con el marco insular y haciendo especial hincapié en las deficiencias o mejoras que pueden introducirse.

En este sentido, los objetivos generales que inspiran el desarrollo de la Propuesta del Plan General podemos resumirlos en los siguientes:

▪ **A nivel Administrativo y Urbanístico**

- Adaptación a la Ley 1/2000 de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias.
- Adecuación a la nueva legislación autonómica y nacional (Ley de Costas y Reglamento, Legislación del Suelo, Ley de Prevención del Impacto Ecológico, Ley de Carreteras, Ley de Aguas, Decreto 35/95 de Contenidos Ambientales, Ley de Cielo de Canarias, etc.).
- Encaje en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT de Tenerife.
- Incorporación de las previsiones de las diferentes Planes Territoriales Especiales.
- Incorporación y encaje de las ocupaciones residenciales del Censo de Edificaciones No amparadas en Licencia, en la medida que son legalizables y se encajen dentro de las diferentes tipologías del Plan General.
- Mejora y corrección de deficiencias de las NNSS del 92 vigentes.
- Incorporación de la propuesta del Plan Director Territorial del Tren del Sur, con las consiguientes condiciones para mejorar su adaptación paisajística y territorial.
- Incorporación de la propuesta de Proyecto de Ampliación del Tercer Carril.
- Facilitar la gestión de los diferentes sectores de suelo.
- Adaptación y desarrollo de la Ley Canaria de la Vivienda.
- Adaptación a la Ley 19/2003 sobre las Directrices Generales de Ordenación y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

▪ **A nivel del Suelo Rústico**

- Proteger, mantener y potenciar la masa forestal del Municipio.
- Proteger, controlar y potenciar los suelos de interés natural del Municipio (laderas, barrancos y costas), poniendo especial hincapié en sus bordes e incorporando las zonas naturales de borde urbano, en el diseño integrado del conjunto.
- Protección de bordes y cauces de barrancos.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

- Mantenimiento de la estructura agrícola municipal, por la importancia del suelo vegetal y como paisaje, propiciando políticas activas que incentiven al sector agrícola.
- Definir un parcelario para las distintas categorías de Suelo Rústico con posibilidades de ocupación, que con conocimiento de la estructura catastral existente y la vocación territorial de cada una de las zonas, de respuesta al fenómeno de la vivienda "rural", evitando las ocupaciones indeseadas.
- Introducir las correspondientes medidas correctoras que minimicen el impacto de las obras y actuaciones en el medio agrícola y natural.
- Proteger los suelos rústicos de interés cultural y arqueológico.
- Desarrollar los contenidos normativos de todas las categorías de Suelo Rústico, al objeto de evitar usos indeseados.

▪ **A nivel de Suelo Urbanizable**

- Clasificar los sectores urbanizables en colindancia a los núcleos urbanos existentes, articulando el viario de conexión entre zonas.
- Dimensionar la oferta de Suelo Urbanizable, en relación con la demanda real y la capacidad de gestión.
- Crear una oferta de Ciudad Jardín que absorba la demanda municipal y metropolitana de este tipo de suelos.
- Integrar las zonas de interés natural colindantes a los sectores urbanizables en el diseño del propio plan parcial.
- Encajar los posibles déficits de Dotaciones, Zonas Verdes y Aparcamiento del Suelo Urbano colindante en la medida de lo posible.
- Adaptar el viario y las tipologías arquitectónicas a la topografía del terreno.
- Crear una oferta de suelo para vivienda protegida
- Arbitrar las correspondientes Medidas Correctoras que minimicen el impacto de los nuevos desarrollos urbanísticos.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

▪ **A nivel de Suelo Urbano**

- Mejorar el nivel de Dotaciones - Equipamientos, Zonas Verdes y Aparcamientos.
- Propiciar la continuidad viaria entre las diferentes áreas urbanas, mejorando los trazados y las secciones allí donde sea posible.
- Proteger y potenciar el patrimonio edificado, regulando la nueva edificación al objeto de adaptarla al paisaje urbano.
- Recuperar el tránsito litoral en la medida de lo posible en todo el frente urbano.

- Incorporar las áreas de interés natural en el diseño del borde urbano, asegurando el uso público.
- Facilitar la gestión de las áreas urbanas no consolidadas, garantizando las cesiones y el nivel de urbanización.
- Mejorar las condiciones de adaptación topográfica de las diferentes tipologías edificatorias.
- Propiciar la peatonalización de las zonas urbanas más consolidadas de pequeño viario.
- Mejorar la conexión viaria longitudinal y transversal en la zona costera, que enlace los diferentes sectores.
- Arbitrar las correspondientes Medidas Correctoras que minoren el impacto de las nuevas edificaciones.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

2.2. PROBLEMÁTICA AMBIENTAL EXISTENTE Y DINÁMICA DE TRANSFORMACIÓN DEL TERRITORIO

En los apartados anteriores se analizaron en detalle todos los aspectos naturales, ambientales, culturales, socioeconómicos, urbanísticos o territoriales del Municipio de El Rosario a fin de evaluar la situación actual como punto de partida para la elaboración del presente documento de Revisión del Plan General de Ordenación.

A su vez se han analizado los Planes Generales de los Municipios colindantes, Santa Cruz y La Laguna y en menor medida Tacoronte, El Sauzal y Candelaria.

El modelo Territorial del PIOT una vez aprobado definitivamente se convierte en referencia obligada, toda vez que sus contenidos son vinculantes, a la par que el conjunto de los Planes Territoriales Especiales (en torno al 30) que el Cabildo viene elaborando varios de los cuales inciden en el Área Metropolitana van marcando pautas urbanísticas que inciden en la Ordenación del Municipio.

El Rosario se localiza en Tenerife en la vertiente Sureste al exterior del Área Metropolitana, realizando la transición entre la misma y el Valle de Candelaria – Güimar.

Con una superficie de unos 39,50 Km², tiene una población actual de hecho según Padrón Municipal que supera los 17.000 habitantes, mientras su población real supera los 28.000 habitantes, al estar ligada al fenómeno del Crecimiento del Área Metropolitana.

a) A nivel Geográfico

Podemos distinguir en el Municipio en El Rosario 5 grandes zonas claramente diferenciadas:

1. El Monte

Se mantiene en gran medida la masa forestal del Municipio que es Espacio Natural (E,N las Lagunetas) y es a su vez en gran parte propiedad Municipal.

Ocupa el 21,65% de la superficie del Municipio, está atravesado por la Carretera Insular de La Esperanza a Las Cañadas, y forma parte de la Corona Forestal que domina la parte alta de Tenerife y que es fundamental para el mantenimiento del ciclo hídrico insular.

2. La Esperanza

La zona está desarrollada entre el Monte, el límite con el Termino Municipal de La Laguna, y la parte alta del Llano del Moro hasta la zona de las Barreras. Está caracterizada por el “roturado” casi completo del territorio, sobre el cual se han ido consolidando las ocupaciones edificatorias a lo largo de la red de caminos y vías existentes. Mientras la agricultura ha ido abandonándose paulatinamente, ha aumentado el fenómeno de la edificación “rural” ligada al Área Metropolitana.

Ocupa el 28,00 % del Territorio Municipal.

3. El Llano del Moro

Ocupa la parte inferior de la zona de La Esperanza, lindando con parte de los términos municipales de La Laguna y Santa Cruz, lindando al Oeste con la zona de Machado. De características similares a la zona de La Esperanza, el suelo está igualmente roturado y abandonado en gran parte si bien presenta pendientes inferiores.

Estructurado por la red de caminos existentes tiene un catastral muy limitado, estando condicionado su crecimiento por la cercanía del desarrollo del Municipio de Santa Cruz.

Ocupa el 15,05% de la superficie del Municipio.

4. Machado

Delimitado por la zona de El Monte y La Esperanza al oeste, Llano del Moro al Norte, el TM de Candelaria al sur y la zona de la Costa al Este.

El suelo estuvo antiguamente roturado con cultivos de secano y es la parte más abandonada del Municipio, de difícil reconversión agrícola por la pequeña estructura catastral y las dificultades topográficas.

En esta zona únicamente se localizan los asentamientos de Los Toscales, Machado, el Camino de La Ermita, La Banda de Allá y el Ramonal condicionadas por la fuerte estructura de barrancos existentes.

Ocupa el 21,25% del Territorio Municipal.

5. La Costa

Está delimitada al Oeste por la zona de Machado, al Norte por el Municipio de Santa Cruz y al Sur por el Municipio de Candelaria.

Atravesada por la Carretera General y la Autopista del Sur presenta una fuerte pendiente, siendo su costa acantilada.

Concentra los crecimientos urbanísticos de mayor intensidad del Municipio, que si bien en origen tuviera cierto carácter turístico, han derivado a usos netamente residenciales ligados al crecimiento del Área Metropolitana.

En el encuentro con el Municipio de Santa Cruz existe un polígono industrial en continuidad con usos similares al municipio colindante.

Ocupa la zona el 14,05% del Territorio Municipal.

b) A nivel de los Recursos Naturales y Culturales

A nivel de los Recursos Naturales y Culturales del Municipio podemos apuntar los siguientes aspectos:

- La masa forestal se conserva en buenas condiciones, limitándose los usos de dicho espacio natural a las dos zonas recreativas de las Raíces, existiendo una explotación agrícola – ganadera “La Data del Coronado” propiedad del Cabildo Insular, ocupa el 21,65% del Municipio.
- Los recursos naturales de mayor interés están relegados a la red de barrancos, dado el elevado nivel de roturado que tiene el municipio. Constituyen asimismo la red de drenaje territorial y ocupan el 9,79% del Municipio.
- Jalando el paisaje municipal existen una serie de Conos Volcánicos así en La Esperanza: Carboneras, El Barro, Zamorano, Garabato, Perera y Juan Fernández, gran parte de las cuales están a su vez roturados.

- Separando La Esperanza del Llano del Moro se localiza el conjunto de los Conos Volcánicos de Birmagen y la Asomada, estando Birmagen sometida a una extracción de picón con usos industriales anexos y recogida en el PIOT como Área Extractiva Insular.
- En la parte de Machado se localizan los Volcanes de Toriño, La Fuentecilla, Machado y Jagua que conservan en gran parte sus comunidades vegetales originales.
- Ocupan el 2,85% del Territorio Municipal.
- La zona del Acantilado Costero está fuertemente alterada principalmente por las ocupaciones de Tabaiba y Radazul, con tipologías en altura inadecuadas y con invasiones de rellenos en dominio público. En menor medida existen igualmente ocupaciones “populares” de carácter ilegal en el Varadero y Boca Cangrejo que si bien presentan adaptaciones más amables al paisaje costero, están invadiendo el dominio público de Costas.
- El grueso de los recursos arqueológicos del Municipio se limitan a cuevas o refugios, que se localizan en la estructura de barrancos de la zona de La Costa y de Machado, y que no revisten mayor importancia.
- El patrimonio construido es igualmente escaso y está representado principalmente por la arquitectura doméstica popular de La Esperanza, conservándose aún el Camino Real de Candelaria que ha sido recientemente incoado como BIC.
- Tal como hemos venido expresando en los diferentes documentos del PGO, el Municipio de El Rosario que en origen era netamente agrícola, sufre actualmente un proceso paulatino de abandono de los cultivos tradicionales.
- Así el conjunto del Suelo Agrícola roturado, el Tradicional y el de Regadío ocupan el 57,25 % del Territorio Municipal, cultivándose en la actualidad sólo un 10% de dicha superficie. La situación es tanto más precaria por la falta de nuevas iniciativas y el envejecimiento de la población dedicada a la agricultura, que sumen el futuro de la actividad en una situación ciertamente complicada.
- En situación similar se encuentra la Ganadería, que obviando la propia de autoconsumo, queda relegada a unas 5 ó 6 explotaciones sin legalizar, el grueso de ellas presenta problemas de cercanía a núcleos habitados.

c) A nivel de Viario

A nivel del viario se pueden hacer las siguientes consideraciones:

La zona de La Esperanza y el Monte se estructuran a partir del eje de la Carretera de Las Cañadas TF-24 que apoyan la red de caminos con la que se desarrolla el asentamiento de La Esperanza.

La zona de Llano del Moro se apoya principalmente en el Cruce del Camino de San Francisco de Paula con el c/ El Sino, ambas carreteras insulares, así como en la red secundaria de caminos, El del Medio y el c/ La Mina que conectan con las vegas laguneras, estando a su vez fuertemente condicionada por la prolongación del “callejero urbano de la parte del Municipio de Santa Cruz”.

La zona de la Costa está estructurada por la Carretera General y la Autopista del Sur, a partir de las cuales se desarrolla el viario urbano de las diferentes urbanizaciones, que presentan problemas de conexiones transversales.

Dada la importancia de dichos viarios insulares y su intensidad de tráfico se hace imprescindible su ampliación. La Autopista está actualmente ampliándose con el

trazado añadido de una nueva Ronda Metropolitana y la ampliación de la Carretera General del Sur se hace ya necesaria para apoyar el crecimiento de los sectores urbanos colindantes.

d) A nivel Urbanístico

A nivel urbanístico la problemática existentes por zonas la podemos sintetizar en los siguientes aspectos:

1. La Esperanza

El asentamiento de La Esperanza se caracteriza por estar organizado a través del eje definido por la Carretera de Las Cañadas, en la cual se apoya la estructura de calles y caminos.

Existe un “centro” con mayor nivel de consolidación desarrollado en edificación cerrada y el resto del asentamiento sigue el modelo de la edificación “aislada” de carácter rural que en gran parte mantiene aún la actividad agrícola o el arbolado. A medida que nos alejamos del centro la edificación presenta una mayor dispersión y un menor grado de consolidación.

Existe asimismo en el inicio de La Esperanza una serie de usos industriales de carácter agroalimentario, dentro de un sector urbanizable que no se ha desarrollado.

La problemática urbanística la podemos sintetizar en los siguientes aspectos:

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

2. Llano del Moro

El asentamiento se origina históricamente en el cruce del Camino de San Francisco de Paula con el Camino del Sino. Actualmente está compartido con el Municipio de Santa Cruz, al haber cedido El Rosario dicha parte del territorio municipal en el año 1972.

La parte central concentra la edificación más consolidada, parte de ella en edificación cerrada y el grueso de las dotaciones municipales.

Apoyado en dicho cruce de caminos existe una profusa red de caminos secundarios de mayor o menor importancia, en la que se han ido consolidando toda una serie de edificaciones “suburbanas”.

La zona carece de iniciativas urbanísticas privadas, existiendo dos iniciativas de gestión urbanística promovidas por Gestur Tenerife, al objeto de crear vivienda protegida.

La problemática urbanística existente es similar a la de La Esperanza y la podemos sintetizar en los siguientes aspectos:

- Excesiva dispersión edificatoria
- Bajo nivel de urbanización
- Bajo nivel de dotaciones y zonas verdes
- Estructura catastral muy pequeña
- Necesidad de coordinar la ordenación de la zona con la ordenación propuesta por el PGO del Municipio de Santa Cruz.
- Facilitar las iniciativas de viviendas protegidas promovidas por Gestur.
- Ordenar los asentamientos rurales existentes.

3. Machado

Constituye la zona de transición entre el Llano del Moro y la zona de La Costa.

Sobre un roturado de secano prácticamente abandonado en su totalidad subsisten una serie de asentamientos de carácter rural: Los Toscales, Machado, La Fuentecilla y el Camino de La Ermita y segregadas de estos y lindando con el Municipio de Candelaria, la Banda de Allá, El Ramonal y el Conde.

En líneas generales en los asentamientos existentes la problemática es similar: dispersión edificatoria, bajo nivel de urbanización, de dotaciones y de zonas verdes.

La zona más consolidada es Machado donde se concentran las pocas dotaciones municipales existentes.

Recientemente ha sido incoado por el Cabildo de Tenerife el BIC del Camino de Candelaria, que recoge asimismo la Casa del Pirata y la Ermita de El Rosario.

4. La Costa

En la zona costera de El Rosario se concentra el crecimiento urbanístico convencional del Municipio, que si bien en origen tenía carácter turístico, hoy es netamente residencial y ligado al crecimiento del Área Metropolitana, con algunas zonas de uso industrial colindantes de Santa Cruz.

Estructurados los diferentes sectores urbanísticos por la Autopista y la Carretera General del Sur, se resuelven en terrenos de difícil topografía separados por profundos barrancos, situación que se complica con la introducción del Tren del Sur promovido por el Cabildo de Tenerife.

La problemática urbanística existente en los diferentes sectores urbanísticos es la siguiente:

I. DE LA AUTOPISTA A LA COSTA.

a) Costanera

Sector urbanizable promovido y urbanizado por Gestur Tenerife en 2 polígonos independientes, uno de ellos urbanizado por Construcciones DAR con problemas de recepción. El polígono de Gestur está recibido por el Ayuntamiento.

La introducción del trazado del Ferrocarril genera algunas modificaciones en las parcelas de borde.

La parcela central superior anexa a la Autopista se vincula al sector mediante una Unidad de Actuación.

b) Boca Cangrejo

Sector de construcción marginal de carácter popular con gran parte de las edificaciones en dominio público o en servidumbre de protección. Tiene difícil encaje en relación a la aplicación de la Ley de Costas dado que la servidumbre de protección es de 100 metros.

c) Costa Caricia

Sector urbanizado en los años 70 y que se paralizó, desarrollándose únicamente 2 parcelas en Edificación Abierta.

Desarrollado en una topografía acantilada, las NNSS del 92 descalificaron las parcelas de excesiva pendiente.

Afectado a su vez por el trazado del Ferrocarril del Sur se propone la urbanización de la parte "útil" del sector.

d) Radazul Bajo

Sector que inició su urbanización en los años 70, donde se vulneró la tipología de la edificación del acantilado.

Fue posteriormente revisado mediante un PERI que no llegó a consolidar la situación real edificada.

Prácticamente consolidado, la urbanización fue rematada por el Ayuntamiento.

Con un nivel de cesiones de dotaciones y zonas verdes muy limitado, el nivel de intervención del PGO es escaso, limitándose a plantear alguna actuación urbanística y dirigir el acondicionamiento de los parques urbanos propuestos en los rellenos de la costa.

e) Tabaiba Baja

En situación similar a Radazul, fue promovido como Plan Especial Turístico en los años 70 y posteriormente fue reordenado mediante Modificación de las NNSS por Gestur.

Desarrollado en un terreno de muy difícil topografía con tipologías “desafortunadas” el margen de maniobra del PGO es muy limitado.

Con escasas cesiones en dotaciones y zonas verdes existe un serio problema de urbanización.

f) El Varadero

Si bien hasta el 23 de mayo de 2007 en que por la COTMAC se aprueba definitivamente el Plan General de El Rosario y con ello el Sector Urbanizable Sectorizado Ordenado de El Varadero, que estaba clasificado como Suelo Apto para Urbanizar en las NNSS del 92 y contaba con Plan Parcial aprobado definitivamente por silencio administrativo, el 15 de octubre de 2007 se suspende y finalmente por sentencia de 6 de noviembre de 2009 se anula para que se adecue el Plan General a la categoría asimilable con el ARH de Protección Ambiental 1 de Laderas del PIOT.

II. SOBRE LA AUTOPISTA

a) La Campana

Sector urbano industrial desarrollado en grandes manzanas en terreno de gran pendiente.

En continuidad al sector industrial en el Municipio de Santa Cruz, el planeamiento vigente propone su ampliación hacia el Sur. Afectados sus enlaces por el trazado de la Vía Exterior y la Autopista del Sur, presenta un claro problema de urbanización de viario, redes y zonas verdes.

El margen urbanístico del PGO es limitado proponiéndose algunas modificaciones puntuales y un ajuste de la tipología edificatoria.

b) San Isidro Industrial

Clasificado como Urbanizable Industrial en las NNSS vigentes, se propone mantenerlo y ordenarlo directamente desde el PGO tratando de evitar los problemas de trazado y tipologías del Sector de La Campana.

c) San Isidro Residencial

Limitado entre los Sectores Urbanizables de San Isidro – La Campana y la Carretera General del Sur, este sector clasificado en Suelo Urbano en Unidad de Actuación no se ha desarrollado por dificultades de gestión (gran tamaño y excesivos propietarios).

Para poder viabilizar su desarrollo se propone subdividir en 2 Sectores Urbanizables divididos en varios polígonos.

d) El Chorrillo

Sector Urbano situado sobre la Carretera General del Sur, con edificaciones en gran parte de autoconstrucción con usos industriales en la parte superior lindando con el Tablero. En terrenos de cierta dificultad topográfica y con partes sin consolidar, presenta problemas de desajustes de tipologías, nivel de urbanización y cesiones de suelo.

La propuesta del PGO deberá abordar dichos aspectos.

e) Radazul Alto

Promovido en las mismas condiciones que Radazul Bajo, su problemática actual es en algunos de los aspectos peor, principalmente en el bajo nivel de urbanización del viario, de las redes y zonas verdes.

Existe a su vez un problema de “invasión” ilegal de las zonas verdes por ocupación de jardines de las aldeas.

El PGO deberá abordar dicha problemática.

Colindante con el límite superior del Sector de Radazul existe una zona hasta la Carretera General del Sur, con edificaciones en parte autoconstruidas que es preciso reordenar y articular.

f) Llano Blanco

Entorno a la Carretera de subida a Machado existe un asentamiento popular en parte autoconstruido en edificación cerrada, con problemas de urbanización que es preciso reordenar.

Colindante al mismo y dando a la Carretera General del Sur existe un Sector Urbanizable que linda con el Bco. del Chorrillo y la Montaña de Jagua que se propone sectorizar y ordenar por el PGO.

g) Tabaiba Media y Alta

Promovido en origen en los años 70, como Plan Especial Turístico con la parte Baja, el plan sufrió diversos avatares y fue posteriormente reordenado por Gestur mediante Modificación de NNSS y un Proyecto de Reparcelación que se encuentra actualmente aprobado.

De grandes dimensiones y en terreno de muy difícil topografía el margen de maniobra del PGO es limitado al estar en vigor su instrumento de ordenación.

El Proyecto de Urbanización está redactándose por Gestur.

Como conclusión de la problemática de ordenación de las diferentes zonas urbanísticas del Municipio podemos citar los siguientes aspectos generales:

1) En la zona de La Esperanza, Llano del Moro y Machado:

- ✘ Excesiva dispersión edificatoria
- ✘ Dificultades topográficas
- ✘ Bajo nivel de urbanización
- ✘ Bajo nivel de cesiones de dotaciones y zonas verdes
- ✘ Dificultades de Gestión por el pequeño tamaño de la estructura catastral
- ✘ Desajustes de tipologías

2) En la zona de La Costa

Aparte de los problemas anteriormente señalados podemos añadir los siguientes:

- ✘ Falta de conexión transversal entre sectores colindantes
- ✘ Grandes problemas de urbanización en sectores urbanos consolidados
- ✘ Inadecuación del modelo de ocupación y de las tipologías edificatorias de los sectores urbanos de la Costa en relación a la topografía, que tienen muy difícil reconducción.
- ✘ Ocupaciones marginales en dominio público por edificaciones autoconstruidas, cuya recuperación tiene dificultades de gestión.

3. OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES GENERALES

INTEGRACIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES DERIVADAS DE LA APLICACIÓN DEL DECRETO 35/95

En el documento n° 3 de Memoria de Información y Contenidos Ambientales, obligación de todo instrumento de planeamiento, se hacía un exhaustivo análisis de los recursos ambientales, socioeconómicos, y culturales, así como se hace una relación de impactos y se describen los usos e infraestructuras existentes.

Dichos estudios bases, constituyen el soporte en base al cual se establecen unas Unidades Ambientales Homogéneas a nivel Municipal y se establece una Diagnósis Ambiental, una valoración del Modelo de Ordenación Propuesto, haciéndose unas Determinaciones Específicas para las distintas categorías de suelo.

A grandes rasgos el espíritu del Decreto 35/95, pretende integrar los Contenidos Ambientales y con ello sus determinaciones dentro del propio marco urbanístico del Plan General, de forma tal que se justifiquen las decisiones de planeamiento de cara a la Clasificación General del Suelo Municipal en sus diferentes categorías.

Como resumen de las Medidas Ambientales derivadas de la aplicación del Decreto 35/95 en el ámbito del Municipio de El Rosario y que podemos hacerlos coincidir con los de la presente modificación puntual, podemos citar las siguientes:

5.1. EN EL SUELO URBANO

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

5.2. EN EL SUELO URBANIZABLE

- Proteger los hitos geomorfológicos y los cauces de barrancos.
- Tratamiento integral del ciclo del agua, mejorando la red de saneamiento y el tratamiento de las aguas residuales, propiciando su reciclado.
- Separación de aguas pluviales de la red de saneamiento para evitar dimensionados absurdos, incluso desde las propias edificaciones.
- Integración de los espacios con valor natural como zonas verdes o espacios libres del propio sector.
- Adaptación a la topografía del terreno evitando excesivos movimientos de tierra.
- Disponer arbolado de porte en el viario.
- Reconocimiento y preservación de los restos arqueológicos.
- Corrección de taludes
- Protección de la calidad del aire y del cielo.
- Remate de los bordes con el suelo rústico mediante murados de piedra.

Finalmente se dan una serie de directrices específicas de contenido ambiental, para el desarrollo de los Sectores propuestos en Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado y Sectorizado, así los siguientes:

A) LA ESPERANZA

1) La Cañada 1.

- Adaptar el viario y las tipologías al lugar.
- Crear sendas barreras arbóreas para suavizar la implantación en el paisaje del lugar.
- Separar el residencial del industrial con paseos arbolados.

2) Llano del Moro 1.

- Liberar parte de suelo para crear dos grandes parques urbanos.
- Articularse con el viario colindante mejorando el espacio urbano con arbolado.
- Adaptarse a la topografía.
- Delimitar el borde con el Suelo Rústico con murados de piedra.
- Arbolado de porte en viario

3) Llano del Moro 2.

- Localizar el parque urbano en la vaguada interior adaptándose al accidente topográfico existente.
- Articularse con el viario colindante mejorando el espacio urbano con arbolado de porte.
- Arbolado de porte en viario

B) LA COSTA

4) Costa Caricia

- Mantener en suelo rústico las parcelas desclasificadas por las NNSS del 92 de excesiva pendiente.
- Aprovechar el viario existente
- Mejorar el acondicionamiento del borde litoral
- Mejorar el acondicionamiento del borde litoral.
- Perimetrar la urbanización con peatonales de borde rematados con muros de piedra.
- Escalonar las edificaciones adaptando las tipologías a las pendientes de las parcelas propiciando las vistas.
- Disponer barrera vegetal de protección con la Autopista.
- Evitar cualquier tipo de afección a barranco o acantilado.
- Soterrar las redes aéreas que atraviesan el Sector.

5) Llano Blanco.

- Perimetrar la urbanización con peatonales y disponer muros de piedra en el borde del barranco.
- Proteger el barranco de El Chorrillo evitando cualquier tipo de afección o vertido.
- Adaptar las tipologías a las pendientes del terreno
- Mejorar el espacio urbano disponiendo arbolado de porte.
- Articular la urbanización con el viario de borde.

6) El Chorrillo.

- Liberar la parte del sector de mayor pendiente, manteniéndola en estado natural.
- Perimetrar la urbanización con peatonales y disponer muros de piedra en el borde del barranco.
- Proteger el barranco evitando cualquier tipo de afección o vertido.
- Adaptar las tipologías a las pendientes del terreno
- Mejorar el espacio urbano disponiendo arbolado de porte.
- Articular la urbanización con el viario de borde.

7) San Isidro (Industrial)

- Proteger el barranco evitando cualquier tipo de afección o vertido.
- Disponer muros de piedra en el borde del barranco
- Adaptar las tipologías a las pendientes del terreno

- Articular la urbanización con el viario de los sectores colindantes
- Separar con “verde”, dotaciones y equipamientos, el encuentro con el tejido residencial anexo.
- Disponer barrera vegetal de protección con la Autopista.

5.3. EN EL SUELO RÚSTICO

- Preservación de los suelos fértiles y control de la erosión
- Fomento de las prácticas agrícolas tradicionales y mantenimiento de los abancalados de piedra.
- Manejo racional de la ganadería
- Control y adaptación de todas las construcciones agrícolas y ganaderas que se permitan en el suelo rústico.
- Protección de los bordes y cauces de barrancos
- Protección de los bienes culturales y arqueológicos
- Protección de los suelos de interés natural y costero
- Concentración de la edificación en los bordes de los caminos de los Asentamiento Rústicos.
- Mejora y adaptación al lugar de las tipologías de los Asentamientos Rústicos, evitando elementos discordantes.
- Mantenimiento de la vegetación “rural” existente.
- Control de las ampliaciones de la red viaria evitando trazados de alto impacto, rematándose y revegetándose sus bordes.
- Control y remate de todos los trazados de las nuevas redes infraestructurales.

4. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS ÁMBITOS SUJETOS A MODIFICACIÓN

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

4.1 EN SUELO URBANIZABLE

SUELO SECTORIZADO Y ORDENADO

1. SUSO-LM1 Llano del Moro 1

- Sector situado al costado oeste de Llano del Moro donde se afecta una superficie de 16.643 m² correspondiente al viario estructural de borde que conecta el C/ del Sino con la carretera de Llano del Moro, C/ de San Francisco de Paula.
- En un primer tramo el Sistema General Viario coincide con el C/ de Porcuna, para luego discurrir por una de bancales abandonados de pendiente elevada, si bien carece de recursos naturales o culturales de interés.

2. SUSO-C2 Llano Blanco

- Sector situado sobre la Carretera General del Sur TF-28 sobre Radazul donde se afecta una superficie de 1.854 m² correspondiente a la corrección de trazado de la TF-28.
- Afecta a la vaguada de la curva de la carretera frente al Polideportivo del Chorrillo que carece de recursos de interés, así como a una "tira" en el Polígono 2 de la ampliación de la Carretera de Llano Blanco.

3. SUSO-C4 Costacaricia

- Sector colindante al cruce de Costanera en la TF-1 donde se afecta una superficie de 8.682 m² correspondiente al Sistema General del Tren del Sur y su dominio público, que ya no discurre por dicho lugar al haberse modificado el trazado del Tren del Sur en el Proyecto Básico en tramitación, si bien urbanísticamente se mantiene hasta que se modifique el Plan Territorial Especial.
- La zona está totalmente alterada por las obras de apoyo a la ampliación del Tercer Carril de la TF-1, careciendo de recursos de interés.

SUELO SECTORIZADO NO ORDENADO

4. SUSNO-E2 El Cascajal 2

- Sector anexo a la Carretera de La Esperanza TF-24 en el acceso al núcleo poblacional, donde se afecta una superficie de 1.061 m² correspondiente a la ampliación de dicho viario.
- La zona afectada se corresponde con bancales abandonados, careciendo de recursos de interés.

5. SUSNO-E3 Carboneras

- Sector anexo a la Carretera de La Esperanza TF-24 frente al Cascajal, donde se afecta una superficie de 1.749 m² correspondiente a la ampliación de la carretera.
- El borde de dicha vía está alterado y carece de recursos de interés. En la zona del Polígono 3 hay plantación de eucaliptos.

6. SUSNO-LM2 Llano del Moro 2

- Sector localizado en el Centro del Núcleo de Llano del Moro en colindancia a las Carreteras TF-272 de La Esperanza a Llano del Moro y la TF-265 de Llano del Moro (Travesía San Francisco de Paula) donde se afecta una superficie de 1.428 m², correspondiente a la ampliación de dichas travesías urbanas.
- Los bordes de dichas vías ocupados en parte por edificaciones, están alterados por uso intensivo, careciendo de recursos naturales o de edificaciones de interés cultural.

7. SUSNO-C7 San Isidro

- Sector colindante con la Carretera General del Sur TF-28 colindante al Polígono Industrial de La Campana, donde se afecta una superficie de 406 m² subdividido en 3 Polígonos autocompensados, dos de los cuales dan frente a la TF-28 afectándose una superficie de sólo 406 m².
- El frente redelimitado está conformado en este caso por el talud abierto de la Carretera General, careciendo de recursos de interés.

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

8. SUNS-E5 La Cañada

- Sector diferido colindante a la Carretera de la Esperanza TF-24 en colindancia al Sector Industrial de la Cañada donde se localiza Montesano, afectándose una superficie de 3.131 m².
- La zona afectada del Sistema General Viario coincide con la ampliación de la Carretera, careciendo de recursos de interés, afectando borde de carretera y banales abandonados.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO TERCARIO

9. SUSNOT-E4 El Cascajal 1

- En colindancia al ámbito Industrial UA-E5 La Cañada, donde se localiza Montesano, da frente a la Carretera de la Esperanza TF-24 afectándose una superficie de 1.928 m².
- Al igual que en el sector anterior la zona afectada se corresponde con la ampliación de la TF-24, afectando borde de carretera y banales abandonados, careciendo de recursos de interés.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO ORDENADO INDUSTRIAL

10. SUSOI-C8 San Isidro Industrial

- Sector Industrial comprendido entre Radazul y el Polígono Industrial de La Campana, dando frente a la autopista del Sur TF-1.
- La zona afectada con una superficie de 2.918 m² se corresponde con la ampliación de la TF-1 que está ya ejecutada donde se produjo un importante movimiento de tierras afectándose a un cantil basáltico, careciendo de recursos de interés.

4.2 EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO RESIDENCIAL EN EJECUCIÓN

1. SUNCU-RE-LM1 Llano del Moro

- Ámbito urbano colindante al núcleo original del Llano del Moro tras la Iglesia, que linda con el Camino del Sino TF-272 y con el Camino San Francisco de Paula TF-265, afectándose una superficie de 498 m².
- Dicha zona es la propia zona de ampliación del viario que actualmente está alterada por dichos viarios, careciendo de recursos de interés.

2. SUNCU-RE-C1 Tabaiba Media y Alta

- Ámbito urbano de viejo Plan Parcial de Tabaiba sobre la autopista, donde resulta afectado por la ampliación de la Carretera General del Sur TF-28 en una superficie de 19.887 m².
- La zona carece de recursos de interés dado que está alterada por el borde de la vía.

4.3 EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO POLÍGONO DE EXPROPIACIÓN

1. SGEL-PEX Carboneras

- Sistema General de Espacio Libre situado junto al acceso de La Esperanza, dando frente a la TF-24, donde se afecta una superficie de 1.475 m².
- El borde de dicha Carretera está ocupado por una arboleda de eucaliptos, que no tienen mayor interés natural.

4.4 EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO EN UA

1. UA-C3 El Chorrillo

- Unidad de Actuación situada en colindancia al Barranco de El Chorrillo dando frente a la Carretera General del Sur TF-28, afectándose una superficie de 2.730 m².
- El ámbito afectado se corresponde con la ampliación del viario, cuyos bordes están alterados por el uso intensivo que tiene la zona, careciendo de recursos de interés.

2. UA-C4 San Isidro-El Chorrillo

- Unidad de Actuación situada bajo la anterior, colindante al Barranco de El Chorrillo, dando frente a la Carretera General del Sur TF-28, afectándose una superficie de 2.238 m².
- La zona afectada se corresponde con una zona alterada por el talud de la propia carretera, careciendo de recursos de interés.

3. UA-C5 Costanera

- Unidad de Actuación situada en el ámbito de Costanera dando frente a la Autopista del Sur TF-1, donde se afecta una superficie de 5.493 m².
- Debido a las obra de ampliación del Tercer Carril de la TF-1 la zona está alterada por movimientos de tierras, careciendo de recursos de interés.

4. UA-E5 La Cañada

- Esta Unidad de Actuación se corresponde con el viejo Polígono Industrial de La Cañada donde se localiza Montesano, dando frente y acceso por la Carretera de La Esperanza TF-24 afectándose una pequeña superficie de 811 m².
- La zona afectada se corresponde con la ampliación del viario en gran parte alterada por el borde de la propia carretera, careciendo de recursos de interés.

5. UA-C6 El Chorrillo Industrial

- Unidad de Actuación situada en la parte alta de El Chorrillo, dando frente a la Carretera de Subida al Tablero TF-256, afectándose una superficie de 328 m².
- La zona está totalmente alterada por uso intensivo y movimientos de tierras, dado que es la zona de acceso a este pequeño Polígono Industrial, careciendo de recursos de interés.

6. UA-C7 Prunisa Industrial

- Unidad de Actuación situada en colindancia al Colegio Rodríguez Campos en El Chorrillo, dando frente a la Carretera de Subida al Tablero TF-265, afectados una superficie de 2.122 m².
- La zona afectada se corresponde con el borde de la ampliación de la TF-265, careciendo de recursos de interés.
- La Unidad de Actuación está desarrollada y en ejecución.

4.5 EN SUELO URBANO CONSOLIDADO EN AUA

1. AUA-C2 Llano Blanco

- Actuación Urbanística Aislada situada en colindancia al Barranco de El Chorrillo junto a Tabaiba Media, dando frente a la Carretera General del Sur TF-28, donde se afecta una superficie de 655 m².
- El ámbito afectado se corresponde con la ampliación de la Carretera y está totalmente alterado por uso intensivo, existiendo varias edificaciones que deberán respetar el retranqueo de la TF-28, carece de recursos de interés.

5. EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES

5.1 ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS

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

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

▪ **Alternativa 0. Interpretación**

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

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

▪ **Alternativa 1. Correcciones de Errores**

- En esta alternativa se plantea ir por la vía de la Corrección de Errores, de forma tal que prevalezca la clasificación de suelo de los sectores urbanizables y ámbitos urbanos de los planos de ordenación detallada, procediéndose a corregir puntualmente el Plano de Clasificación y Categorización del Territorio.

- Esta alternativa se estudió entendiéndose que no entraba en la consideración de “corrección de errores” toda vez que se modificaba el Plano de Ordenación Estructural de Clasificación y Categorización del suelo y nos situábamos en una Revisión Parcial.

▪ **Alternativa 2. Modificación Puntual**

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

- Es la alternativa más viable y la que finalmente se ha elegido.

5.2 VALORACIÓN DETALLADA Y SIGNO DE LOS IMPACTOS

A la hora de evaluar adecuadamente el impacto ambiental derivado de la ejecución de la propuesta de planeamiento presentada, se hace imprescindible analizar, a escala de detalle, el nivel de impacto inherente a las actuaciones con una mayor incidencia territorial. Así, se han adoptado una serie de pautas metodológicas orientadas a tal fin:

a.- En un primer momento, se seleccionan aquéllas actuaciones susceptibles de generar niveles significativos de impacto ambiental.

b.- Posteriormente, en un segundo paso, se establece una valoración del impacto potencial de las actuaciones discriminadas anteriormente.

Respecto al primer paso, como se ha reseñado anteriormente, las fases de análisis y diagnóstico territorial nos ha permitido establecer unos valores de **calidad para la conservación** de las unidades de paisaje que caracterizan el territorio municipal. Tal parámetro, obtenido en su momento de la convergencia de diversos indicadores (biocenosis, paisaje, geomorfología...), ha sido valorado en cuatro categorías cualitativas, de Alta a Muy Baja, susceptibles de una transformación inmediata en valores (Alta = A/ Media=B/Baja=C/Muy baja=D).

En cuanto al **potencial de transformación** de las actuaciones previstas, se relaciona directamente con su capacidad transformadora de las condiciones geoecológicas preexistentes en la fase de ejecución del planeamiento propuesto. En este sentido, se han seleccionado aquéllas actuaciones propuestas que pueden conllevar un impacto significativo, pudiendo observarse que existe una moderada compatibilidad entre las condiciones ambientales existentes y la propuesta de planeamiento recogida en el Plan General de Ordenación. Se aprecia como la significativa calidad geoecológica y paisajística de gran parte del ámbito municipal, es la circunstancia que hace incrementar la posible incidencia de la ejecución de algunas propuestas, especialmente de aquéllas orientadas a la progresión del edificado. Así, los resultados obtenidos permiten considerar, a priori, una cierta significación potencial del impacto ambiental para los **Suelos Urbanizables, Suelos Urbanos No Consolidados, Suelos Rústicos de Asentamiento Rural; Suelos Rústicos de Protección Minera;** así como para algunos **Suelos Rústicos de Protección Agraria y Suelos Rústicos de Protección Costera** (en áreas para las que se proponen determinados usos que no son propios de esta categoría), recogidos en la propuesta de planeamiento.

Por tanto, la relación de actuaciones previstas que se someterán a la evaluación de su impacto ambiental, son las recogidas en el dossier de cuadros resumen que se adjuntan al final de este documento.

Quedan fuera de una evaluación más pormenorizada los suelos propuestos que registran una clara compatibilidad con las condiciones ambientales de los ámbitos a los que afectan. En este sentido, no se consideran posibles valores de impacto significativo, los restantes Suelos Urbanos que, si bien frecuentemente recogen espacios intersticiales por consolidar, constituyen áreas que, desde el diagnóstico ambiental, se insertan en ámbitos que se consideran aptos para el desarrollo edificatorio.

También quedan excluidas de la valoración de su impacto las restantes categorías del Suelo Rústico consideradas, por adaptarse ambientalmente a los ámbitos que afectan y por no conllevar una transformación significativa de las condiciones geoecológicas existentes en dichos espacios.

Una vez concluida la selección de las actuaciones potencialmente más impactantes, el valor concreto de su afección se establecerá aplicando la siguiente pauta

metodológica, por la que cada una de las actuaciones será valorada a un mayor detalle con la siguiente aplicación:

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

A continuación se exponen las fichas, elaboradas a partir de la anterior aplicación, para la evaluación del impacto ambiental de cada una de las actuaciones propuestas con mayor afección territorial potencial. En estas fichas se valora el nivel de impacto de las citadas actuaciones, pudiendo ser éste compatible, moderado, severo, o en su caso, crítico, según la suma resultante de los valores ambientales existentes, al modo siguiente:

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE EL ROSARIO

Modificación Puntual N° 1



VALORACIÓN Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

Cuadro Resumen

ABRIL 2011

Nº	ZONA	Recursos Naturales	Valor Agrícola	Nivel de Pendiente	Estado Actual	Calidad Paisaje	Valor	Valoración
LA ESPERANZA								
1	UA-E1 Zamorano I	0	2	0	1	1	4	Bajo Interés
2	SGEL-PEX Carboneras	0	3	0	1	2	5	Bajo Interés
3	SUSNO-E2 El Cascajal 2	0	2	0	1	1	4	Bajo Interés
4	SUSNO-E3 Carboneras	0	2	0	1	1	4	Bajo Interés
5	SUSNO-E4 El Cascajal 1	0	2	0	1	1	4	Bajo Interés
6	SUNS-E5 La Cañada	1	2	0	1	1	5	Bajo Interés
LLANO DEL MORO								
7	SUNCU-RE Llano del Moro	0	0	1	0	1	2	Muy Bajo Interés
8	SUSO-LM1 Llano del Moro 1	0	2	0	1	0	3	Muy Bajo Interés
9	SUSNO-LM2 Llano del Moro 2	2	1	0	1	1	5	Bajo Interés
COSTA								
10	SUNCU-RE Tabaiba	0	0	1	0	1	2	Muy Bajo Interés
11	UA-C3 El Chorrillo	0	1	1	1	1	4	Bajo Interés
12	UA-C4 San Isidro-El Chorrillo	0	1	2	1	1	5	Bajo Interés
13	UA-C5 Costanera	0	0	2	1	1	4	Bajo Interés
14	UA-C6 El Chorrillo Industrial	0	1	0	1	1	3	Muy Bajo Interés
15	UA-C7 Prunisa Industrial	0	0	0	0	0	0	Muy Bajo Interés
16	SUSO-C2 Llano Blanco	1	1	1	1	1	5	Bajo Interés
17	SUSO-C4 Costacaricia	0	0	2	1	2	5	Bajo Interés
18	SUSNO-C7 San Isidro 2	0	1	1	1	1	4	Bajo Interés
19	SUSOI-C8 San Isidro Industrial	1	1	1	1	2	6	Bajo Interés

Tomando en consideración las apreciaciones expuestas sobre las características y posible incidencia ambiental de la clasificación y categorización del suelo presentada, se puede estimar que ésta, no conlleva un impacto significativo respecto a las características geoecológicas y funcionales del municipio de El Rosario; debiéndose aplicar las medidas correctoras propuestas para asegurar una mayor adecuación a las condiciones territoriales existentes de las actuaciones previstas.

6. DIAGNOSIS AMBIENTAL

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

6.1 EN SUELO URBANIZABLE

SUELO SECTORIZADO Y ORDENADO

1. SUSO-LM1 Llano del Moro 1

- El ámbito afectado corresponde al trazado del nuevo viario estructural entre el Camino del Sino y el Camino San Francisco de Paula, discurriendo en un primer tramo por el Camino de Porcuna y en un segundo tramo por suelo abancalado abandonado, produciéndose en dicha zona un importante movimiento de tierras, si bien la zona carece de recursos de interés.

2. SUSO-C2 Llano Blanco

- En este caso el ámbito afectado corresponde a la ampliación del borde de la Carretera de Machado y a la conexión de trazado con la Carretera General del Sur TF-28, actuándose sobre borde viario en parte alterado no teniendo mayor relevancia, no existiendo recursos de interés.

3. SUSO-C4 Costacaricia

- Se actúa en este caso en el borde inferior de la Autopista TF-1 que está prácticamente alterado por las obras de movimientos de tierras de la ampliación de la Autopista TF-1, y ocupado por el Tren del Sur.
- Su posterior acondicionamiento supone una clara mejora ambiental.

SUELO SECTORIZADO NO ORDENADO

4. SUSNO-E2 El Cascajal 2

- Se corresponde en este caso el ámbito afectado con la ampliación de la Carretera de La Esperanza TF-24 que en gran parte coincide con el borde alterado de la carretera y en parte con bancales abandonados que se cultivan esporádicamente, careciendo de recursos de interés.

5. SUSNO-E3 Carboneras

- Situado en el frente del sector anterior, se afecta igualmente al borde de la Carretera de La Esperanza TF-24, en parte alterado y en parte ocupado por una arboleda de eucaliptos, no teniendo mayor relevancia.

6. SUSNO-LM2 Llano del Moro 2

- Se afecta en este caso el borde del Camino de San Francisco de Paula, que está ya alterado, no teniendo mayor relevancia dicha actuación, ya que se corresponde con un borde urbano urbanizado.

7. SUSNO-C7 San Isidro

- En este caso el ámbito afectado coincide con la ampliación de la Carretera General del Sur TF-28 cuyo borde está alterado por el propio talud de la Carretera.
- El acondicionamiento de la zona verde de borde supondrá la corrección de dicho impacto y supondrá una clara mejora ambiental.

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

8. SUNS-E5 La Cañada

- Se afecta al borde de la Carretera de la Esperanza TF-24, en parte alterado por la propia carretera y en parte ocupado por bancales abandonados.
- No presenta mayor relevancia y carece de recursos de interés.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO TERCARIO

9. SUSNOT-E4 El Cascajal 1

- El ámbito afectado comprende la ampliación del borde de la Carretera de la Esperanza TF-24, en parte alterado por la propia carretera y en parte ocupado por bordes de bancales abandonados, careciendo de recursos de interés.
- La ejecución de la carretera y de la Zona Verde lineal del frente supone una clara mejora ambiental.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO ORDENADO INDUSTRIAL

10. SUSOI-C8 San Isidro Industrial

- El ámbito afectado incumbe a una pequeña zona del borde con la Autopista TF-1, ya alterado por los movimientos de tierras de las obras del Tercer Carril.
- El acondicionamiento de dicho Espacio Libre de protección del viario supondrá una clara mejora ambiental, careciendo de recursos de interés.

6.2 EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO RESIDENCIAL EN EJECUCIÓN

1. SUNCU-RE-LM1 Llano del Moro

- El ámbito afectado corresponde a la ampliación de los viarios, Camino del Sino y el Camino San Francisco de Paula, que ya están totalmente alterados por uso intensivo, no teniendo dicha actuación mayor relevancia, ya que es un borde urbano urbanizado.

2. SUNCU-RE-C1 Tabaiba Media y Alta

- Se corresponde en este caso el ámbito afectado con la ampliación a ambos márgenes de la Carretera General del Sur TF-28, que en gran parte del recorrido ya está consolidado en las zonas de los frentes edificados, no teniendo dicha actuación mayor relevancia.

6.3 EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO POLÍGONO DE EXPROPIACIÓN

1. SGEL-PEX Carboneras

- En este caso el ámbito afectado se corresponde con la ampliación de la Carretera de La Esperanza TF-24, y en concreto la vía de servicio.
- Se afecta una arboleda de eucaliptos que no tiene mayor importancia.

6.4 EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO EN UA

1. UA-C3 El Chorrillo

- La zona afectada se corresponde con la ampliación de la Carretera General del Sur TF-28, que bordea el límite inferior de la Unidad de Actuación.
- La zona actualmente está transformada no teniendo la actuación mayor relevancia, mejorándose ambientalmente en la parte de la Zona Verde al acondicionarse dicho espacio libre.

2. UA-C4 San Isidro-El Chorrillo

- Situada bajo la Carretera General del Sur TF-28, la zona afectada se corresponde con el talud abierto de la propia carretera.
- Se mejora ambientalmente el ámbito con la vía de servicio y el acondicionamiento de la Zona Verde colindante.

3. UA-C5 Costanera

- La zona afectada se corresponde con el viario de la Autopista TF-1 y el trazado del Tren del Sur, que si bien está recogido en el PGO, su nuevo trazado ya no discurre por la zona.
- Se afectaría un Espacio Libre que mejoraría ambientalmente con su acondicionamiento.

4. UA-E5 La Cañada

- En este caso la zona redelimitada se corresponde con la zona de ampliación de la Carretera de La Esperanza TF-24 y parte de la rotonda de acceso a dicho ámbito.
- La afección no es relevante dada su pequeña entidad y en cualquier caso la obra de dicho viario remataría los bordes actualmente afectados.

5. UA-C6 El Chorrillo Industrial

- La zona redelimitada se corresponde con la ampliación de la Carretera de Subida al Tablero TF-256 y la rotonda de acceso en una pequeña superficie.
- El acondicionamiento de dicho viario mejora ambientalmente la zona, alterada por uso intensivo y movimiento de tierras.

6. UA-C7 Prunisa Industrial

- Colindante con la anterior, la zona redelimitada se corresponde con la ampliación de la Carretera de Subida al Tablero TF-265.
- Se mejora ambientalmente la zona al acondicionarse la Zona Verde del frente del viario.

6.5 EN SUELO URBANO CONSOLIDADO EN AUA

1. AUA-C2 Llano Blanco

- La zona redelimitada se corresponde con la ampliación de la Carretera General del Sur TF-28.
- Alterada por uso intensivo se mejoraría ambientalmente con la obra de ampliación de la propia carretera.

En líneas generales y a efectos de Diagnóstico Ambiental, todos los ámbitos o sectores sujetos a la presente Modificación, se corresponden con bordes alterados de viario estructural, careciendo de recursos naturales o culturales de interés, no modificándose el destino final de los ámbitos de ordenación, aspecto ya evaluado ambientalmente por el Plan General.

7. MEDIDAS AMBIENTALES PROTECTORAS Y CORRECTORAS

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

Se definen como medidas correctoras aquellas propuestas cuyo fin es minimizar el posible impacto que pueda conllevar la aplicación de las determinaciones del Planeamiento presentado. Tales medidas pueden agruparse en tres categorías:

- **Preventivas.** Se consideran como tales aquellas propuestas incorporadas en el documento de planeamiento y que cumplen la función de medidas correctoras. Estas medidas preventivas son las que producen una corrección más eficaz, ya que se materializan en el propio proceso de selección de alternativas

El Plan General de Ordenación incorpora una serie de medidas de tipo preventivo entre las que destacan la planificación del tráfico rodado, la rehabilitación y reutilización de las viviendas existentes, la inclusión de un catálogo de protección del patrimonio arquitectónico y etnográfico municipal, la concepción racional e integrada de las instalaciones y construcciones (tipologías, dimensiones, materiales constructivos...) y, en general, todas las medidas de soluciones alternativas.

- **Compensatorias.** Estas medidas tratan de compensar los posibles efectos negativos inevitables de algunas de las determinaciones previstas con otros de signo positivo.

Como medidas compensatorias podrían señalarse la creación de espacios de ocio, deportivos y de esparcimiento o la recuperación de las labores agrícolas como medio de restaurar condiciones ambientales en vías de degradación.

- **Correctoras.** Como tales se entiende la introducción de nuevas acciones, que palian o atenúan los posibles efectos negativos de algunas determinaciones del Planeamiento.

En epígrafes posteriores de este anexo se exponen, para cada actuación considerada, las medidas correctoras propuestas, que permitirán reducir la magnitud del impacto resultante tras la aplicación de las mismas. En algunos casos, la disminución del impacto derivado de la aplicación de medidas correctoras no implica, necesariamente, el cambio de grado de magnitud, al no superar los umbrales que definen las cuatro categorías establecidas. Estas categorías se explican brevemente a continuación junto a la necesidad o conveniencia de la aplicación de medidas correctoras:

- **Impacto compatible.** (Nada significativo). La actuación es compatible respecto a los valores ambientales del espacio sobre el que se instala o no supone afecciones significativas, no siendo necesarias las medidas correctoras.
- **Impacto moderado.** (Poco significativo). La adecuación de la actividad respecto a las condiciones ambientales existentes requerirá la aplicación de pequeñas medidas correctoras.
- **Impacto severo.** (Significativo). La magnitud del impacto exige, para su integración en el medio, la aplicación de fuertes medidas correctoras. Aunque con su aplicación disminuya el impacto, no se garantiza la completa integración de la actuación en el medio.
- **Impacto crítico.** (Muy Significativo). La magnitud del impacto es superior al umbral aceptable, se produce una pérdida permanente de las condiciones del medio sin posibilidad de recuperación incluso con adopción de medidas correctoras.

B. RESPECTO A LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y RED VIARIA

La correcta ubicación espacial de las actuaciones no garantiza una buena integración en el medio por lo que, además de la elección del emplazamiento, como medida preventiva en la fase de planeamiento general, deberán evaluarse las afecciones que se producirían a partir del planeamiento de desarrollo y ejecución. Esto permitiría controlar el “cómo” se realizan las acciones, cuestión que, obviamente, escapa a los objetivos planteados en este instrumento de planeamiento.

Desde la óptica del planeamiento general, sólo podrán ser controladas la dimensión y localización espacial de las actuaciones, puesto que las determinaciones emanadas a ese nivel no tienen mayor grado de concreción y se limitan a definir la clasificación del suelo y la asignación de usos, pero la forma de ejecutarse deberá ser controlada desde los planeamientos de desarrollo y ejecución más específicos.

De cualquier modo, desde este Plan General de Ordenación se propone la adopción de una serie de medidas correctoras de tipo general, con el fin de establecer recomendaciones a la hora de ejecutar el planeamiento. Estas medidas se exponen a continuación:

1. RESPECTO AL SUELO URBANIZABLE

Sin embargo, otros efectos ligados a las nuevas áreas a urbanizar sí pueden ser corregidos total o parcialmente:

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

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

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

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

Se adaptarán las diferentes tipologías a la topografía del terreno.

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

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

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

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

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

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

Se recomienda la canalización subterránea de toda las redes infraestructuras.

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

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

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

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

2. RESPECTO AL SUELO URBANO

Se acometerán actuaciones de mejora del tratamiento de borde de calzadas, empleando para ello métodos comunes de ajardinamientos.

Se abordarán actuaciones de mejora del firme de algunos viales, así como el acondicionamiento de diversas aceras.

Elección del mobiliario urbano (banco, papeleras, luminarias de alumbrado público...) acorde con las características edificatorias existentes, debiéndose buscar su integración en el paisaje urbano.

Se deberá resolver la contaminación visual derivada del tendido eléctrico y telefónico aéreo, así como del "cableado" sistemático de fachadas. Para ello se aportan las siguientes soluciones:

Se procederá a la canalización subterránea de todas las redes

Restauración o rehabilitación de edificaciones deterioradas.

El ajardinamiento se acometerá con especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes, debiendo ser preferiblemente especies autóctonas.

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

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

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

Se intentará peatonizar las zonas más consolidadas.

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

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

Evitar la compactación del suelo seleccionando, en lo posible, maquinaria ligera y evitando el tránsito o aparcamiento de vehículos en las zonas no diseñadas al efecto.

Siempre que el tránsito de vehículos pesados se realice por pistas de tierras éstas deberían ser previamente mojadas para evitar la emisión de partículas a la atmósfera a un micro o mesoescala.

En los casos en los que los movimientos de tierras den lugar al mantenimiento de grandes superficies expuestas se tomarán las medidas oportunas, como la revegetación, para evitar los procesos erosivos.

Disminución de las pendientes de los taludes originados, así como su longitud como mecanismo para evitar la erosión por aceleración de la escorrentía superficial.

Evitar la contaminación acústica derivada del tránsito de maquinarias de obra. Para ello se pueden aprovechar los obstáculos naturales o instalar pantallas artificiales que eviten la propagación del ruido hacia las zonas más pobladas. También se puede incidir en la organización del tránsito de maquinaria y de vehículos, de manera que se controlen los incrementos de niveles sonoros ocasionados por los mismos.

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

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

1. EN SUELO URBANIZABLE

SUELO SECTORIZADO Y ORDENADO

1. SUSO-LM1 Llano del Moro 1

- En este caso el impacto se considera **significativo** por cuanto la obra del viario conlleva un importante movimiento de tierras, si bien se opera sobre un azona de banales abandonados.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

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

2. SUSO-C2 Llano Blanco

- Dado que únicamente se afecta el borde de la Carretera de Llano Blanco a Machado y la Carretera General del Sur TF-28 por su ampliación, el impacto es **poco significativo**, ya que la zona está alterada.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Reutilizar la tierra vegetal y la vegetación del lugar para la urbanización de la zona verde.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

3. SUSO-C4 Costacaricia

- En este caso el impacto es **poco significativo** dado que la zona sobre la que se actúa está totalmente alterada por los movimientos de tierra de la ampliación de la Autopista TF-1, si bien sería significativo si se llegara a ejecutar la obra del Tren del Sur, que ha modificado el trazado.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Aprovechar la piedra y tierra vegetal para la zona verde.
- Adaptarse a la topografía del lugar.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Rematar los espacios libres y zonas verdes con murados de piedra.

SUELO SECTORIZADO NO ORDENADO

4. SUSNO-E2 El Cascajal 2

- El impacto en este caso es **poco significativo** dado que se afecta únicamente a la ampliación de la Carretera de La Esperanza TF-24, que se remata con vía de servicio.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Separar el tráfico de la Carretera de la Esperanza TF-24 mediante vía de servicio arbolada.
- Reutilizar la tierra vegetal y la vegetación del lugar para la urbanización de la zona verde.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

5. SUSNO-E3 Carboneras

- También en este caso, en este sector situado frente al anterior, se afecta el borde de la ampliación de la Carretera de La Esperanza TF-24, siendo su impacto **poco significativo** afectándose parte de arboleda de eucaliptos.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Separar el tráfico de paso del interior mediante vía de servicio, manteniendo en la medida de lo posible los eucaliptos que coincidan con la mediana.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Aprovechar la tierra vegetal.

6. SUSNO-LM2 Llano del Moro 2

- En este caso el impacto es **poco significativo** dado que incumbe a la ampliación del Camino de San Francisco de Paula que está ya alterado.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Eliminar todos los restos de obra y rematar la urbanización.

7. SUSNO-C7 San Isidro

- En este caso el ámbito afectado se refiere a la ampliación de la Carretera General del Sur TF-28 que presenta talud abierto que se corrige con la propia obra de la vía de servicio, por lo que su impacto es **poco significativo**.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Separar con mediana arbolada la vía de servicio.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Evitar cualquier tipo de vertido o basura.
- Aprovechamiento de la tierra vegetal.

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

8. SUNS-E5 La Cañada

- También en este caso se produce un afección en el borde de la Carretera de la Esperanza TF-24, si bien su impacto es **poco significativo**.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Separar con mediana arbolada la vía de servicio.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Evitar cualquier tipo de vertido o basura.
- Aprovechamiento de la tierra vegetal.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO TERCARIO

9. SUSNOT-E4 El Cascajal 1

- Se afecta en este caso también a la ampliación de la Carretera de la Esperanza TF-24, que se amplía mediante vía de servicio, afectando suelo abanacado siendo su impacto **poco significativo**.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Separar con mediana arbolada la vía de servicio.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Evitar cualquier tipo de vertido o basura.
- Aprovechamiento de la tierra vegetal.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO ORDENADO INDUSTRIAL

10. SUSOI-C8 San Isidro Industrial

- Dado que se afecta el borde de la Autopista TF-1 por su ampliación que está ya ejecutada, el impacto fue **significativo** por el movimiento de tierras que conllevó y se justificó en el marco del Tercer Carril.

Las medidas ambientales a aplicar fueron las siguientes:

- Saneamiento del corte topográfico para evitar desprendimientos.
- Retirada de todo tipo de vertidos.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Revegetación del borde con la vegetación propia del lugar.

2. EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO RESIDENCIAL EN EJECUCIÓN

1. SUNCU-RE-LM1 Llano del Moro

- Se afecta en este caso a una pequeña superficie de la ampliación del Camino del Sino y del Camino San Francisco de Paula, en pleno Centro Urbano de Llano del Moro, siendo su impacto **poco significativo**.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Rematar las aceras de la urbanización con arbolado de porte.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

2. SUNCU-RE-C1 Tabaiba Media y Alta

- El ámbito delimitado de corresponde en este caso con la ampliación de la Carretera General del Sur TF-28 a su paso por Tabaiba Media y Alta, que está en parte ejecutado, siendo su impacto **poco significativo**.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Evitar cualquier tipo de vertido.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

3. EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO POLÍGONO DE EXPROPIACIÓN

1. SGEL-PEX Carboneras

- El ámbito redelimitado incumbe a la ampliación de la Carretera de La Esperanza TF-24 a su paso por La Esperanza, afectándose con la ampliación de dicha carretera una arboleda de eucaliptos, siendo su impacto **poco significativo**.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Separar con mediana arbolada la vía de servicio.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Evitar cualquier tipo de vertido o basura.
- Aprovechamiento de la tierra vegetal.

4. EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO EN UA

1. UA-C3 El Chorrillo

- El ámbito redelimitado corresponde a la ampliación de la Carretera General del Sur TF-28 mediante vía de servicio, siendo su impacto **poco significativo** dado que se opera sobre una zona alterada.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Remate de la vía de servicio con mediana arbolada.
- Evitar cualquier tipo de vertido.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

2. UA-C4 San Isidro-El Chorrillo

- El ámbito redelimitado coincide con la ampliación de la Carretera General del Sur TF-28 que presenta talud abierto que se remata con vía de servicio, siendo su impacto **poco significativo**.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Remate de la vía de servicio con mediana arbolada.
- Evitar cualquier tipo de vertido.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

3. UA-C5 Costanera

- En este caso el ámbito redelimitado coincide con la ampliación de la Autopista TF-1 y la ocupación del Tren del Sur, cuya última propuesta de trazado lo desplaza fuera de la zona, siendo por ello **poco significativo**, dado que se opera sobre una zona ya fuertemente alterada.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Retirada de todos los materiales extraños al lugar.
- Acondicionamiento del Espacio Libre con vegetación de porte y remates de muros de piedra.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

4. UA-E5 La Cañada

- Se corresponde la zona redelimitada con la ampliación de la Carretera de La Esperanza TF-24, afectándose bancales abandonados, siendo su impacto **poco significativo**.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Aprovechar la tierra vegetal para la zona verde.
- Rematar la vía de servicio con mediana y la rotonda con arbolado y vegetación.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.
- Rematar los bordes con murados de piedra.

5. UA-C6 El Chorrillo Industrial

- La zona redelimitada se corresponde con una pequeña ampliación de la Carretera de Subida al Tablero TF-256, siendo su impacto **poco significativo** dado que la zona está totalmente alterada.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Evitar cualquier tipo de vertido.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

6. UA-C7 Prunisa Industrial

- En este caso se corresponde también con la ampliación de la Carretera de Subida al Tablero TF-265, siendo su impacto **poco significativo**, dado que se actúa sobre una zona fuertemente alterada por uso industrial y que además está en ejecución.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Evitar cualquier tipo de vertido.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

5. EN SUELO URBANO CONSOLIDADO EN AUA

1. AUA-C2 Llano Blanco

- Se corresponde el ámbito redelimitado con la ampliación de la Carretera General del Sur TF-28 cuyo borde está totalmente alterado por uso intensivo, siendo su impacto **poco significativo**.

Las medidas ambientales a aplicar serán las siguientes:

- Evitar cualquier tipo de vertido.
- Soterrar todas las redes infraestructurales.

En líneas generales las actuaciones previstas en los sectores o ámbitos sujetos a modificación incumben a los bordes de viario estructural, fundamentalmente a la Carretera General del Sur TF-28, a la Autopista del Sur TF-1, a la Carretera de La Esperanza TF-24 y a las carreteras TF-272 y TF-256, donde o bien la actuación consiste en la ampliación de la sección de la vía o corrección de trazado.

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

En general los impactos son poco significativos en la mayor parte de los casos, dado que casi todos los ámbitos redelimitados corresponden a borde alterado de viario.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE EL ROSARIO



MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 1
Cuadro Resumen Caracterización Ambiental
ABRIL 2011

SUELO URBANIZABLE	Superficie Sector + SG-Viario	SG-Viario	Superficie Sector	%	Recursos Naturales y Culturales	Estado Actual	Tipo de Actuación	Signo del Impacto
SUSO-LM1 Llano del Moro 1	126.123 m²	16.643 m²	109.480 m²	13,20	Carece de recursos	Bancales abandonados	Viaro estructural	Significativo
SUSO-C2 Llano Blanco	192.617 m²	1.854 m²	190.763 m²	0,96	Carece de recursos	Borde viario	Ampliación viario TF-28	Poco significativo
Polygono 1	93.024 m²	120 m²	92.904 m²	0,13	Carece de recursos	Borde viario	Ampliación viario TF-28	Poco significativo
Polygono 2	99.593 m²	1.734 m²	97.859 m²	1,74	Carece de recursos	Borde viario	Ampliación viario TF-28	Poco significativo
SUSO-C4 Costacarcía	86.960 m²	8.682 m²	78.278 m²	9,98	Carece de recursos	Alterado por movimientos de tierras	Acondicionamiento espacio libre	Poco significativo
SUSNO-E2 El Cascajal 2	26.996 m²	1.061 m²	25.935 m²	3,93	Carece de recursos	Bancales abandonados	Ampliación de viario	Poco significativo
SUSNO-E3 Carboneras	42.397 m²	1.749 m²	40.648 m²	4,13	Carece de recursos	Borde alterado	Ampliación viario TF-24	Poco significativo
Polygono 1	17.567 m²	374 m²	17.193 m²	2,13	Carece de recursos	Borde alterado	Ampliación viario TF-24	Poco significativo
Polygono 2	14.147 m²	63 m²	14.084 m²	0,45	Carece de recursos	Borde alterado	Ampliación viario TF-24	Poco significativo
Polygono 3	10.663 m²	1.312 m²	9.371 m²	12,28	Carece de recursos	Borde alterado	Ampliación viario TF-24	Poco significativo
SUSNO-LM2 Llano del Moro 2	82.340 m²	1.428 m²	80.912 m²	1,73	Carece de recursos	Borde urbano con viario asfaltado	Ampliación viario	Poco significativo
Polygono 1	64.371 m²	1.428 m²	62.943 m²	2,22	Carece de recursos	Borde urbano con viario asfaltado	Ampliación viario	Poco significativo
Polygono 2	17.969 m²	0 m²	17.969 m²	0,00	Carece de recursos	Borde urbano con viario asfaltado	Ampliación viario	Poco significativo
SUSNO-C7 San Isidro 2	69.859 m²	406 m²	69.453 m²	0,58	Carece de recursos	Borde con talud abierto	Ampliación viario TF-28	Poco significativo
Polygono 1	29.672 m²	367 m²	29.305 m²	1,24	Carece de recursos	Borde con talud abierto	Ampliación viario TF-28	Poco significativo
Polygono 2	25.993 m²	39 m²	25.064 m²	0,16	Carece de recursos	Borde con talud abierto	Ampliación viario TF-28	Poco significativo
Polygono 3	15.094 m²	0 m²	15.094 m²	0,00	Carece de recursos	Borde con talud abierto	Ampliación viario TF-28	Poco significativo
SUNS-E5 La Cañada	101.390 m²	3.131 m²	98.259 m²	3,09	Carece de recursos	Borde alterado y banquetes abandonados	Ampliación viario TF-24	Poco significativo
SUSNOT-E4 El Cascajal 1	42.810 m²	1.928 m²	40.882 m²	4,50	Carece de recursos	Borde alterado y banquetes abandonados	Ampliación viario TF-24	Poco significativo
SUSOC8 San Isidro Industrial	164.791 m²	2.918 m²	161.873 m²	1,77	Carece de recursos	Borde de autopista ya ejecutado	Ampliación TF-1	Poco significativo
Polygono 1	118.627 m²	1.645 m²	116.982 m²	1,56	Carece de recursos	Borde de autopista ya ejecutado	Ampliación TF-1	Poco significativo
Polygono 2	46.164 m²	1.073 m²	45.091 m²	2,32	Carece de recursos	Borde de autopista ya ejecutado	Ampliación TF-1	Poco significativo
TOTAL	936.283 m²	39.800 m²	896.483 m²	4,25				

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE EL ROSARIO



MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 1

Cuadro Resumen Caracterización Ambiental

ABRIL 2011

SUELO URBANO	Superficie Ámbito + SG-Viarío	SG-Viarío	Superficie Ámbito	%	Recursos Naturales y Culturales	Estado Actual	Tipo de Actuación	Signo del Impacto
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO_RESIDENCIAL EN EJECUCIÓN								
SUNCU-RE-LM1 Llano del Moro	33.101 m²	498 m²	32.603 m²	1,50	Carece de recursos	Borde viario urbano	Ampliación viario TF-272	Poco significativo
SUNCU-RE-C1 Tabaiba Alta y Media	612.826 m²	19.887 m²	592.939 m²	3,25	Carece de recursos	Borde carretera	Ampliación viario TF-28	Poco significativo
TOTAL	645.927 m²	20.385 m²	625.542 m²	3,16				
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO_POLIGONO EXPROPIACIÓN								
SSEL-PEX Carboneras	19.909 m²	1.475 m²	17.434 m²	7,80	Carece de recursos	Arboleda de eucaliptos	Ampliación viario TF-24	Poco significativo
TOTAL	19.909 m²	1.475 m²	17.434 m²	7,80				
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO_UNIDADES DE ACTUACIÓN								
UA-C3 El Chorrillo	14.936 m²	2.730 m²	12.206 m²	18,28	Carece de recursos	Zona alterada por uso intensivo	Ampliación viario TF-28	Poco significativo
UA-C4 San Isidro-El Chorrillo	15.489 m²	2.238 m²	13.251 m²	14,45	Carece de recursos	Zona alterada por talud abierto	Ampliación viario TF-28	Poco significativo
UA-C5 Costanera	30.749 m²	5.493 m²	25.256 m²	17,86	Carece de recursos	Zona alterada por movimientos de tierras	Ampliación TF-1	Poco significativo
UA-E5 La Cañada	125.165 m²	811 m²	124.354 m²	0,65	Carece de recursos	Borde de carretera alterado	Ampliación viario TF-24	Poco significativo
UA-C6 El Chorrillo Industrial	31.475 m²	328 m²	31.147 m²	1,04	Carece de recursos	Borde de carretera alterado por uso intensivo	Ampliación viario TF-265	Poco significativo
UA-C7 Prunisa Industrial	27.590 m²	2.122 m²	25.468 m²	7,89	Carece de recursos	Borde de carretera afectado por obra en ejecución	Ampliación viario TF-265	Poco significativo
TOTAL	245.404 m²	13.722 m²	231.682 m²	5,59				
SUELO URBANO CONSOLIDADO_ACTUACIÓN URBANÍSTICA AISLADA								
AUA-C2 Llano Blanco	4.377 m²	655 m²	3.722 m²	14,96	Carece de recursos	Borde alterado con varios eucaliptos	Ampliación viario TF-28	Poco significativo
TOTAL	4.377 m²	655 m²	3.722 m²	14,96				
TOTAL	914.817 m²	36.237 m²	878.580 m²	3,96				

8. VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL

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

9. RESUMEN Y CONCLUSIONES. RESUMEN NO TÉCNICO

- El 23 de Mayo del 2007 se Aprueba Definitivamente por la COTMAC el Plan General, el 6 de Noviembre de 2007 se suspendió la vigencia del Sector en Suelo Urbanizable de El Varadero por Orden del Consejero y el 30 de Noviembre del 2007 se publica en el BOP en Texto Refundido del Plan General, encontrándose actualmente en vigor, estando adaptado a la TRLOTENC 1/2000, al PIOT del 2002, a la Ley de Directrices 19/2003 y demás legislación sectorial, contando con todos los informes sectoriales favorables al respecto.
- Una vez el Plan General en vigor, e iniciada la gestión de algunos sectores urbanos y urbanizables se ha detectado una “contradicción formal” entre el Plano de Clasificación y Categorización del Territorio y los Planos de Ordenación Detallada, al introducirse en dichos ámbitos de Suelo Urbano y Sectores de Suelo Urbanizable, el Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras del Viario General.
- A fin de corregir dicho desencaje urbanístico se opta ir por la vía de la **Modificación Puntual Ordinaria** en la cual manteniendo la clasificación del viario estructural como SRPI, se redelimitan los sectores y ámbitos afectados por tal problemática, adscribiéndose dichos “trozos” de Sistema General a cada sector de Suelo Urbanizable y redelimitando los ámbitos en Suelo Urbano No Consolidado y en Suelo Urbano Consolidado en AUA para excluirlos.
- Dicha problemática afecta a 10 Sectores de Suelo Urbanizable, a 2 ámbitos de Suelo Urbano No Consolidado Residencial en Ejecución, a un Polígono de Expropiación en Suelo Urbano No Consolidado, a 6 ámbitos de Suelo Urbano No Consolidado en Unidad de Actuación y a un ámbito en Suelo Urbano Consolidado en Actuación Urbanística Aislada.
- La modificación tendría por objeto redelimitar dichos sectores y ámbitos para mantener la parte de Sistema General en SRPI, modificando la edificabilidad bruta del sector o ámbito para mantener todos sus parámetros y condiciones.
- En aplicación de la Ley 9/2006 es preciso redactar Informe de Sostenibilidad Ambiental que se desarrolla en aplicación de la Resolución de la COTMAC de 10 de Agosto de 2006, relativo al acuerdo sobre el Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad Ambiental de Planes Generales de Ordenación, si bien adaptado a las especificidades de la presente Modificación Puntual.
- El ámbito de referencia de dicho ISA afecta únicamente a los “trozos” de sector o ámbito que se redelimitan, y es recurrente con la realizada ya por el Plan General de El Rosario.
- A nivel de recursos naturales y culturales y dado que dichos ámbitos son prácticamente “bordes” de sistema general viario, carecen de elementos de interés, estando en la mayor parte alterados por obras o movimientos de tierra.
- Constituyen “zonas residuales” vinculadas a entornos urbanos o futuras urbanizaciones donde a la par se concentran las diferentes redes infraestructurales del Municipio.
- Se mantienen en los ámbitos de referencia los Objetivos y Criterios Ambientales del Plan General en relación al Suelo Urbano y Urbanizable.

- Se evalúan las alternativas contempladas y las consecuencias ambientales, realizándose una valoración detallada y un análisis de los impactos de los sectores y ámbitos de referencia, constatándose que en general son poco significativos.
- Finalmente se aplican en paralelo una serie de medidas ambientales protectoras y correctoras para los sectores urbanizables y ámbitos urbanos, haciendo especial hincapié en las medidas ambientales específicas de los sectores urbanizables, estableciéndose un Plan de Vigilancia y Seguimiento Ambiental, cuya aplicación se realizará para cada sector o ámbito a medida que se vayan desarrollando.
- En paralelo a la presente Modificación Puntual se corrigen una serie de aspectos puntuales del PGO que tienen carácter de ordenación detallada, así:
 - En los planos de ordenación detallada, definición de 3 peatonales y la corrección de la alineación de un viario.
 - Las condiciones particulares y medidas correctoras de las fichas de los Sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado.
 - En la Normativa Pormenorizada se modifican o añaden 13 artículos.

En Santa Cruz de Tenerife, Abril de 2011.



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