



---

## **CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE EL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ORDENACIÓN DE LA OPERACIÓN SINGULAR ESTRUCTURANTE (OSE) DEL PUERTO Y POLÍGONO DE SERVICIOS DE FONSAÍA.**

La Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, ha introducido algunos aspectos novedosos relacionados con el incremento y la mejora de la participación ciudadana en el procedimiento de tramitación de los instrumentos de ordenación.

Estas mejoras se derivan fundamentalmente de la toma en consideración de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sobre la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos y, de la articulación del procedimiento de tramitación del planeamiento con el trámite de Evaluación Ambiental Estratégica regulado en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

El derecho de participación ciudadana regulado en el artículo 6 -así como las obligaciones de las administraciones al respecto- se convierte en uno de los principios de la Ley 4/2017, cuyo ejercicio queda garantizado desde el inicio de la formulación de los instrumentos de ordenación. Así, una vez se ha adoptado el Acuerdo de inicio de un plan, siguiendo el dictado de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015 y en los artículos 6.3 y 102.3 de la Ley 4/2017, se ha de llevar a cabo una consulta pública a través del portal web de la administración correspondiente, en este caso el Cabildo de Tenerife, en la que se recabará la opinión de la ciudadanía y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas acerca de los problemas que se pretenden solucionar, la necesidad y oportunidad de la regulación, los objetivos que se persiguen y las posibles soluciones alternativas.

### **0. Antecedentes**

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), desde el año 2002, determinó un conjunto de actuaciones de transformación del territorio, denominadas Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) cuya finalidad es configurar un elemento fundamental en la articulación del Modelo de Ordenación Territorial de la isla (art. 2.4.1.1.).

Considerando la previsión de ejecutar un puerto de conexión con las islas occidentales en el litoral de Guía de Isora destinado a ser uno de los tres puertos principales de la isla, el Plan Insular definió en su entorno la *OSE del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía*, cuyo ámbito territorial comprende los terrenos ubicados entre los núcleos costeros de Alcalá, Playa de San Juan y el trazado del denominado *eje costero*, que actualmente coincide con la carretera TF-47. De acuerdo al PIOT el desarrollo de las determinaciones relativas a esta Operación Singular, han de concretarse a través de la formulación del Plan Territorial Parcial de Ordenación (art.2.4.4.3) que ahora se inicia.

Por otra parte, en el año 2007, la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias licitó el proyecto del Puerto de Guía de Isora, (o Puerto de Fonsalía). Actualmente dicho proyecto cuenta con Declaración de Impacto Ambiental aprobada por la Comisión de Ordenación del Territorio de Canarias en la sesión celebrada el 22 de diciembre de 2014.

### **1. Los problemas que se pretenden solucionar con el Plan Territorial**

A partir del reconocimiento del puerto de Fonsalía como puerto de relevancia insular destinado a albergar el tráfico de pasajeros y mercancías con las islas occidentales y del reconocimiento del valor estratégico del ámbito territorial entre los núcleos de Playa de San Juan y Alcalá, en cuyo litoral ha de ubicarse el Puerto, el Plan Insular delimitó la Operación Singular con objeto de consolidar un nodo de centralidad comarcal destinado albergar infraestructuras, dotaciones y equipamientos para dar servicio a la población local y a la actividad turística del entorno.



Además del desarrollo de los criterios de ordenación específicos establecidos para la OSE (Art. 2.4.4.4), el PIOT atribuye al Plan Territorial Parcial de Ordenación el papel de coordinar y armonizar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación, así como las disposiciones de los diferentes instrumentos de ordenación que ostentan competencias en el ámbito (el planeamiento urbanístico, la planificación portuaria, las actuaciones viarias, etc).

Esta característica de instrumento de coordinación que se le confiere al Plan es esencial para conseguir una adecuada disposición espacial y temporal de las actuaciones en el ámbito territorial de la Operación de tal forma que, se evite la implantación descontrolada de usos que comprometan la consecución de los objetivos del PIOT y la pérdida de valor estratégico del ámbito.

A través del Plan Territorial se pretende:

- Concentrar en el nuevo puerto los tráficos con las islas occidentales, mejorando la accesibilidad al puerto directamente a través del corredor insular y el intercambio intermodal de pasajeros y mercancías, cuestión que permitirá liberar del tráfico portuario al núcleo turístico de Los Cristianos y reconvertir su puerto en deportivo-pesquero.
- Mejorar la oferta turística de la Comarca Suroeste posibilitando la aparición de equipamientos turístico-recreativos que no encuentran un encaje adecuado en las urbanizaciones turísticas actuales.
- Posibilitar la localización de equipamientos de relevancia comarcal destinados a la población residente y turista.
- Articular urbanísticamente los núcleos de Alcalá y Playa de San Juan con el ámbito ordenado por el Plan Territorial a través de conexiones longitudinales que estructuren el conjunto, así como la mejorar y poner en valor el uso del litoral, acrecentando su accesibilidad y consolidando un paseo litoral en el ámbito de la OSE.
- Mejorar el trazado y las características de la TF-47 (eje costero, en la terminología del PIOT), que constituirá el límite de la OSE, estudiando posibles variantes que liberen el interior de los núcleos urbanos de Alcalá y Playa de San Juan de los tráficos comarcales.
- Garantizar la integración del Puerto y las actividades que le son propias con los restantes usos que se localicen en la OSE evitando los impactos ambientales y funcionales. Además del intercambio logístico de personas y mercancías, el puerto deberá admitir el uso pesquero y recreativo-deportivo, impidiéndose los usos de almacenaje (contenedores, graneles o similares) e industriales dado que comprometerían el carácter turístico-recreativo del ámbito.

## **2. La necesidad y oportunidad de formular el Plan**

Se estima oportuno y necesario iniciar la formulación del Plan porque ya se están llevando a cabo actuaciones en el entorno o en el propio ámbito de la OSE, que ponen de manifiesto la necesidad de contar con un instrumento de ordenación de conjunto, que las armonice e integre en un esquema de ordenación global, posibilitando la ocupación adecuada del mismo y la consecución futura de los objetivos planteados en el PIOT. Al efecto, se ha de tener en cuenta que:

- Está definida la localización y las características del Puerto de Guía de Isora (o de Fonsalía), que ya cuenta con la Declaración de Impacto Ambiental como paso previo a su ejecución.
- Se ha ejecutado y ha entrado en servicio el segundo tramo del corredor insular sur (autovía de conexión con el Puerto de Fonsalía) hasta su intersección con la actual TF-47, si bien es preciso concretar, en el ámbito de la OSE, el trazado viario hasta el puerto.
- Es preciso definir, como límite de la Operación Singular, el trazado del eje costero en este tramo, en coherencia con el trazado de la actual TF-47 y las posibles variantes que se planteen, así como el enlace entre este eje, el segundo tramo del corredor insular sur y el viario de acceso al Puerto.
- En base a la definición de los elementos viarios citados y de la ordenación del ámbito del PTPO se ha de concretar el ámbito del área logística terrestre del Puerto.
- Se ha ejecutado en el ámbito de la OSE la estación desaladora comarcal de agua de mar del Oeste.



Garantizar que no se pierda el carácter estratégico del ámbito solo es posible si se evita la ocupación descoordinada en el tiempo de usos y actividades, a través de actuaciones individualizadas que, por su localización, dimensiones o características pueden comprometer las posibilidades de implantación futura de otras previstas en la OSE. El escenario de ocupación ordenada que proporcionaría el Plan Territorial, permitiría además el aprovechamiento de los efectos sinérgicos que podrían generarse entre los diferentes usos, contribuyendo a la consolidación del área de centralidad comarcal prevista en el PIOT.

### **3. Los objetivos que se persiguen**

De acuerdo a lo dispuesto en el PIOT (art. 2.4.4.1.), entre los objetivos de la citada Operación Singular, además del desarrollo del puerto de conexión con las islas occidentales, se encuentran:

- Crear de un ámbito portuario que sea también adecuado para la acogida de cruceros de turismo, embarcaciones deportivas y de pesca.
- Generar un núcleo de servicios que cualifique el desarrollo comarcal, articulando urbanísticamente los núcleos de Playa de San Juan y Alcalá.
- Concentrar en un ámbito acotado los equipamientos y servicios necesarios en un entorno turístico, cuya ubicación en el interior de las urbanizaciones turísticas resulta poco adecuada por sus dimensiones o características.

### **4. Las posibles soluciones alternativas regulatorias o no regulatorias**

El Plan Territorial Parcial de Ordenación de la OSE del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía constituye un instrumento de desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife en vigor y, como tal, está recogido en su Programa de Actuación (Acción 1.3.3). Por este motivo, no cabe otra alternativa que proceder a su formulación.

No cabe como alternativa regulatoria plantear una ordenación realizada a través del planeamiento urbanístico municipal, dado que, aunque el ámbito territorial de la OSE afecta solamente al término municipal de Guía de Isora, la toma de decisiones a través de la planificación trasciende de la esfera competencial del municipio. Como ya se ha señalado, con el desarrollo de la OSE se pretende la consolidación de un núcleo comarcal de servicios vinculado al desarrollo de una infraestructura portuaria de primer nivel insular, destinado a albergar, además de los usos e infraestructuras vinculados al puerto, usos turístico-recreativos, de equipamiento y terciarios de nivel comarcal.

La no formulación de este Plan, destinado a ser un instrumento de ordenación integral del conjunto, que coordine la localización y ejecución de las distintas actuaciones en su ámbito, además de incumplir las determinaciones del PIOT, supondría la ocupación descoordinada de los terrenos y un uso menos eficiente y racional del suelo, perdiendo la oportunidad de consolidar el área de centralidad comarcal prevista en el Plan Insular. Como ejemplo de la necesidad de este instrumento de ordenación, se ha de tener en cuenta que, la propia declaración de impacto ambiental del proyecto del Puerto aprobada por la COTMAC derivaba la solución de la delimitación precisa de la zona de servicio en el lado tierra o el trazado definitivo de la conexión del Puerto con el corredor insular al Plan Territorial, en coherencia con la que se estableciera para la totalidad de los terrenos.