



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

**MODIFICACIÓN
DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE
PARA LA ORDENACIÓN DEL
INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ENERGÍAS RENOVABLES
(ITER)**

Junio de 2023



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

MODIFICACIÓN DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE PARA LA ORDENACIÓN DEL INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ENERGÍAS RENOVABLES (ITER)

ÍNDICE:

0	INTRODUCCIÓN.....	1
0.1	Breve descripción del procedimiento de evaluación ambiental estratégica aplicable. La naturaleza y objeto del Documento inicial estratégico.....	1
1	JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL PIOT PARA LA ORDENACIÓN DEL INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ENERGÍAS RENOVABLES	4
1.1	El ITER: innovación, investigación y desarrollo tecnológico.....	4
1.1.1	INTECH: Parque Científico y Tecnológico de Tenerife.....	4
1.1.2	ITER: Parque Tecnológico.....	6
1.1.3	Acuerdo de colaboración	7
1.2	Antecedentes técnico-administrativos relevantes.....	7
1.3	Finalidad de la Modificación del PIOT	11
1.4	Naturaleza, alcance y efectos de la Modificación Menor del PIOT	12
1.4.1	Naturaleza de la Modificación	12
1.4.1	Alcance de la Modificación Menor.....	12
1.4.2	Efectos de la Modificación Menor	15
1.5	Ámbito territorial	17
1.5.1	Una aproximación geográfica	18
1.6	Normativa ambiental y patrimonial de aplicación	20
1.6.1	Normativa europea	20
1.6.2	Normativa estatal.....	20
1.6.3	Normativa autonómica	20



2	OBJETIVOS, CRITERIOS, ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN DEL PIOT.....	22
2.1	Objetivos de la ordenación territorial.....	22
2.2	Objetivos de la ordenación pormenorizada.....	23
2.3	Criterios de ordenación	23
3	PROPUESTAS DE ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN.....	25
3.1	Alternativas de ordenación.....	25
3.1.1	Alternativa de ordenación 0.....	25
3.1.2	Alternativa de ordenación 1.....	27
3.1.3	Alternativa de ordenación 2.....	29
3.1.4	Análisis comparativo de las alternativas de ordenación	31
4	DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN MENOR DEL PIOT EN EL ÁMBITO DEL ITER.....	34
5	POTENCIALES EFECTOS AMBIENTALES DERIVADOS DE LAS DIFERENTES OPCIONES DE ORDENACIÓN	37
5.1	Respecto a la red de áreas protegidas.....	37
5.2	Respecto al patrimonio geológico y geomorfológico.....	39
5.3	Respecto a los hábitats naturales	41
5.4	Respecto a la flora y la fauna	42
5.5	Respecto a la hidrología y la hidrogeología.....	44
5.6	Respecto a los recursos edáficos	44
5.7	Respecto a los factores climáticos y su incidencia en el cambio climático	45
5.8	Respecto al medio ambiente atmosférico (contaminación atmosférica, acústica y lumínica) ...	45
5.9	Respecto al patrimonio arqueológico	46
5.10	Respecto al paisaje.....	47
5.11	Respecto al consumo de recursos naturales	48
5.12	Respecto a la generación de residuos.....	48
6	INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE EL PLANEAMIENTO SECTORIAL Y TERRITORIAL CONCURRENTE	49
6.1	Directrices de Ordenación	49



6.2	Plan Insular de Ordenación de Tenerife.....	49
6.2.1	El modelo de ordenación territorial.....	50
6.2.2	Distribución básica de usos.....	51
6.2.3	Redes básicas de infraestructuras.....	52
6.2.4	Infraestructuras portuarias insulares.....	54
6.2.5	Equipamientos insulares.....	54
6.2.6	Modelo de ordenación comarcal.....	55
6.2.7	Operaciones singulares estructurantes.....	55
6.2.8	Protección de los recursos naturales y culturales.....	58
6.2.9	Dotaciones.....	59
6.2.10	Infraestructuras.....	59
6.2.11	Actividades industriales y terciarias.....	59
6.2.12	Turismo.....	60
6.3	Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.....	60
6.4	Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife.....	60
6.5	Plan Territorial Especial de las Infraestructuras de Telecomunicación de Tenerife.....	60
6.6	Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife.....	61
6.7	Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.....	61
6.8	Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona.....	62
7	CONCLUSIONES.....	63



0 INTRODUCCIÓN

El presente **DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO**, acompañante de la propuesta de **Modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife para la ordenación del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER)**, es promovido por el **Excmo. Cabildo Insular de Tenerife**, siendo tramitado toda vez que la propuesta de referencia, de acuerdo a lo establecido en el artículo 6.1, letra a) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental¹ (en adelante, LEA), debe ser sometida al procedimiento de evaluación ambiental estratégica en su modalidad pública ordinaria², requiriéndose a tales efectos y como trámite previo, la formulación de demanda al órgano ambiental competente³, para que, tras consulta a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, emita pronunciamiento expreso, a través del **Documento de alcance**, sobre la amplitud y nivel de detalle del preceptivo **Estudio ambiental estratégico**.

0.1 Breve descripción del procedimiento de evaluación ambiental estratégica aplicable. La naturaleza y objeto del Documento inicial estratégico

Con el objetivo claro de conseguir un **desarrollo sostenible mediante la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas**, la Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente⁴ exige la realización de una evaluación ambiental, también conocida como **evaluación ambiental estratégica (EAE)**, respecto de aquellos planes y programas que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Dicha Directiva fue transpuesta al marco normativo español a través de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente⁵, siendo integrada en el sistema de planeamiento de Canarias mediante los artículos 25 y siguientes del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias⁶, modificado de forma parcial por el Decreto 30/2007, de 5 de febrero.

Posteriormente, en sintonía con los principios que animan la revisión de la normativa comunitaria sobre la evaluación ambiental, tanto de planes y programas, como de proyectos y bajo el estímulo de la experiencia acumulada en la praxis de la evaluación, que evidenció importantes disfunciones y carencias técnicas en los procedimientos asociados, fue aprobada la LEA, a través de la cual se reúne en un único texto legal el régimen jurídico de la evaluación de planes, programas y proyectos y establece un conjunto de disposiciones comunes que aproximan y facilitan la aplicación de ambas regulaciones, hasta la fecha formalmente desvinculadas.

¹ BOE nº296, de 11.12.2013. En la redacción otorgada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (BOE nº294, de 06.12.2018), el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (BOE nº341, de 31.12.2020) y el Real Decreto 445/2023, de 13 de junio, por el que se modifican los anexos I, II y III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (BOE nº141, de 14.06.2023).

² En adelante, EAEo.

³ Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (CEAT).

⁴ DO L 197 de 21.07.2001.

⁵ BOE nº102, de 29.04.2006.

⁶ BOC nº104, de 31.05.2006.



En último término y a fin de la adaptación a la Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014⁷, es aprobada la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero⁸.

A nivel autonómico, la LEA es desarrollada en primera instancia a través de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales⁹, con corrección de errores¹⁰ y modificada por la Ley 9/2015, de 27 de abril¹¹, siendo perfeccionada y a su vez derogada, por la **Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias**¹² (en adelante, LSENPC), texto que a través de su artículo 86.1, en referencia a las reglas procedimentales de la EAE aplicable a los instrumentos de ordenación, remite a lo expresado en la legislación básica estatal, ésta es, la ya referida LEA.

El proceso de evaluación ambiental estratégica (EAE), como señala el Preámbulo de la aludida LEA, debe ser un **instrumento de integración del medio ambiente** en las políticas sectoriales para garantizar un desarrollo sostenible más duradero, justo y saludable que permita afrontar los grandes retos de la sostenibilidad en este siglo XXI, como son el uso racional de los recursos naturales, la prevención y reducción de la contaminación, la innovación tecnológica y la cohesión social.

Para conseguir tal finalidad, la EAE, en su **procedimiento ordinario**, precisa de la elaboración de tres instrumentos básicos e íntimamente relacionados, que son: el **Documento de alcance**, el **Estudio ambiental estratégico** y el **Documento resumen**, así como del sometimiento a información y/o participación pública de los dos primeros.

Respecto al Documento de alcance (en adelante, DA), ha de señalarse que éste es concebido como aquel que ha de servir para determinar la amplitud y nivel de detalle que deberá presentar el Estudio ambiental estratégico acompañante, en este caso, de la Modificación del PIOT para la ordenación del ITER. Así pues, para la formulación del DA es requisito incidental previo que el promotor de la iniciativa agregue a la solicitud de inicio de la EAEo y al **Borrador de la Modificación del PIOT**, el denominado **DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO** (en adelante, DIE), a través del cual se expondrá con claridad, a efectos de facilitar su entendimiento y poder conformar un mejor juicio por el público general, los objetivos, el alcance, los contenidos y las potenciales incidencias ambientales derivadas de la propuesta concreta.

Dicho esto, cabe señalar que el presente DIE es remitido al Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en calidad de órgano sustantivo¹³, a los efectos de su remisión al órgano ambiental, en este caso, la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, con la finalidad de que disponga de la información pertinente para preparar el aludido DA que ha de guiar el proceso de EAEo de la Modificación del PIOT para la ordenación del ITER.

Respecto al presente DIE, su contenido se ha ajustado, desde el punto de vista formal, a lo establecido en el artículo 18 de la meritada LEA y complementando a esta, si bien con carácter de recomendación, en su condición de guía

⁷ DO L nº124/1, de 25.04.2014.

⁸ BOE nº294, de 06.12.2018.

⁹ BOC nº2, de 05.01.2015.

¹⁰ BOC nº22, de 03.02.2015.

¹¹ BOC nº87, de 08.05.2015.

¹² BOC nº138, de 19.07.2017.

¹³ Corresponde al Área de Presidencia, Administración y Servicio Público, Planificación Territorial y Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de Tenerife su tramitación.



metodológica, en el Capítulo I, Sección 1ª, apartado 2 del Anexo del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias¹⁴, en concreto¹⁵:

- Los **antecedentes, objetivos y criterios de la Modificación del PIOT para la ordenación del ITER**.
- El **alcance y contenido de la propuesta de modificación, su desarrollo previsible y de sus alternativas razonables**, técnica y ambientalmente viables, entendidas como escenarios generales e integradores.
- El **desarrollo previsible de la Modificación del PIOT para la ordenación del ITER**, detallando los instrumentos y mecanismos que son necesarios para ejecutar sus previsiones, así como concretando el procedimiento de EAE al que será sometido.
- Los **potenciales efectos ambientales** derivados de las diferentes opciones de ordenación que puedan ser sugeridas, tomando en consideración el cambio climático.
- Las incidencias previsibles sobre el **planeamiento sectorial y territorial concurrente**, analizando la coherencia entre los objetivos de la Modificación del PIOT y los diferentes planes que presentan coincidencia espacial.
- Unas **conclusiones** en términos fácilmente comprensibles.

¹⁴ BOC nº5, de 09.01.2019.

¹⁵ Ha de señalarse que internamente se ha procedido a trastocar y completar esta estructura a los efectos de dotar de mayor lógica y coherencia al discurso documental, así como de facilitar su adaptación atendiendo al momento procedimental, la escala, grado de pormenorización, particularidades funcionales y potenciales repercusiones ambientales de la propuesta.



1 JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL PIOT PARA LA ORDENACIÓN DEL INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ENERGÍAS RENOVABLES

1.1 El ITER: innovación, investigación y desarrollo tecnológico

Impulsado por el Cabildo Insular de Tenerife, el **Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER)**, se creó en el año 1990 con el objetivo de promover el desarrollo sostenible y la innovación en la isla de Tenerife. En la actualidad, constituye un centro de investigación de referencia internacional en energías renovables, ingeniería, telecomunicaciones y medio ambiente, centrandos sus trabajos, desde su creación, en el desarrollo tecnológico y la innovación, investigando y desarrollando nuevos materiales, procesos y tecnologías, con el objetivo de contribuir al desarrollo sostenible de la isla de Tenerife y a mejorar su competitividad.

Desde el punto de vista tecnológico, el ITER ha ido evolucionando en respuesta a las demandas y expectativas de la sociedad. Siendo así, debido a que en los últimos años las Nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación han adquirido mayor relevancia en la sociedad, sus actividades en este campo han crecido de forma exponencial.

Desde su nacimiento, el ITER ha participado activamente en distintos programas europeos, habiendo desarrollado más de doscientos proyectos de I+D+i con socios procedentes de regiones europeas. A su vez, ha actuado como asesor tecnológico y científico de numerosos organismos, como la Comisión Europea, el Cabildo Insular de Tenerife, la Agencia Española de Cooperación (AECID) y numerosos gobiernos e instituciones internacionales. En los últimos años, conscientes de la importancia de las islas Canarias como plataforma tricontinental entre Europa, América y África, ha llevado a cabo un elevado número de proyectos de ámbito internacional orientados a la transferencia tecnológica y a la cooperación al desarrollo, exportando know-how a otros países y archipiélagos.

Por otro lado, también en 1990, se inauguró su primera plataforma eólica, una instalación de 1,05 MW destinada a estudiar el funcionamiento y rendimiento de distintos aerogeneradores. Desde entonces, se ha instalado un total de 13 MW de energía eólica y de 41 MW de energía fotovoltaica, siendo responsable de la instalación del 35% del total de potencia instalada de origen renovable en la isla de Tenerife. A estas instalaciones hay que sumarles otras infraestructuras que han ido desarrollándose con el paso de los años para dar soporte e impulsar las actividades de I+D+i, como el Centro de Proceso de Datos de Alta Disponibilidad D-ALiX, el Túnel Aerodinámico para Ensayos Civiles, el Centro de Control de Generación CCG-ITER o los laboratorios de Fotovoltaica (SiCellLab), de Química e isótopos de gases y aguas subterráneas o de Electrónica.

Finalmente, y con el objetivo de que tanto la población de la isla de Tenerife, como sus visitantes, no sean ajenos a sus investigaciones y proyectos, en el ITER se presta especial atención a la divulgación, educación y sensibilización social, siendo ejemplo de ello los equipamientos divulgativos conformados por la urbanización de Casas Bioclimáticas, el paseo de Energías Renovables y su Centro de Visitantes, que recibe anualmente más de 10.000 visitantes.

1.1.1 INTECH: Parque Científico y Tecnológico de Tenerife

A mitad de la primera década del siglo XXI, la Asociación de Parques Tecnológicos de España, APTE, junto al entonces Ministerio de Educación y Ciencia, elaboró un documento denominado “Estudio del impacto socioeconómico de los Parques Científicos y Tecnológicos españoles”. En el Estudio se indica que los impactos de los Parques Tecnológicos sobre la economía española son de gran relevancia. Así, el Estudio expone en su conclusión que “sería imperdonable por parte de los responsables del país y de las Comunidades Autónomas ignorar la potencia que tienen los Parques Científicos y Tecnológicos como instrumentos para mejorar la capacidad de la economía española para cumplir los objetivos del Plan Nacional de Reforma y de la Estrategia de Lisboa, así como para insertarse de forma competitiva en la



Economía Global y la Sociedad del Conocimiento”. En el Informe se lleva a cabo una recopilación de los datos disponibles de siete parques, correspondiendo a los Parques Científicos y Tecnológicos españoles que habían llegado a una relativa madurez en aquel momento temporal. De los datos se extrajo que los parques generaban el 0,65% del PIB nacional y el 5,8% de los empleos de I+D+i de toda España. Pero, todavía más significativo fue que estos valores cuando se comparaban con sus respectivas provincias ascendían al 3,49% del PIB y al 66,15% del empleo en I+D+i. Menciona el citado Informe de la APTE que parece importante destacar el hecho de que la productividad media de las actividades que se llevaban a cabo en los Parques Científicos y Tecnológicos era un 62,54% superior a la productividad media española y ello, en un momento en que la preocupación era general sobre los problemas a largo plazo que se podían generar en una economía que crecía en riqueza y en empleo, pero que veía como se degradaban sus niveles de productividad y, por lo tanto, se ponía en cuestión su competitividad a medio plazo.

Por eso, en un momento en que el Gobierno español había apostado en el Plan Nacional de Reformas por ir alcanzando progresivamente los objetivos de Lisboa y rápidamente la convergencia con la Europa 25, tanto en renta per cápita, como en el gasto en I+D+i sobre el PIB, el desarrollo de los Parques Científicos y Tecnológicos se podía mostrar como el mejor de los instrumentos para que fuera así. El Informe indica que, simplemente, si se conseguían llevar a buen término los planes de desarrollo de suelo ya existente, se podía conseguir un incremento del 0,4% del PIB español, así como un aumento de casi el 6% del personal dedicado a actividades de I+D+i. Pero es que, si a largo plazo se conseguía que el fenómeno se generalizara al conjunto de la economía española, habría un aumento de casi el 13% en el PIB y del 25% en el personal de I+D+i. Casi dos décadas después de la emisión del Informe elaborado por la APTE y acaecidas una crisis económica y una crisis sanitaria globales acompañadas de la, cada vez más presente, toma de conciencia sobre el cambio climático que está sufriendo el planeta Tierra y el efecto que el hombre está teniendo sobre ello, estas cifras se consideran de por sí significativas y de una dimensión que, probablemente, ningún otro de los instrumentos de las políticas disponibles en el momento para promover la I+D+i, el desarrollo local y la lucha contra el cambio climático, pueda igualar. En este sentido, donde en la economía actual española ha entrado en recesión, ya varias veces, se han de imponer modelos en donde se generen oportunidades que faciliten la generación de empleo y favorezcan la competitividad, pero desde el desarrollo. Por tal motivo, los Parque Tecnológicos y Científicos son una síntesis de diferentes aspectos que favorecen la actividad de I+D+i: espacio adecuado, actividades de apoyo a la innovación y proximidad entre los actores. Todo ello facilita la atracción de talentos, la generación de sinergias y fertilizaciones cruzadas y, sobre todo, la generación de un cambio cultural, claramente entre los actores presentes en el Parque Científico y Tecnológico, pero más allá de ellos en el conjunto de los actores sociales de su entorno próximo y a veces no tan próximo.

Además, los Parques Científicos y Tecnológicos generan un proceso imprescindible para consolidar la modernización de la economía y la sociedad: un aumento de los contactos entre las empresas y los investigadores y, sobre todo, de los investigadores universitarios. En este proceso de apertura de la investigación universitaria a las necesidades de su entorno social y económico, nada es tan positivo como favorecer un lenguaje común y la proximidad a las empresas que son capaces de entender los resultados de esa investigación y que incluso generan a veces ellas mismas resultados que interesan a los investigadores. En este aspecto, los Parques Científicos y Tecnológicos juegan un importante papel, donde los investigadores universitarios encuentran una pasarela natural para acercarse al mundo productivo en un entorno conocido y controlable.

Según apunta la APTE, el efecto conjunto de los Parques Tecnológicos y Científicos contribuye a cambiar la realidad del sistema español de I+D+i, aumentando las interrelaciones entre la universidad, los centros tecnológicos y las empresas, favoreciendo la creación de nuevas empresas de base tecnológica y estimulando la continuidad y aumento de la intensidad de las actividades de I+D+i en las empresas.



Dada la coyuntura económico-financiera actual, principalmente en territorios fragmentados como el de Canarias, donde los efectos se acentúan más si cabe, se hace imprescindible un decidido apoyo a políticas generadoras de empleo innovadoras. Según datos aportados por APTE, el apoyo a iniciativas para la conformación de Parques Tecnológicos y Científicos se ha traducido en instrumentos sumamente rentables para el sector público, dado que generan una corriente de rentas fiscales para el estado y las autonomías que compensa, en muy poco tiempo, todo el dinero público invertido en ellos. Según datos de 2005, los Parques Tecnológicos y Científicos generaban por aquel entonces, entre el 0,2 y el 0,5% de los ingresos fiscales, pero es que se estimaba que podían llegar a representar en muy poco tiempo algo más del 1% y a largo plazo hasta más del 3%, situación que se vio truncada por la crisis financiera de final de la primera década del siglo XXI que atacó a todos los sectores económicos de la sociedad.

Por lo tanto y aunque solo fuera en una óptica de un gestor agresivo poco preocupado por la responsabilidad social corporativa, es decir, de los efectos cualitativos indicados de mejora de la capacidad de innovación y exclusivamente atento a los retornos financieros de su inversión, aparece como una clara recomendación del análisis del Informe citado, la de que los diferentes componentes del sector público español se interesen de forma adecuada en el futuro en seguir promoviendo la aparición y desarrollo adecuado de los Parques Tecnológicos y Científicos, así como sobre todo, de dotarles de los instrumentos adecuados para que puedan jugar su papel de promotores de la innovación empresarial.

Como conclusión a lo expuesto en párrafos anteriores, se indica que se hace preciso introducir en Canarias y en particular en Tenerife, instrumentos para mejorar la capacidad de la economía insular. Los Parques Científicos y Tecnológicos se han evidenciado como una herramienta eficaz como promotores de la innovación empresarial, como marco adecuado para favorecer la interrelación entre la investigación y el mundo empresarial, como lugar propicio para la implantación de empresas de base tecnológica, favoreciéndose e intensificándose las actividades de I+D+i, la competitividad y un indiscutible apoyo en la lucha contra el cambio climático.

Con fecha 12 de enero de 2006 se constituyó la **Sociedad Parque Científico y Tecnológico de Tenerife**, cuyo accionista mayoritario es el Cabildo Insular de Tenerife, participando también de forma minoritaria en el capital de la Sociedad el Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER).

El Parque Científico y Tecnológico de Tenerife, de nombre comercial INtech Tenerife, se propone como misión ayudar a diversificar la economía de Tenerife desarrollando la cultura de la innovación como eje de la mejora de la competitividad, concentrando en los enclaves de INtech Tenerife empresas innovadoras y tecnológicas globales y entidades que realicen investigación, desarrollo o producción singular de tecnología aplicada, promoviendo la transferencia de conocimiento y la contratación de talento especializado, con el fin de hacer crecer a las empresas locales innovadoras o de base tecnológica, impulsar el emprendimiento tecnológico y las startups y atraer empresas globales a los enclaves de INtech Tenerife.

1.1.2 ITER: Parque Tecnológico

Con posterioridad, el Consejo de Administración del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife aprueba la declaración del ITER como Parque Tecnológico. Así, a partir de esta fecha, los terrenos del ITER entran a formar parte constituyente del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife y se integran en el Plan de Viabilidad establecido para el Parque, cuyo apartado 3.1.1 recoge “los terrenos e instalaciones del ITER” como recursos del Enclave de Granadilla del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife.



Consultando la página web del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife, se puede leer lo siguiente sobre el Enclave INtech Granadilla:

“Se trata del enclave sur del Parque Tecnológico, situado en la localidad de Granadilla de Abona, cerca del Puerto Franco de Granadilla, se disponen de 300.000 m² para la instalación de empresas innovadoras y tecnológicas en los sectores estratégicos que promueve INtech Tenerife y especialmente, en materia de Energías Renovables, Medio Ambiente, Tierra y Cosmos.

El emplazamiento de este enclave se considera óptimo por la ubicación y cercanía en las redes de comunicación, con la autopista TF-1 y el Aeropuerto Sur-Reina Sofía de la Isla, a una distancia de 15 km, así como por la ubicación de los terrenos colindantes con el Polígono Industrial de Granadilla. Este enclave se encuentra a 56 km de la capital.

En este enclave se encuentra el Instituto Tecnológico de Energías Renovables de Tenerife (ITER), oficialmente instalado en INtech Tenerife desde el año 2008 y en la misma parcela, está previsto un edificio propio de INtech como Polo Científico y Tecnológico de Granadilla de nueva planta, que actualmente se encuentra en fase de proyección.

El uso de los terrenos y parcelas del enclave están destinados a la Investigación y Desarrollo, en los que el índice de edificabilidad varía entre 1 o 1'5, según parcela y una altura máxima edificable de 3 alturas (11 m). La actuación en el resto de las parcelas depende del correspondiente trámite urbanístico, se podrá iniciar la tramitación del proyecto de urbanización de las mismas”.

Tras todo lo expuesto, se entiende que el Parque Científico Tecnológico puede ser el instrumento que facilite la aparición y consolidación de nuevas iniciativas económicas en la isla de Tenerife, ya que está destinado a empresas e instituciones tecnológicamente avanzadas y sobre todo innovadoras, con una filosofía de hacer negocio que incluya la investigación como pilar básico para su crecimiento.

1.1.3 Acuerdo de colaboración

El 29 de octubre de 2014 se firmó un Acuerdo Marco de Colaboración entre la Universidad de La Laguna, la Fundación Canaria General de la Universidad de La Laguna, el Instituto de Astrofísica de Canarias, el ITER y el PCTT, S.A. y la Sociedad para el desarrollo de Canarias para el fomento del emprendimiento TIC. En dicho Acuerdo Marco, las administraciones públicas comparecientes consideran necesario promover la creación y consolidación de empresas innovadoras de base tecnológica y de interés, la creación de un área o sector destinado a la ubicación de empresas que desarrollen actividades relacionadas principalmente con las nuevas tecnologías y los servicios avanzados.

1.2 Antecedentes técnico-administrativos relevantes

Desde su constitución, en diciembre de 1990, el ITER se localizó en el interior del **Polígono Industrial de Granadilla**, actuación urbanística impulsada en origen por el Cabildo Insular de Tenerife. En el año 1995 tuvo lugar la aprobación y entrada en vigor de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Granadilla de Abona, a través de las cuales fue delimitado, dentro de los terrenos del citado Polígono, un suelo apto para urbanizar junto a la costa denominado “SAU Polígono Industrial”. Esta delimitación se subdividía en varios sectores, entre los que se encontraba el sector de suelo denominado SP-01: Sector Parque Tecnológico Industrial, cuya superficie asciende a 2.800.000 m² y cuyo desarrollo se preveía a través de un plan parcial de ordenación.



Posteriormente, en 1998, el ITER solicitó la subdivisión de dicho sector SP-01 en dos, conformando dos subsectores: SP1-01 y SP1-02, lo que se recogió en una Modificación de las Normas Subsidiarias tramitada hasta la aprobación provisional por el Ayuntamiento de Granadilla.

Sin embargo, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC), en sesión celebrada el 30 de junio de 1999, acordó suspender la aprobación definitiva a fin de que, en lugar de subdividir el sector en dos, se creara un **sistema general integrado por el ITER a desarrollar mediante plan especial**.

Hechas las correcciones exigidas por la COTMAC, el Pleno del Ayuntamiento de Granadilla de Abona, el 29 de marzo de 2001, aprobó la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias para crear el Sistema General en el ámbito del ITER, a desarrollar mediante Plan Especial, entrando las mismas en vigor a partir de la toma de conocimiento del Consejero de Política Territorial publicada el 21 de enero de 2003. En base a dicha Modificación, se formuló el **PLAN ESPECIAL ITER-SISTEMA GENERAL**, que fue aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Granadilla de Abona el 27 de enero de 2003, publicándose dicho acuerdo en el BOP del 24 de marzo de 2003, quedando de esta manera establecida la ordenación inicial del ámbito del ITER.

En 2005 entra en vigor el **Plan General de Ordenación (PGO) de Granadilla de Abona**¹⁶, instrumento que revisa y adapta las hasta entonces vigentes Normas Subsidiarias y sus modificaciones posteriores a las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias y al Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT). El PGO determina un suelo industrial estratégico correspondiente a los terrenos del Polígono Industrial de Granadilla y delimita el sector de suelo urbanizable ordenado, SUSO del ITER, en el que incluye dentro de sus determinaciones la necesidad de reordenación de determinadas áreas desarrolladas por el Plan Especial ITER dada la afección sobrevenida del espacio portuario y la necesidad de adaptación del citado Plan Especial, una vez se aprobase el Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife¹⁷.

En el año 2007 se inicia la tramitación de una **Modificación puntual del Plan Especial ITER** con el objetivo de solventar los problemas de crecimiento, así como de ordenar las manzanas que habían quedado como no ordenadas en las determinaciones del PGO Granadilla.

Posteriormente, en sesión celebrada el 12 de mayo de 2008, la COTMAC acordó la aprobación definitiva integral del Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.

En 2009 se inicia la redacción y tramitación de una **Modificación general del Plan Espacial ITER** a través del Ayuntamiento de Granadilla de Abona al consensuar, tanto el Ayuntamiento, como el Cabildo Insular de Tenerife, que la magnitud de las modificaciones requería el replanteamiento general para conseguir un plan con capacidad de adaptarse al desarrollo que estaba teniendo, tanto el ITER, como el Polígono Industrial de Granadilla.

El Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla (PUEP, en adelante) vigente actualmente, fue aprobado por Orden FOM/616/2011 de 8 de marzo, por la que se aprueba la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Granadilla publicado en el BOE nº70, de 23 de marzo de 2011.

¹⁶ Resolución del 29 de marzo de 2005, por la que se hace público el acuerdo de la COTMAC del 26 de enero de 2005.

¹⁷ En sesión celebrada el 12 de mayo de 2008, la COTMAC acordó la aprobación definitiva integral de dicho PTPO, si bien, actualmente se encuentra **anulado** por Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta, de fecha 13 de septiembre de 2013.



El 13 de septiembre de 2013 es anulado el PTO de la Plataforma Logística del Sur mediante Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta.

En el año 2014 se inicia tramitación de la **Modificación del Plan Especial ITER** a través del artículo 47 de la entonces vigente Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, debido a la urgencia surgida de las intenciones por parte del Cabildo Insular de Tenerife del desarrollo del Parque Tecnológico en su polo Sur.

En 2017 se aprueba la LSENPC, después de lo cual, la COTMAC deriva la solicitud de modificación al Cabildo Insular de Tenerife para que proceda a su tramitación dentro de los nuevos mecanismos que establece la citada norma. A partir de entonces, se inicia un proceso de valoración sobre el procedimiento más adecuado para lograr resolver la reordenación de los terrenos ocupados por el ITER. De este modo, en enero de 2018 se solicita el inicio de la tramitación de la modificación del Plan Especial ITER como **Proyecto de Interés Insular** en el marco de la LSENPC. La ausencia de precedentes sobre esta figura supuso la puesta en marcha de su tramitación, conllevando el establecimiento de toda la cadena de procedimientos.

En febrero de 2019, desde el Servicio Administrativo de Política Territorial del Cabildo Insular de Tenerife se establece que la vía de **Modificación del Plan Especial ITER se debe realizar a través de la Modificación del PIOT como sistema general de gestión insular**, al igual que el resto de sistemas generales o enclaves de interés insular de la isla.

En **sesión extraordinaria celebrada el 2 de octubre de 2020, el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife adoptó el “Acuerdo de inicio de expediente para la Modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) para la ordenación del Polígono Industrial Supramunicipal del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER)”**. Así, también en octubre de 2020, comienza el procedimiento correspondiente de elaboración del instrumento de modificación del PIOT mediante la publicación de la denominada “Consulta pública previa sobre la modificación del Plan Insular de Tenerife (PIOT) para la ordenación del Polígono Industrial Supramunicipal del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER)”. Finalmente, corresponde señalar que en el plazo comprendido entre el 26 de octubre y el 26 de noviembre de 2020 no fueron recibidos a través del citado canal web, comentarios, opiniones ni ningún otro tipo de aportación por parte de la ciudadanía respecto a la iniciativa de referencia.

Con fecha de 4 agosto de 2021 tuvo entrada en el Servicio Administrativo de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de Tenerife la documentación remitida al Servicio Administrativo de Innovación del Área de Carreteras, Movilidad, Innovación y Cultura del Cabildo Insular de Tenerife remitida por el ITER, la documentación correspondiente al Borrador del plan y Documento Inicial Estratégico para iniciar la fase de tramitación “Remisión a la CEAT de la solicitud de inicio de la EAE ordinaria con el borrador del plan y el documento inicial estratégico”.

Analizada la documentación, con fecha 18 de octubre de 2021, se emite informe de la Unidad Técnica Orgánica del Servicio de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de Tenerife en el que se concluye que es necesario corregir y completar la documentación remitida.

Con fecha de 13 de marzo de 2022 tiene registro de entrada en la Dirección Insular de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico perteneciente al Área de gobierno del Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, escrito del Servicio Administrativo de Innovación del Área de Carreteras, Movilidad, Innovación y cultura por el que se da traslado de la documentación subsanada en relación a la Modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife para la ordenación del Polígono Industrial Supramunicipal del Instituto Tecnológico y de energías Renovables (ITER), remitida a dicha Área por el ITER, correspondiente al Borrador del plan y Documento Inicial Estratégico para que inicie el procedimiento de remisión a la CEAT de la solicitud de inicio de la EAE ordinaria.



El 7 de julio de 2022 se emite por la Unidad Orgánica Técnica de Ordenación Urbanística del Servicio Técnico de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos de la Dirección Insular de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico del Área de Gobierno del Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, un nuevo informe denominado “Informe técnico relativo a la Modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife en el ámbito del ITER, a los efectos de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria”. Este Informe entiende que la documentación presentada es adecuada para iniciar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria y, a su vez, se indican una serie de modificaciones que se deben subsanar para la siguiente fase.

Posteriormente, con fecha de 29 de septiembre de 2022, el Servicio Administrativo de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos de la Dirección Insular de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico del Área del Gobierno del Presidente remite al ITER documento bajo el asunto: Requerimiento de subsanación en relación a la documentación de la “Modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife para la ordenación del Polígono Industrial Supramunicipal del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER)”. Este nuevo Informe al documento de Borrador y Documento Inicial Estratégico, con fecha de entrada de 13 de marzo de 2022, concluye que el contenido se adecúa a lo especificado en la legislación vigente en materia de suelo y ambiental, pero han de subsanarse diversos aspectos para alcanzar el grado de desarrollo suficiente que permita iniciar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica en su modalidad de ordinaria.

El 11 de abril de 2023 tiene entrada en el Cabildo Insular de Tenerife documentación presentada por el ITER atendiendo al requerimiento de subsanación formulado por el Servicio Administrativo de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos, de la Dirección Insular de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico perteneciente al Área de Gobierno del Presidente de la corporación insular, de fecha del 29 de septiembre de 2022. En respuesta a la documentación señalada en el párrafo anterior, el Servicio Técnico de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos emitió Informe con fecha 15 de mayo de 2023, del que se extracta por el Servicio Administrativo de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos el contenido para requerimiento firmado el 14 de junio de 2023, remitido al ITER el 21 de junio de 2023 como una solicitud de subsanación.

Llegado este punto es preciso señalar que según el punto Quinto del Acuerdo del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife en Sesión Extraordinaria celebrada el 2 de octubre de 2020 denominado “Acuerdo de inicio de expediente para la modificación del Plan Insular de Tenerife (PIOT), para la ordenación del Polígono Industrial Supramunicipal del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER)”, la finalidad del presente documento debería ser la formulación y aprobación de una modificación menor del PIOT ajustada al ámbito del ITER con el siguiente contenido:

- a) Delimitación precisa del ámbito del ITER y calificación del mismo como polígono industrial de trascendencia insular, justificando la procedencia de estas determinaciones en el marco del modelo territorial insular y de las directrices sobre la Plataforma Logística del Sur.
- b) Desarrollo de la ordenación pormenorizada del ámbito con el nivel y contenido equivalente al de un plan parcial urbanístico, en base a los objetivos de ordenación planteados.

Esta finalidad del documento resulta modificada al seguir las indicaciones contenidas en sendos informes, del 29 de septiembre de 2022 y del 11 de abril de 2023, realizados por el Servicio Administrativo de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos del Cabildo de Tenerife, en los que se señala que los objetivos de ordenación territorial se deben de ceñir a la delimitación y ordenación pormenorizada del ámbito del ITER como parte del polígono industrial de Granadilla y apartarse de la definición de este como un polígono industrial de trascendencia insular en sí mismo y, en consecuencia, como un nuevo elemento en el Modelo de ordenación territorial de la isla de Tenerife.



Para su justificación, se expone en los informes que no parece necesaria tal definición, dado que el ITER ya está reconocido en el PIOT vigente como elemento del polígono industrial de Granadilla de alcance insular y de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, integrado en una Operación Singular Estructurante del PIOT. A lo anterior, en el Informe de 29 de septiembre, se añade que, según la descripción de las actividades desarrolladas por el ITER y la finalidad del documento a elaborar, no se deduce un uso industrial como el uso mayoritario existente, ni como el que se pretende implantar en los términos del PIOT vigente. Siendo así, se indicó la necesidad de evitar toda referencia al ITER como polígono industrial y en coherencia, modificar el título del documento indicado en el Acuerdo Plenario, de manera que se elimine el concepto de “polígono industrial municipal” del mismo.

Por todo lo expuesto, la finalidad de la modificación del PIOT se ve alterada y acotada a delimitar el ámbito del ITER ajustándolo a su propiedad y a ordenar pormenorizadamente el mismo. Por otro lado, respaldados en que el ITER se identifica históricamente como parte del polígono industrial de Granadilla y formando parte este de los reconocidos como sistemas generales y equipamientos estructurantes de nivel insular de la isla de Tenerife, puede ser ordenado directa y pormenorizadamente por el PIOT. En consecuencia, dado que ya no se cumplen los requisitos legales para una modificación sustancial, la nueva finalidad establecida se lleva a término a través de la correspondiente modificación menor del PIOT en el ámbito del ITER, a pesar de lo citado de forma expresa en el Acuerdo de inicio del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife en sesión Extraordinaria celebrada el 2 de octubre de 2020. Igualmente se modifica el título referido en el Acuerdo por haber tornado impreciso e inadecuado, al igual que se alteran los objetivos señalados para la modificación del PIOT.

1.3 Finalidad de la Modificación del PIOT

El primer instrumento que ordena pormenorizadamente el ámbito del ITER fue aprobado hace casi dos décadas y a día de hoy, continúa vigente. Como consecuencia del largo periodo de tiempo transcurrido sus **determinaciones de ordenación han quedado obsoletas**. Las necesidades que han devenido con el tiempo para el ITER requieren que se facilite un **uso más eficiente y flexible del suelo**, posibilitando su posicionamiento vanguardista a través del desarrollo de proyectos e investigaciones relacionados con las nuevas tecnologías, el cambio climático y la transición ecológica.

En consecuencia de lo anterior, la finalidad de este documento será **delimitar con precisión el ámbito del ITER ajustándolo a su propiedad**, siendo este el ámbito territorial del presente documento y **ordenar pormenorizadamente los suelos delimitados**, dando una respuesta adecuada y eficaz a las actividades presentes y futuras de la sociedad pública, contribuyendo a promover el desarrollo sostenible y la innovación tecnológica e igualmente, tratando de evitar que un elemento con una función tan pionera y relevante no caiga en desidia.

Los objetivos establecidos será posible alcanzarlos a través de la elaboración de una modificación menor del PIOT en el ámbito del ITER, ya que, tal y como se expresa en el apartado anterior, el ITER se identifica históricamente como parte del Polígono Industrial de Granadilla que, formando parte este de los reconocidos como sistemas generales y equipamientos estructurantes de nivel insular de la isla de Tenerife, puede ser ordenado directa y pormenorizadamente por el PIOT.



1.4 Naturaleza, alcance y efectos de la Modificación Menor del PIOT

1.4.1 Naturaleza de la Modificación

Para conocer la naturaleza de la Modificación Menor planteada se debe acudir a la LSENPC, en su Título III: Ordenación del territorio, Capítulo VIII: Eficacia y vigencia de los instrumentos de ordenación, Sección 3: Vigencia, alteración y suspensión del planeamiento, donde se establecen dos tipos de modificación del planeamiento: sustancial y menor. Según el artículo 163 de dicha norma, la causa de modificación sustancial de los planes insulares podría ser por tres motivos:

- a) La reconsideración integral del modelo de ordenación establecido.
- b) El cumplimiento de criterios de sostenibilidad, cuando las actuaciones de urbanización, por sí mismas o en unión de las aprobadas en los dos últimos años, conlleven un incremento superior al 25% de la población o de la superficie de suelo urbanizado del municipio o ámbito territorial.
- c) La creación de nuevos sistemas generales o equipamientos estructurantes.

Según el artículo 164 de la LSENPC, se entiende por **modificación menor** cualquier otra alteración del instrumento que no tenga la consideración de sustancial Según lo establecido en la citada norma y atendiendo a la entidad del conjunto de actuaciones que integran la presente alteración del Plan Insular de Ordenación de Tenerife pretendida se puede indicar que se reúnen las características que constituyen una modificación menor según la legislación vigente.

1.4.1 Alcance de la Modificación Menor

El alcance de las determinaciones establecidas por la Modificación Menor será el mismo que se atribuye a las determinaciones del instrumento que modifica. En este caso, el instrumento de planeamiento modificado es el Plan Insular de Ordenación de Tenerife. Para poder comprender el alcance de las determinaciones de los planes insulares es necesario delimitar el “Concepto y objeto” que le atribuye la LSENPC en su artículo 94: Los planes insulares de ordenación constituyen el instrumento general de ordenación de los recursos naturales y del territorio de las islas en el marco, en su caso, de las directrices de ordenación; y tienen por objeto la ordenación estructural del espacio insular, definiendo el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible. Los planes insulares también podrán tener el carácter de planes de ordenación de los recursos naturales, en los términos, con las determinaciones y el alcance establecidos por la legislación básica estatal.

Abundando en la comprensión del instrumento de ordenación insular, se señalan los fines fundamentales que le asigna la LSENPC en su artículo 95, cuyo cumplimiento se atenderá desde la realidad global de la Isla, especialmente desde sus características socioeconómicas territoriales y de población y en relación con las posibilidades y programas de actuación del sector público y las posibles acciones del sector privado:

- a) Proteger y conservar los recursos naturales, el medioambiente, el paisaje y los bienes culturales, promoviendo, en su caso, la delimitación y las categorías de protección de los espacios naturales.
- b) Propiciar el desarrollo sostenible de la isla, a través de la distribución equilibrada de los usos y la previsión de los sistemas generales y equipamientos de transcendencia supramunicipal.
- c) El equilibrio territorial, social y económico de la Isla, con especial atención a quienes residen en las zonas rurales situadas en espacios naturales protegidos.



La definición del instrumento de ordenación por la LSENPC estableciendo un concepto, un objeto y una finalidad para los planes insulares, se complementa con las determinaciones del artículo 96 sobre su contenido conceptual. Así, se establece que los planes insulares de ordenación deberán contener un diagnóstico territorial, ambiental y económico, con especial referencia a los recursos naturales, a la población, con atención particular a la igualdad de género y el bienestar de las familias, al planeamiento vigente y a la situación socioeconómica. El diagnóstico ambiental deberá abordar el siguiente contenido:

- a) Identificar y georreferenciar los espacios y los elementos significativos del patrimonio natural de la isla y, en particular, los incluidos en el Inventario español del patrimonio natural y la biodiversidad, los valores que los caracterizan y su integración y relación con el resto del territorio.
- b) Definir y señalar el estado de conservación de los componentes del patrimonio natural, la biodiversidad y la geodiversidad y de los procesos ecológicos y geológicos en el ámbito insular.
- c) Identificar la capacidad e intensidad de uso del patrimonio natural y la biodiversidad y la geodiversidad y determinar las alternativas de gestión y las limitaciones que deban establecerse a la vista de su estado de conservación.

Una vez elaborado el diagnóstico ambiental y a partir de lo analizado y concluido, se elaborará el plan insular cuyo contenido deberá establecer las siguientes determinaciones de ordenación:

- a) Definición de los objetivos de la ordenación, analizando las posibilidades de desarrollo económico de las distintas zonas con características homogéneas.
- b) Fijación de criterios para estimar la capacidad de carga turística y/o residencial de las distintas partes del territorio y de la isla en su conjunto.
- c) Identificación, ordenación y evaluación de los paisajes representativos de la isla, a fin de preservar sus valores naturales, patrimoniales, culturales, sociales y económicos, con especial atención a los que, por su calidad, fragilidad o significación, deban tener un tratamiento especial.
- d) Definición de sistemas territoriales equilibrados y eficientemente articulados, favoreciendo el desarrollo de nuevas centralidades que aumenten la accesibilidad de los ciudadanos a los servicios con el objetivo de disminuir la movilidad.
- e) Determinación y localización de los sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal.
- f) Determinación de los suelos que deban preservarse del proceso urbanizador.
- g) Determinación de las reservas de suelo necesarias para actividades agropecuarias, energéticas, industriales, turísticas y extractivas y otras que sean estratégicas para el desarrollo insular.
- h) Concreción de los criterios legales para la identificación y delimitación de los asentamientos rurales y agrícolas.
- i) Establecimiento de criterios para homogeneizar los usos en las diferentes categorías de suelo rústico.



j) Ordenación de los aprovechamientos de los recursos naturales de carácter hidrológico, minero, extractivo y energéticos renovables.

k) Prevención de riesgos sísmicos, geológicos, meteorológicos y otros, incluyendo los incendios forestales, definiendo las áreas que deberán ser excluidas del proceso de urbanización y edificación por dicho motivo y los criterios para el trazado y diseño de las infraestructuras por tal causa.

l) Elaboración de un mapa eólico de cada isla, donde se determinarán las áreas de mayor interés para su aprovechamiento energético, teniendo en cuenta los recursos de viento existentes y la compatibilidad de tales usos con los demás del suelo en su entorno y con los valores territoriales, paisajísticos y naturales de los emplazamientos.

Por último, según el artículo 97 de la LSENPC, el alcance de las determinaciones establecidas por el plan insular será de aplicación directa, sin perjuicio de su desarrollo por otros instrumentos de ordenación según se disponga en su propio contenido y siguiendo lo establecido en la legislación. En su contenido, si lo tuviera, como plan de ordenación de los recursos naturales, sus determinaciones vinculan a los restantes instrumentos de ordenación. Específicamente, con respecto a las determinaciones de un plan insular sobre sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal, estas podrán diferirse para su ejecución a otros instrumentos de ordenación territorial. Teniendo la consideración, según el artículo 98 de la LSENPC, de sistema general y equipamiento estructurante de interés supramunicipal los siguientes:

a) Las infraestructuras de transporte.

b) Las infraestructuras de producción, transporte y distribución energética y las de abastecimiento de combustible.

c) Las infraestructuras de comunicaciones.

d) Los polígonos industriales de trascendencia insular.

e) La infraestructuras y actividades económicas relevantes, especialmente las vinculadas al ocio y a los equipamientos complementarios al turismo.

f) Las infraestructuras e instalaciones destinadas a los servicios públicos esenciales de trascendencia insular.

g) Las infraestructuras insulares de redes de abastecimientos y almacenamiento de agua para abastecimiento a poblaciones, así como el saneamiento, depuración y reutilización, y para abastecimiento agrario.

h) Las infraestructuras insulares para la gestión y el tratamiento de residuos.

La ordenación e implantación de estos sistemas generales y equipamientos estructurantes, podrá realizarse, directamente, por el plan insular de ordenación o mediante plan territorial especial. La ejecución de las obras necesarias para la construcción de los sistemas generales y equipamientos estructurantes que sean ordenados pormenorizadamente por los planes insulares, quedará legitimada con la aprobación de los proyectos técnicos.

En el caso de que la implantación de estos resultara incompatible con la clasificación y/o categorización establecida por el planeamiento general, la ordenación recogida por el plan insular desplazará a las previsiones contenidas al respecto en el planeamiento general, determinando lo que corresponda en función del uso prevalente de los mismos. Y, por

último, los planes insulares podrán establecer las siguientes determinaciones sobre régimen urbanístico del suelo según lo dispuesto en el artículo 99 de la LSENPC:

- a) Las que deban preservarse del proceso urbanizador y, en su caso, edificatorio, porque su transformación sería incompatible con el desarrollo sostenible de la isla.
- b) Las que deban destinarse a usos del sector primario, en especial los agrarios, forestales o extractivos.
- c) Las que deban preservarse del desarrollo urbanístico por su valor agrícola existente o potencial o por su valor paisajístico o patrimonial relevante.
- d) Las que deban ser excluidas del proceso de urbanización y edificación, en prevención de riesgos sísmicos, geológicos, meteorológicos u otros, incluyendo los incendios forestales.

1.4.2 Efectos de la Modificación Menor

Los efectos de la aprobación y posterior entrada en vigor de los instrumentos de ordenación se detallan en el artículo 156 de la LSENPC que se expone a continuación:

“La entrada en vigor de los instrumentos de ordenación producirá, de conformidad con su contenido, los siguientes efectos:

- a) La vinculación de los terrenos, las instalaciones, las construcciones y las edificaciones al destino que resulte de la clasificación y calificación y su sujeción al régimen urbanístico que consecuentemente les sea de aplicación.*
- b) La declaración de situación legal de consolidación o de afectación por actuación pública de las instalaciones, construcciones y edificaciones erigidas con anterioridad que resulten disconformes con la nueva ordenación, en los términos que dispone la sección siguiente y el propio planeamiento.*
- c) La obligatoriedad del cumplimiento de sus disposiciones por todas las personas, tanto públicas como privadas, siendo nula cualquier reserva de dispensación, sin perjuicio de la posibilidad de autorizar obras o usos provisionales conforme a lo previsto en la presente ley.*
- d) La ejecutividad de sus determinaciones a los efectos de la aplicación por la administración pública de cualquier medio de ejecución forzosa.*
- e) La declaración de la utilidad pública y la necesidad de ocupación de los terrenos, las instalaciones, las construcciones y las edificaciones correspondientes, a los efectos de expropiación o de imposición de servidumbres.*
- f) La publicidad de su contenido, teniendo derecho cualquier persona a consultar y a obtener copia de la documentación, así como a ser informado por escrito sobre su contenido, en la forma que se determine reglamentariamente”.*

Fijado lo anterior y en referencia a la **NECESIDAD** de la Modificación Menor del PIOT, según el Acuerdo del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife en Sesión Extraordinaria celebrada el 2 de octubre de 2020 denominado “Acuerdo de inicio de expediente para la modificación del Plan Insular de Tenerife (PIOT), para la ordenación del Polígono Industrial



Supramunicipal del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER)”, a tenor literal de su punto Séptimo, se expone la necesidad y/o conveniencia de la elaboración del presente documento:

“SÉPTIMO: Qué con relación a la necesidad y oportunidad de la nueva ordenación del ITER debe indicarse que tal y como indica el Área de Carreteras, Movilidad e innovación en su escrito, la ordenación vigente del Plan Especial ITER-Sistema General “ha quedado obsoleta en diversos aspectos” precisando una actualización que permita atender a nuevas necesidades posibilitando además un uso más eficiente del suelo. En este sentido, el informe técnico elaborado por la Unidad Orgánica Técnica de Ordenación del Territorio y de los Recursos Naturales señala lo que sigue:

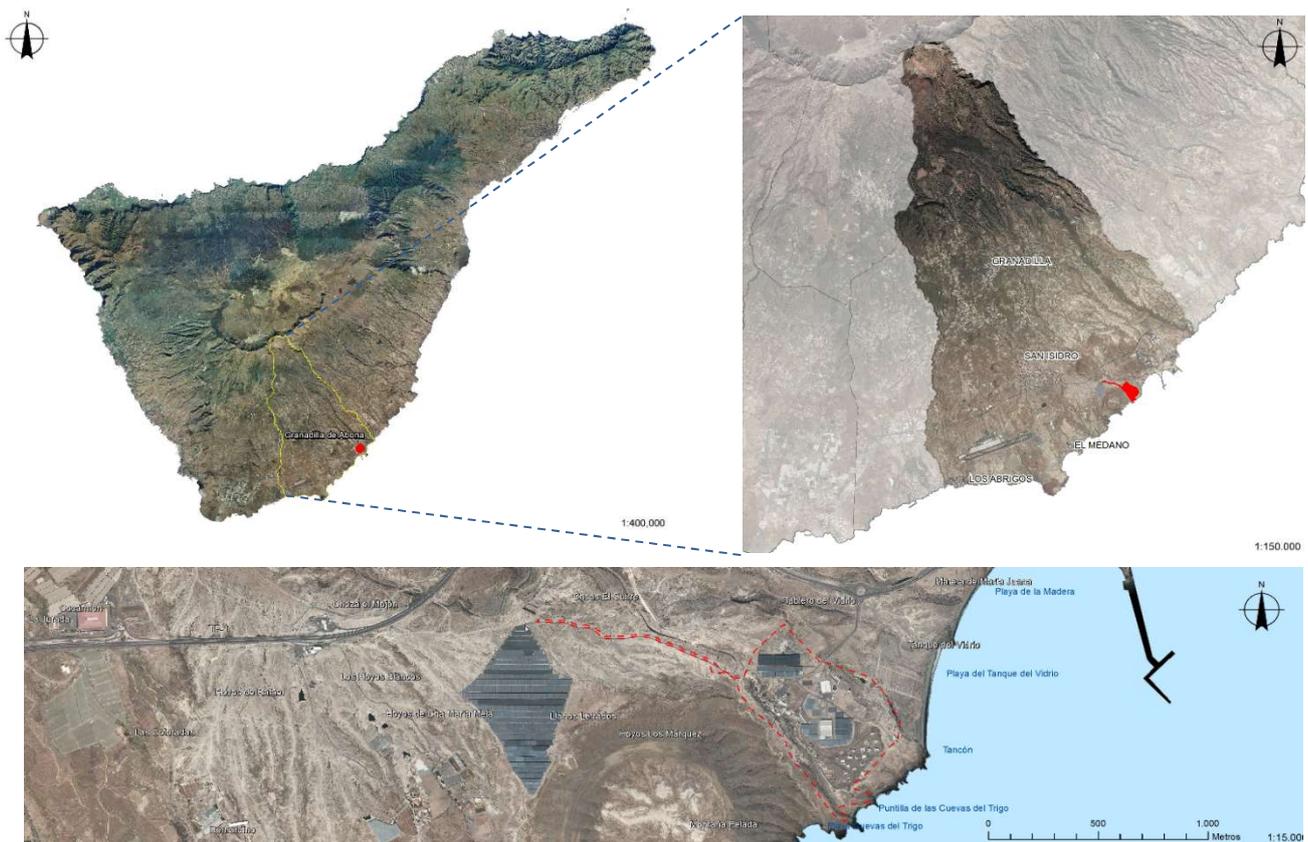
“La necesidad de la modificación de las determinaciones del vigente Plan Especial ITER, Sistema General, que ordena los terrenos del ITER está motivada por:

- a) El ámbito del ITER, con una superficie de 395.808,06 m²s, se organizó espacialmente en 14 manzanas, lo que supone una excesiva fragmentación. Dicha ordenación respondió a los proyectos concretos que se estaban ejecutando en el momento de la redacción del Plan Especial; ahora bien, una vez realizados, resulta demasiado rígida una ordenación ajustada a proyectos específicos, que imposibilita el desarrollo de otras actuaciones.*
- b) Las exigencias del PGO en cuanto a la reordenación de determinadas áreas del ITER supone modificar los siguientes aspectos del Plan Especial.*
- c) La manzana 13 casi en su totalidad se adscribe al espacio portuario, reduciéndose así el ámbito del ITER y por ende, su aprovechamiento.*
- d) Las manzanas 5, 11, 14 y la parte de la 13 que no queda adscrita al espacio portuario son categorizados como suelo sectorizado no ordenado, lo que imposibilita cualquier actuación en las mismas hasta tanto no se apruebe el instrumento que ordene esos terrenos.*
- e) El perímetro de los terrenos pertenecientes a ITER está mal delimitado en el PGOU de Granadilla, lo que obliga a modificar el mismo para hacerlo coincidir con la realidad de la propiedad pública.*
- f) Todo lo anterior se resume en que, transcurridos más de veinte años desde el inicio de la ordenación urbanística del sector, ésta ha quedado obsoleta en diversos aspectos y requiere ser actualizada para atender a las nuevas necesidades y posibilitar un uso más eficiente del suelo. Los objetivos que se plantean son los siguientes:*
- g) Garantizar la unidad y autonomía funcional del conjunto del ámbito, vinculado a las actividades propias del ITER.*
- h) Revisar la estructura viaria.*
- i) Revisar las condiciones de edificación y de admisibilidad de usos de las distintas manzanas, con la finalidad tanto de conseguir una mayor flexibilidad como de garantizar la adecuada recualificación paisajística del ámbito.*
- j) Adecuar la ordenación del sector a la de los suelos del entorno, y en particular a la derivada del Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.*

Las consideraciones anteriores justifican la necesidad de reordenar el ámbito del ITER. La conveniencia de acometer dicha actuación en los momentos actuales obedece principalmente el gran retraso acumulado desde que se estableció que había de llevarse a cabo, lo cual ha supuesto un empeoramiento en las condiciones de funcionamiento de las actividades que desarrolla el ITER y en sus previsiones de futuro”.

1.5 Ámbito territorial

Desde una perspectiva muy simple, el ámbito correspondiente al **ITER** queda inserto en la macrounidad correspondiente a la **comarca de Abona**, un territorio de escasa complejidad geográfica y relativamente poco antropizado en su interior, si bien fuertemente presionado en su frente costero, espacio en el que se han concentrado en las últimas décadas crecimientos explosivos en varios enclaves turísticos-residenciales. Esta comarca presenta una singular importancia en el desarrollo insular, una relevancia que se fundamenta en las dos principales actividades económicas de la Isla: la agricultura intensiva y el turismo, reforzado por el hecho de albergar infraestructuras estratégicas tales como el aeropuerto Tenerife-Sur, la Plataforma Logística del Sur de Tenerife o la central de ciclo combinado de Granadilla, además de por el crecimiento demográfico generado por su despegue económico. Se trata, en síntesis, de una de las comarcas de mayor complejidad funcional y con toda probabilidad, la que se encuentra sometida a un mayor nivel de tensiones urbanísticas.



Marco geográfico comarcal y vista panorámica del entorno del ITER. Fuente: elaboración propia.

A nivel local, el municipio de Granadilla de Abona, término en el que se localiza el ámbito del ITER, cuenta con una superficie de 162 km², lo que representa el 7,9% del territorio insular, convirtiéndolo en el tercer municipio en extensión de la Isla. Desde el punto de vista geográfico, ocupa una amplia rampa descendente que desde los 2.400 m

del escarpe de Las Cañadas alcanza la costa, estando atravesada por una densa red de barrancos subparalelos, muchos de los cuales ofrecen un alto grado de encajamiento.

Paisajísticamente, dicha vertiente, en su franja litoral-intermedia, está configurada sobre un ambiente desértico y seco, dominado por la textura y la coloración que impone de manera rotunda la tosca, con zonas alternativamente de llano y de barranco superficial y con una urbanización múltiple, fragmentada y de núcleos activos, compactos y sin límites precisos.

1.5.1 Una aproximación geográfica

El ámbito de referencia se sitúa en la zona de cabecera de la franja litoral del municipio de Granadilla de Abona, aguas abajo de la autovía TF-1, entre las cotas aproximadas de 100 y 10 metros s.n.m., del mismo modo que integrado funcionalmente en el Polígono Industrial de Granadilla.



Vista panorámica parcial del ámbito del ITER. www.huellasdearquitectura.com

Este espacio productivo, en su ámbito extenso, ocupa una gran banda territorial dispuesta en el borde litoral, con pendientes medias que no superan el 5,5%, así como vertebrada por una estructura viaria en anillo que se adapta a la topografía existente. En este plano las alteraciones geográficas más significativas son apreciadas en coincidencia con aquellas zonas en las que se han desarrollado las actividades industriales más relevantes, caso de los sectores SP2-01, SP2-02, el propio ITER o el área DISA-UNELCO, en este último caso con mayores condicionantes de horizontalidad de sus plataformas.

Una aproximación en detalle¹⁸ permite advertir como los 397.825 m² de superficie total que presenta el ámbito del ITER son definidos al suroeste por un relieve en loma en disposición semiparalela respecto al barranquillo las Rayas de

¹⁸ Para el conocimiento preciso de la justificación del ámbito objeto de ordenación se remite al apartado 9.2.1 del documento Borrador.

Pelada, en las estribaciones de la montaña Pelada, al noreste por una serie de resaltes rocosos en contacto con la Mareta del Tanque de Vidrio y al sureste por el frente litoral, en las inmediaciones de la playa de Callao, mientras que en el caso de las restantes orientaciones las referencias posicionales son reconocidas a través de la presencia de vallados o cerramientos perimetrales que deslindan las actuales instalaciones.

En cuanto a los actuales puntos de comunicación de la parcela con el exterior cabe destacar la presencia de una conexión a través de rotonda estructurante con el corredor central del Polígono Industrial de Granadilla, viario de gran sección a través del cual, en sentido de circulación norte, se accede directamente a la autovía TF-1 (accesos A y B).

Desde el punto de vista de la distribución de usos internos, el ámbito ITER acoge actualmente un conjunto de espacios orientados hacia la I+D+i, así como áreas en estado natural y seminatural, que complementan las actividades demostrativas que son llevadas a cabo.

Nº	Inmueble	m ² construidos
C-01	Edificio Sede del ITER	1.887,23
C-02	Centro de visitantes del ITER	1.579,30
C-04	Casas bioclimáticas del ITER	3.571,49
C-04	Centro de operaciones de red	2.775,74
C-05	Nave de ingeniería	794,24
C-06	Nave proyecto CEDEI	794,24
C-07	Laboratorio de células fotovoltaicas	401,21
C-08	Fábrica de módulos fotovoltaicos	2.366,33
C-09	Nave Euclides	8.170,64
C-10	Centro de ensayo de almacenamiento y alimentación ininterrumpida	786,20
C-11	Centro de control Euclides	111,00
C-12	Datacenter para ALiX	4.574,00
C-13	Nave de sistemas electrónicos, informáticos y de telecomunicaciones	2.544,00
C-14	Túnel de viento	350,00
C-15	Subestación del ITER	305,00
C-16	Caseta acceso del ITER	26,00
C-17	Almacén CBITER + EDAM (antigua sede del ITER)	253,00
C-18	Carpintería madera	216,40
C-19	Depuradora	13,00
Cesión	Centro de protección medioambiental y animal	1.980,00
Superficie total construida		33.499,02

Superficie construida en el Polígono Industrial Supramunicipal del ITER. Fuente: ITER.

El amplio espacio correspondiente al ámbito del ITER representa un **área mayoritariamente antropizada**, donde las intervenciones se manifiestan ante la existencia, en gran parte del mismo, de ámbitos claramente urbanizados. Únicamente en algunos sectores es posible observar parte de la vegetación potencial de la zona, con muestras de elementos vegetales de indudable importancia, principalmente, en espacios coincidentes con los relieves más enérgicos (laderas de barranco y taludes rocosos) y donde proliferan especies características de la región basal y del matorral costero. Del mismo modo, desde el punto de vista del patrimonio arqueológico, el ámbito del ITER acoge diversas evidencias de ocupaciones, distribuyéndose las mismas en los dominios de los barrancos que vertebran el espacio.



1.6 Normativa ambiental y patrimonial de aplicación

Para la elaboración y tramitación de la Modificación Menor del PIOT para la ordenación del ITER, de acuerdo a los objetivos que se pretenden alcanzar, se tendrá en consideración las disposiciones de la **normativa ambiental y patrimonial** que se cita a continuación, relación que no es excluyente de otras que a medida que se profundice en la ordenación puedan resultar aplicables:

1.6.1 Normativa europea

- Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre (DOCE nº206, de 22.07.1992).
- Directiva 79/409/CEE, de 2 de abril, relativa a la conservación de las aves silvestres, modificada por la Directiva 91/288, de 6 de marzo (DOUE nº20, de 26.01.2010).
- Directiva 2001/42/CE, del Parlamento europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación ambiental de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (DOCE nº197, de 21.07.2001).
- Directiva 2011/92/UE del Parlamento europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DOUE nº26, de 28.01.2012).
- Directiva 2014/52/UE del Parlamento europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación ambiental de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DOUE nº124, de 25.04.2014).
- Convenio de Berna (Consejo de Europa, 1979) sobre Conservación de la Vida Silvestre y del Medio Natural en Europa (Anexo I).

1.6.2 Normativa estatal

- Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español (BOE nº155, 29.06.1985).
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (BOE nº299, de 14.12.2007).
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (BOE nº296, de 11.12.2013).
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética (BOE nº121, de 21.05.2021).
- Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas (BOE nº46, de 23.02.2011).

1.6.3 Normativa autonómica



-
- Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas (BOC nº112, de 09.06.2010).
 - Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (BOC de 19.07.2017 y BOE de 08.09.2017).
 - Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias (BOC nº90, de 13.05.2019).
 - Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias (BOC nº30, de 04.02.2023).
 - Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (BOC de 15.05.2000). Derogado (con excepción del anexo de reclasificación de los espacios naturales de Canarias, que se modifica) por la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (BOC de 19.07.2017 y BOE 08.09.2017).
 - Decreto 174/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran Zonas Especiales de Conservación integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias y medidas para el mantenimiento en un estado de conservación favorable de estos espacios naturales (BOC nº7, de 13.01.2010).
 - Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias (Anexos) (BOC nº35, de 18.03.1991).



2 OBJETIVOS, CRITERIOS, ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN DEL PIOT

A la vista de los antecedentes urbanísticos, así como de las necesidades constatadas y habiendo transcurrido más de veinte años desde el inicio de la ordenación urbanística del ámbito, queda evidenciado que la misma ha quedado obsoleta en diversos aspectos, requiriendo de su actualización, a instrumentalizarse a través de la Modificación Menor del PIOT en el ámbito ITER, al objeto de atender a las nuevas necesidades y posibilitar un uso más eficiente del suelo.

Lo anterior se concreta a través de diferentes **objetivos**, cuyo contenido los agrupa en función de la **escala territorial** sobre la que se aplican. De esta manera, se diferencian objetivos a escala general, de repercusión insular y a escala local, orientados a la resolución de la actual problemática sufrida por la ordenación pormenorizada vigente.

Los **objetivos y criterios** planteados pretenden encontrar una respuesta adecuada y eficaz a las actividades presentes y futuras de la sociedad pública, contribuyendo así a promover el desarrollo sostenible y la innovación.

2.1 Objetivos de la ordenación territorial

El ITER fue concebido en los años noventa para la promoción, desarrollo y potenciación de actividades científicas, técnicas y económicas en el campo de las nuevas tecnologías y las energías renovables. Por otro lado, dada la necesidad de diversificar la economía en el archipiélago, se hace preciso introducir en Canarias y en particular en Tenerife, instrumentos para mejorar la capacidad de la economía insular. Se presentan los Parques Científicos y Tecnológicos como una herramienta que se ha evidenciado eficaz como promotora de la innovación empresarial, como marco adecuado para favorecer la interrelación entre la investigación y el mundo empresarial, como lugar propicio para la implantación de empresas de base tecnológica, favoreciéndose e intensificándose las actividades de I+D+i, la competitividad y un indiscutible apoyo en la lucha contra el cambio climático.

Así, en el año 2006 se constituyó la Sociedad Parque Científico y Tecnológico de Tenerife, de nombre comercial INtech Tenerife, cuyo accionista mayoritario es el Cabildo Insular de Tenerife, participando también de forma minoritaria en el capital de la Sociedad, el Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER). INtech se propone como misión ayudar a diversificar la economía de Tenerife desarrollando la cultura de la innovación como eje de la mejora de la competitividad, concentrando en los enclaves de INtech Tenerife empresas innovadoras y tecnológicas globales y entidades que realicen investigación, desarrollo o producción singular de tecnología aplicada, promoviendo la transferencia de conocimiento y la contratación de talento especializado, con el fin de hacer crecer a las empresas locales innovadoras o de base tecnológica, impulsar el emprendimiento tecnológico y las startups y atraer empresas globales a los enclaves de INtech Tenerife. Con posterioridad, el Consejo de Administración del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife aprueba la declaración del ITER como Parque Tecnológico. Así, a partir de esta fecha, los terrenos del ITER entran a formar parte constituyente del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife y se integran en el Plan de Viabilidad establecido para el Parque, cuyo apartado 3.1.1 recoge “los terrenos e instalaciones del ITER” como recursos del Enclave de Granadilla del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife.

Todo lo anterior evidencia la apuesta por el ITER como una promesa de avance científico y tecnológico para la Isla y una importante posibilidad de diversificación de una economía basada en el sector turístico. En consecuencia, el Cabildo Insular de Tenerife conviene que todo aquello relacionado con el ITER tendrá un carácter y una relevancia insular. Siendo así, se convierte en objetivo de la ordenación territorial facilitar y flexibilizar la utilización de los suelos para el cumplimiento de las necesidades que se presenten en el desarrollo del amplio abanico de actividades del ITER.



Desde este punto de vista insular, se desprenden los siguientes **objetivos para la ordenación territorial**:

- a) Identificación territorial expresa del ITER como parte integrada de un polígono industrial de relevancia insular y a su vez, de la operación singular estructurante de la Plataforma Logística del Sur.
- b) Reconocimiento de la relevancia insular del ITER como base para su desarrollo pormenorizado por parte del PIOT.
- c) Delimitación del ITER ajustada a la estructura de la propiedad de la sociedad pública y al resto de determinaciones vinculantes para ello según lo dispuesto en la legislación vigente, para su clara definición territorial.
- d) Alcanzar una valoración correcta de los efectos y encaje de las nuevas condiciones de ordenación vigente en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT.

2.2 Objetivos de la ordenación pormenorizada

Los objetivos planteados para la **ordenación pormenorizada** del ámbito son los que se exponen a continuación:

- a) Garantizar la unidad y autonomía funcional del conjunto del ámbito, vinculado a las actividades propias del ITER.
- b) Revisar la estructura viaria procurando que la parcela titularidad del ITER pueda funcionar como una pieza que distribuye sus usos acordes con las necesidades que se van presentando, evitando así vincular el suelo a una determinada distribución que pueda resultar incompatible con los usos o edificaciones que pudieran surgir con el tiempo.
- c) Revisar las condiciones de edificación y de admisibilidad de usos de las distintas manzanas, con la finalidad tanto de conseguir una mayor flexibilidad como de garantizar la adecuada recualificación paisajística del ámbito.
- d) Adecuar la ordenación del ámbito a la de los suelos del entorno y, en particular, a la del Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.
- e) Desarrollo de la ordenación pormenorizada del ámbito con el nivel y contenido en términos lo suficientemente precisos como para legitimar la actividad de ejecución.

2.3 Criterios de ordenación

Los criterios a tener en cuenta para la elaboración de la Modificación Menor del PIOT en el ámbito del ITER son los siguientes:

Respecto a la reordenación del conjunto del ITER:

- Orientar la propuesta de manera que se propicie la **unidad y autonomía funcional del ITER**, valorando la reordenación del actual sistema de manzanas contemplado en el vigente Plan Especial, bien a través de su agregación, bien mediante modelos de estructuración alternativos eficaces, pero siempre persiguiendo la mayor flexibilidad a través de la unificación del suelo y el establecimiento sobre éste de unos parámetros directores que no encorseten la ordenación para usos que, probablemente, aún no se han concebido.



- Valorar, en el establecimiento de las **normas y condiciones urbanísticas de la ordenación pormenorizada**, aquellas fórmulas que satisfagan la necesaria flexibilidad de cara a la materialización de las actuaciones previstas, entre ellas, la repotenciación del actual parque eólico ITER, así como la adecuada recualificación paisajística del conjunto, todo ello sin menoscabar aquellos espacios o elementos naturales y patrimoniales considerados de interés.
- **Adecuar y compaginar la propuesta de ordenación del ITER a la de los suelos del entorno** y, en particular, a la del Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.

Respecto a los valores ambientales y arqueológicos:

- **Identificar y preservar** los elementos de valor ambiental o arqueológico presentes en el ámbito.
- **Poner en valor** las áreas naturales mejor conservadas, garantizando la **preservación y el conocimiento** de los valores ambientales y arqueológicos existentes y potenciando su disfrute público.

Respecto a los riesgos:

- Adoptar las medidas necesarias para **minorar** los riesgos naturales y antrópicos existentes o que pudieran resultar de la ordenación.

Respecto a los factores socioeconómicos:

- Establecer determinaciones de ordenación que favorezcan los **espacios de alta calidad, accesibles y seguros**.
- Favorecer la **mejora de las condiciones ambientales de los usuarios del ITER** a través de los efectos generados por el incremento de la calidad de las futuras actuaciones.
- Tener en consideración los **usos y dinámicas preexistentes en el entorno más inmediato**, en especial, aquellos concentrados en la franja litoral.
- **Ponderar el coste económico de las propuestas**, adecuando las mismas a la viabilidad de su gestión y ejecución.



3 PROPUESTAS DE ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

3.1 Alternativas de ordenación

Dados los objetivos y criterios establecidos y en cumplimiento de la legislación vigente, son propuestas **tres (3) alternativas de ordenación** técnica y ambientalmente viables para la Modificación Menor del Plan Insular de Tenerife en el ámbito del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables. Estas alternativas de ordenación proponen tres opciones diferentes de ordenación pormenorizada para los suelos delimitados por el ámbito. En consecuencia, la escala gráfica de estas alternativas se ciñe al ámbito de la Modificación, aun habiendo tenido en cuenta la relación con el entorno y el hecho de formar parte del conjunto de la Operación Singular Estructurante de la Plataforma Logística del Sur.

3.1.1 Alternativa de ordenación 0

La **alternativa de ordenación 0** o de no actuación, describe la **realidad existente** en el momento de redacción del Borrador y el DIE.

Tal y como se ha expresado en apartados precedentes, el ámbito del ITER se ha desarrollado de manera que en la actualidad el nivel de consolidación de sus instalaciones, equipamientos y servicios es bastante elevado. Así, al sur del ámbito, junto a la costa, se localiza el conjunto formado por las casas bioclimáticas del ITER; en el centro del ámbito se posicionan las naves, talleres y placas fotovoltaicas; al norte, el parque fotovoltaico y algunas naves; en el centro-oeste, el centro de visitantes, las oficinas, el centro de ensayo y los talleres; y, por último, en el borde oeste, las zonas verdes, una de ellas destinada a parque eólico y la otra a parque tecnológico.

Del mismo modo, existen dos líneas longitudinales de aerogeneradores posicionadas en los extremos suroeste y noreste, siendo ambas consideradas a los efectos de usos del suelo como parque eólico. De otra parte, aquellas áreas que no están antropizadas, ni urbanizadas, se vinculan a laderas de barranco y taludes rocosos, albergando una muestra de la vegetación potencial de la zona, quedando asociado el resto del ámbito a suelos sin uso aparente.

Finalmente, en referencia a la infraestructura viaria, está conformada por vías que han seguido el trazado de antiguos accesos a las zonas de cultivo, actualmente en abandono, de modo que la geometría de las manzanas actuales se ha apoyado en este trazado y, por lo tanto, ha resultado totalmente condicionada por una infraestructura viaria concebida de forma natural para el desarrollo de un uso ya inexistente.



Alternativa de ordenación 0 (estado actual).
Fuente: elaboración propia

ALTERNATIVA DE ORDENACIÓN 0

	Uso	Superficie suelo (m ² s)	Superficie suelo por tipología (m ² s)	Coef. de edificabilidad (m ² c/m ² s)	Superficie construida lucrativa (m ² c)	Superficie construida por tipología (m ² c)	
ITER	LUCR.	Parque eólico	10.280,54	10.280,54	0,40	4.112,22	4.112,22
		Parque eólico en espacio libre	42.277,04	42.277,04	0,00	0,00	0,00
		Parque fotovoltaico	43.662,72	43.662,72	0,10	4.366,27	4.366,27
		Naves industriales / Energía	46.784,16	46.784,16	0,40	18.713,66	18.713,66
		Talleres y almacenes	18.052,66	18.052,66	0,40	7.221,06	7.221,06
		Oficina ITER	2.265,22	2.265,22	0,40	906,09	906,09
		Centro de visitantes	6.810,46	6.810,46	0,40	2.724,19	2.724,19
		Laboratorio bioclimático	49.983,73	49.983,73	0,25	12.495,93	12.495,93
		Parque tecnológico	16.094,94	16.094,94	0,10	1.609,49	1.609,49
		Sin uso actual	131.803,51	131.803,51	0,18	27.850,97	27.850,97
	Total	368.014,98	368.014,98	0,22	79.999,88	79.999,88	
	NO LUCR.	Dotacional Asistencial	17.220,21	17.220,21	-	-	-
		Infraestructura viaria	12.590,41	12.590,41	-	-	-
Total		29.810,62	29.810,62	-	-	-	
TOTAL		397.825,60	397.825,60	0,20	79.999,88	79.999,88	

Alternativa de ordenación 0 (estado actual).
Fuente: elaboración propia

3.1.2 Alternativa de ordenación 1

La **alternativa 1** basa su propuesta en la ordenación pormenorizada que figura en el vigente Plan Especial ITER. El ámbito de la Modificación Menor es prácticamente coincidente con el ordenado por el Plan Especial, cuya ordenación pormenorizada delimitó catorce manzanas y una estructura viaria, hecho que caracteriza la propuesta como una ordenación altamente fragmentada para el uso genérico del ámbito cuyo desarrollo en el tiempo es bastante impredecible.

La ordenación pormenorizada del ámbito y su distribución territorial de usos tiene como uno de sus puntos de apoyo (además de la topografía, las condiciones naturales, etc.) la infraestructura viaria, cuyo trazado describe una estructura irregular basada en los antiguos caminos de acceso a los cultivos, actualmente en abandono. Esta infraestructura se vertebra por un eje principal de acceso desde el noreste, atravesando prácticamente el ámbito en su zona norte mediante un viario que culmina en una amplia bolsa de aparcamientos. De este eje principal de acceso nace otro viario que discurre en dirección noroeste-sureste que da servicio a gran parte de las manzanas de la zona central y sur, donde también muere en suelo reservado para el estacionamiento de vehículos.

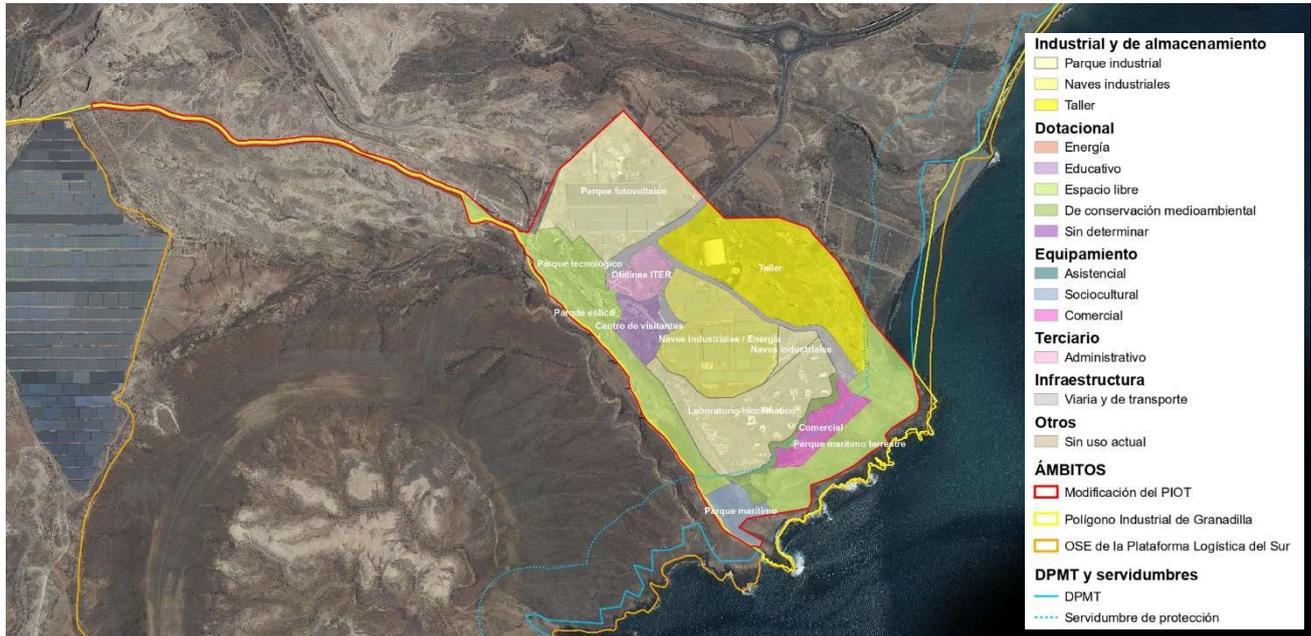
Es importante señalar que este viario noroeste-sureste se bifurca en la zona central para dar servicio al centro de visitantes, su necesario acceso rodado y parking.

En cuanto a la distribución de usos, comenzamos por los espacios libres que bordean el ámbito al sureste y suroeste, asignándose a estos suelos como usos compatibles al de espacio libre el de parque eólico para la manzana 1, parque tecnológico para la manzana 2 y parque marítimo terrestre para la manzana 13. En la manzana 10, ubicada entre los espacios libres en la mitad sur del ámbito, se implanta el laboratorio bioclimático compuesto por veinticuatro viviendas bioclimáticas. Esta manzana se ordena internamente mediante una estructura viaria propia. En el corazón del ámbito se localiza la manzana 8, en la que se encuentra una instalación de plantas fotovoltaicas y talleres y colindante al sur, se ubica la manzana 9 en la que se localizan diversas naves que dan servicio al parque industrial.

Al norte de la manzana 8 y en torno a la bifurcación del viario noroeste-sureste, se localizan tres manzanas: la manzana 4, entre el mencionado viario y el eje principal de acceso, en la que se plantea la sede del ITER y naves taller; la manzana 6, como culminación del viario-bifurcación, constituye el centro de visitantes; y la manzana 7, se localiza junto a la anterior para proporcionarle el servicio de aparcamientos.

La zona norte del ámbito la ocupa la manzana 3, donde se encuentran un grupo de naves con cubierta fotovoltaica, el Centro de Protección Animal y Medioambiental, un aerogenerador y el control de seguridad.

Por su parte, en la zona oeste se encuentra la manzana 5 donde se encuentran los centros de reparto, subestación, depósitos de agua procedente de plantas desaladoras, planta fotovoltaica, nave de ensayos, túnel de viento, dos aerogeneradores pertenecientes al Parque Made de 4,8 MW y seis aerogeneradores pertenecientes al Parque Experimental. Por último, al sur, junto a la costa, a la manzana 12 se le asigna el uso de dotación socio-cultural y recreativo y a la manzana 14 el de equipamiento comercial.



Alternativa de ordenación 1.
Fuente: elaboración propia

ALTERNATIVA DE ORDENACIÓN 1

	Uso	Superficie suelo (m ² s)	Superficie suelo por tipología (m ² s)	Coef. de edificabilidad (m ² c/m ² s)	Superficie construida lucrativa (m ² c)	Superficie construida por tipología (m ² c)	
ITER	Parque eólico	42.189,10	42.189,10	0,00	0,00	0,00	
	Parque fotovoltaico	59.587,10	59.587,10	0,10	5.958,71	5.958,71	
	Naves industriales / Energía	46.784,16	46.784,16	0,40	18.713,66	18.713,66	
	Naves industriales	4.677,15	4.677,15	0,25	1.169,29	1.169,29	
	Talleres y almacenes	69.305,06	69.305,06	0,40	27.722,02	27.722,02	
	Oficina ITER	9.810,42	9.810,42	0,40	3.924,17	3.924,17	
	Centro de visitantes	10.896,37	10.896,37	0,40	4.358,55	4.358,55	
	Laboratorio bioclimático	49.983,73	49.983,73	0,25	12.495,93	12.495,93	
	Parque tecnológico	16.094,94	16.094,94	0,10	1.609,49	1.609,49	
	Comercial	12.644,21	12.644,21	0,30	3.793,26	3.793,26	
	Sin uso actual	1.390,17	1.390,17	0,10	139,02	139,02	
	Total	323.362,41	323.362,41	0,25	79.884,11	79.884,11	
	NO LUCR.	Conservación medioambiental	6.252,63	6.252,63	-	-	-
		Espacio libre: Parque marítimo terrestre	42.434,05	42.434,05	0,00	0,00	0,00
		Dotacional: Parque marítimo	9.697,33	9.697,33	0,00	0,00	0,00
		Infraestructura viaria	16.085,59	16.085,59	-	-	-
	Total	74.469,60	74.469,60	-	-	-	
	TOTAL	397.832,01	397.832,01	0,20	79.884,11	79.884,11	

Alternativa de ordenación 1
Fuente: elaboración propia

3.1.3 Alternativa de ordenación 2

La **alternativa de ordenación pormenorizada 2** tiene como objetivo principal el óptimo desarrollo del suelo incluido en el ámbito, haciendo una propuesta de ordenación totalmente compatible con la promoción de infraestructuras y programas de soporte a la investigación, la transferencia tecnológica y apoyo al emprendimiento intensivo en conocimiento, mediante la urbanización, edificación y explotación de las infraestructuras e instalaciones y cuyo fin sea el desarrollo de actividades relacionadas con la tecnología avanzada.

En consecuencia, la ordenación del ámbito pretende responder principalmente a las necesidades propias de las actividades tecnológicas. Para ello, la propuesta se basa en una única y gran pieza, que ocupa un alto porcentaje del suelo del ámbito, casi el 85%, a la que se le asigna el uso de equipamiento de investigación y desarrollo con carácter estratégico, y se le da libertad para la estructuración viaria interna. Estas condiciones de superficie, estructuración y uso le aportan a la pieza unas condiciones de flexibilidad capaces de poder dar cobertura a actividades, construcciones y edificaciones de carácter singular, tal y como vaya surgiendo de las investigaciones y de los avances tecnológicos, compatibilizando usos capaces de abarcar las diversas actividades que pudiera demandar el ITER, ya sean de producción energética, de telecomunicaciones, industriales, etc.

La ordenación de esta gran pieza únicamente se condiciona en su zona más occidental, los suelos colindantes con Espacio Natural Protegido, para delimitar un espacio de reserva en el que, entre otras limitaciones, no se permitirá la edificación y también serán objeto de restricciones aquellos suelos que deban ser protegidos por su valor natural, patrimonial, etc. El régimen de usos que regirá en un futuro sobre la pieza del ITER será lo suficientemente preciso y claro como para que las actividades desarrolladas no alcancen una distorsión en la que se dé lugar a una concentración y/o escala de usos no deseados, como podría ser su conversión en un gran polígono industrial, dado que no es el objetivo del ITER.

En el resto del ámbito, la totalidad de la franja de suelo que limita al este, se distribuyen los usos públicos que completan la cobertura del cumplimiento de los requisitos legalmente establecidos. Para ello, se reconoce el propio ITER como un equipamiento a efectos legales, sumándose a este la perrera existente como equipamiento asistencial; al noreste se plantea una zona de uso dotacional sin uso específico asignado, junto a una franja de espacio libre que discurre hasta la costa. La infraestructura viaria propuesta se compone de una única y pequeña vía que discurre de norte a sur por el límite del ámbito, al norte de este. En su escasa longitud da acceso tanto al asistencial como a la otra dotación, así como al propio ITER (centro de investigación y desarrollo) en fondo de saco.



Alternativa de ordenación 2.
Fuente: elaboración propia

ALTERNATIVA DE ORDENACIÓN 2							
	Uso	Superficie suelo (m ² s)	Superficie suelo por tipología (m ² s)	Coef. de edificabilidad (m ² c/m ² s)	Superficie construida lucrativa (m ² c)	Superficie construida por tipología (m ² c)	
ITER	LUCR.	Centro de investigación y desarrollo	337.351,65	337.351,65	0,21	70.843,85	70.843,85
		Total	337.351,65	337.351,65	0,21	70.843,85	70.843,85
		Equipamiento Asistencial	10.270,88	10.270,88			
		Dotacional sin determinar	4.097,13	4.097,13			
		Espacio libre público	43.338,04	43.338,04			
		Viarío	2.768,17	2.768,17			
		Total	57.706,05	57.706,05			
	TOTAL	395.057,70	395.057,70	0,18	70.843,85	70.843,85	
Cumplimiento de estándar de E.L. públicos, dotaciones y equip por incremento de edific en SUNCO (Art. 138.1.C, L 4/2017):		Superficie total MM (m ² s)	Superficie mín E.L. públicos (m ² s)	Superficie mín dotaciones (m ² s)	Superficie mín equipamientos (m ² s)		
		395.057,70	39.505,77	3.950,58	11.851,73		
	PROPUESTA	E.L. públicos (m ² s)	Dotaciones (m ² s)	Equipamientos (m ² s)			
		43.338,04	4.097,13	347.622,53			
		3.832,27	146,55	335.770,80			

Alternativa de ordenación 2.
Fuente: elaboración propia

3.1.4 Análisis comparativo de las alternativas de ordenación

A continuación, se procede a realizar el análisis comparativo de las tres (3) alternativas de ordenación pormenorizada para el ámbito de la Modificación Menor del ITER y su viabilidad técnica y ambiental, bajo el prisma de toda cuestión que resulte relevante y, específicamente, sobre el grado de consecución de los siguientes objetivos preestablecidos:

[Ob_1] Unidad y autonomía funcional.

[Ob_2] Trazado de la estructura viaria acorde con los usos.

[Ob_3] Flexibilidad de las condiciones de edificación y de admisibilidad de usos.

[Ob_4] Adecuación de la ordenación al entorno.

[Ob_5] Desarrollo de la ordenación pormenorizada.

[Ob_6] Integración y puesta en valor de las manifestaciones ambientales y arqueológicas más relevantes existentes.

Objetivo	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
[Ob_1] Unidad y autonomía funcional	Medio	Nula	Excelente
[Ob_2] Trazado de la estructura viaria acorde con los usos	Deficiente	Deficiente	Excelente
[Ob_3] Flexibilidad de condiciones de edificación y admisibilidad de usos	Nula	Deficiente	Excelente
[Ob_4] Adecuación de la ordenación al entorno	Deficiente	Deficiente	Excelente
[Ob_5] Desarrollo de la ordenación pormenorizada	Nula	Excelente	Excelente
[Ob_6] Valores ambientales y patrimoniales	Deficiente	Deficiente	Excelente

Comparación y valoración de las alternativas de ordenación pormenorizada.
Fuente: elaboración propia.

• **Respecto a la unidad y autonomía funcional.** Para garantizar la unidad y autonomía funcional del conjunto del ámbito y en especial, para las actividades, construcciones y edificaciones del ITER, la ordenación establecida por la **alternativa 2** propone una gran pieza que abarca los suelos objeto de estos usos, ofreciendo libertad para su implantación y distribución. Siendo así, la alternativa de ordenación 2 alcanza este objetivo plenamente, mientras que la **alternativa de ordenación 1** propone una excesiva fragmentación del suelo, lo que resulta excesivamente encorsetado para el devenir de un uso, como es el del ITER, tan abierto con respecto a su forma de materializarse en el territorio. Por su parte, la **alternativa de ordenación 0** no se puede valorar claramente con respecto a este objetivo dada su condición de reflejo de la realidad existente. Siendo así, se entiende moderadamente flexible por su realidad ajena a condicionantes de planeamiento.

• **Respecto al trazado de la estructura viaria acorde con los usos.** Este objetivo se basa en la propuesta de liberar el suelo de titularidad del ITER de una estructura viaria trazada con carácter previo y pública. De esta forma sus actividades podrán dar cobertura a las realidades que puedan surgir de los avances en investigación y tecnología. En este sentido, la **alternativa de ordenación 2** ofrece una flexibilidad absoluta en su propuesta viaria que brinda acceso desde el exterior a los tres usos presentes en el ámbito, dejando a criterio de la propiedad y sus necesidades el trazado interno de la pieza del ITER. En cambio, la **alternativa de ordenación 0** refleja los caminos ya existentes, mientras que la **alternativa de ordenación 1** los replica, sin dar la posibilidad de nuevos trazados, con lo que dan acceso a los distintos usos, pero no cobertura a posibles cambios o incorporaciones futuras.

• **Respecto a la flexibilidad de las condiciones de edificación y de admisibilidad de usos.** Para revisar las condiciones de edificación y de admisibilidad de usos de las distintas manzanas, con la finalidad, tanto de conseguir una mayor flexibilidad, como de garantizar la adecuada recualificación paisajística del ámbito, la **alternativa de ordenación 2** propone¹⁹ libertad para la pieza del ITER sin excederse de los condicionantes legales. En cambio, la **alternativa de ordenación 1** encorseta la ordenación, asignando usos al suelo sin posibilidad de cambio. Por su parte, el carácter intrínseco de la **alternativa de ordenación 0** no le permite acceder al establecimiento de condicionantes teóricos.

• **Respecto a la adecuación de la ordenación al entorno.** Este objetivo no es alcanzado por la **alternativa de ordenación 0**, ni por la **alternativa de ordenación 1**, ya que la primera no contempla estos asuntos y la segunda se basa en una ordenación tan antigua, rígida y obsoleta que no ha podido actualizarse a medida que el entorno ha ido cambiando sus condiciones y realidades. Por el contrario, la **alternativa de ordenación 2** es la única que afronta la realidad existente del entorno para adaptarse a esta, ya sea tanto paisajística, como normativamente.

• **Respecto al desarrollo de la ordenación pormenorizada.** El objetivo de desarrollo de la ordenación pormenorizada del ámbito, con el nivel y contenido en términos lo suficientemente precisos como para legitimar la actividad de ejecución, es alcanzado plenamente por las **alternativas de ordenación 1 y 2**, dado su carácter de instrumentos de ordenación con capacidad para ello. En cambio, la **alternativa de ordenación 0**, como reflejo de la realidad existente, no es capaz de abarcar esta cuestión.

• **Respecto al nivel de integración y puesta en valor de las manifestaciones ambientales y arqueológicas más relevantes existentes.** La **alternativa de ordenación 0**, en tanto que operante a través del reconocimiento del actual marco territorial, consolida un escenario caracterizado por localizadas desatenciones sobre determinadas áreas y enclaves con especial significancia ambiental y patrimonial, especialmente en referencia a los elementos arqueológicos, de los que, hasta la fecha, en buen número, se desconocía su estado de conservación y valor.

Respecto a la **alternativa de ordenación 1**, al proponer una alta fragmentación del suelo, rigidiza de partida las posibilidades de articular posibles estrategias globales orientadas a la conservación, potenciación y puesta en valor de las manifestaciones ambientales y patrimoniales. Del mismo modo, desde el punto de vista de la distribución de los usos, si bien reconoce determinadas piezas con destino a Espacios Libres y de Conservación medioambiental, garantizando con ello, a priori, la preservación de las comunidades vegetales potenciales ahí asentadas, propone una gran pieza con destino uso industrial y de almacenamiento (Taller) en coincidencia con una de las principales áreas de distribución de las comunidades de tabaibal dulce (*Ceropegiofuscae-Euphorbietum balsamiferae*), reconocidas como hábitat de interés comunitario por la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestre, en concreto, a través de la adscripción al hábitat con código y denominación: 5330. Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, así como enclave de localización de un rosario de yacimientos arqueológicos, generando con ello una suerte de conflicto cuya resolución se tornaría en difícilmente conciliable.

¹⁹ Se entiende que, con mayor precisión en fases futuras de la Modificación Menor del PIOT.



Las desventajas atribuidas a la alternativa de ordenación 1 son superadas por la **alternativa de ordenación 2**, propuesta que al ser más flexible y bajo unos adecuados criterios de ordenación e intervención, y especial sensibilidad, podrá singularizar los diseños, posibilitando abrir las condiciones de acuerdo a las circunstancias ambientales concretas en el ámbito.



4 DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN MENOR DEL PIOT EN EL ÁMBITO DEL ITER

Uno de los aspectos que resultan destacables de la **evaluación ambiental estratégica** está directamente relacionado con los dos procedimientos articulados desde la LEA: el ordinario y el simplificado, de tal forma que dicha norma establece, tanto los ámbitos de aplicación de cada modalidad, como los respectivos esquemas procedimentales, que quedan regulados de manera exhaustiva. De este modo, la LEA fija en su artículo 6.1 aquellos supuestos en los que un plan o programa, incluidas sus modificaciones, deberá ser objeto de sometimiento al procedimiento de EAE ordinaria, entre otros:

a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo.

En el ámbito del ITER han de poder ejecutarse usos e infraestructuras, especialmente energéticas o de urbanización, quedando en ambos casos comprendidos en los supuestos recogidos en los Anexos I o II de la LEA y, por lo tanto, su implantación requiere de la previa evaluación de impacto, ya sea ordinaria o simplificada. En todo caso, ello obliga a que el instrumento de ordenación que legitima estas actuaciones, en el caso que nos ocupa, la Modificación Menor del PIOT en el ámbito del ITER que se propone, haya de someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Fijado lo anterior, desde el punto de vista procedimental, se estará a las reglas establecidas en la Sección 1ª, Capítulo I, Título II de la LEA²⁰ y complementado a su vez, en el Capítulo IV, del Título I del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias.

En consecuencia, las **fases de la tramitación** a las que estará sometida la Modificación Menor del PIOT son las siguientes:

- **Iniciación.** La tramitación de la Modificación Menor del PIOT en el ámbito del ITER fue iniciada a través del Acuerdo del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, adoptado en sesión extraordinaria celebrada el 2 de octubre de 2020, por el que se aprobó iniciar el procedimiento para su formulación y tramitación.
- **Consultas previa.** Dicho acuerdo, en respuesta a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la LSENPC y el artículo 15 del RPC, fue sometido por parte del Servicio Administrativo de Política Territorial del Cabildo Insular de Tenerife a consulta pública por el plazo de un (1) mes en el portal web del Cabildo Insular de Tenerife, no habiéndose recibido opiniones respecto a los datos e informaciones consideradas necesarias para la redacción del Borrador de la Modificación Sustancial, a los problemas a solucionar, la necesidad y oportunidad de la regulación, los objetivos que se persiguen y las posibles soluciones alternativas.

²⁰ Considerando los cambios introducidos a través del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (BOE nº341, de 31.12.2020).



- **Inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria.** Cerrado el periodo de consultas previas, se procede a la elaboración por parte del ITER del Borrador de la Modificación del PIOT y del presente Documento inicial estratégico, siendo ambos presentados, junto a la solicitud de inicio del procedimiento de EAEo, ante el Servicio Administrativo de Política Territorial, el cual, una vez realizadas las comprobaciones documentales preceptivas, remitirá a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (CEAT).
- **Primera fase de la evaluación ambiental estratégica. La consulta ambiental.** Una vez comprobado que la documentación presentada cumple los requisitos exigidos, la CEAT someterá el Borrador de la Modificación Menor del PIOT y el Documento inicial estratégico a consulta de las administraciones públicas que, por razón de la materia o del territorio, puedan verse afectadas por el ejercicio de sus competencias y de las personas interesadas, siendo la finalidad de dicha consulta la de recabar la información ambiental necesaria para elaborar el DA del EsAE.
- **Formulación del Documento de alcance.** Superado el trámite de consulta, la CEAT elaborará el DA del EsAE, que será remitido, junto con las contestaciones recibidas, al ITER, así como al Servicio Administrativo de Política Territorial. Dicho DA se pondrá a disposición del público a través de la sede electrónica del Cabildo Insular de Tenerife.
- **Elaboración del Avance de la Modificación Menor del PIOT y del EsAE.** Atendiendo lo que establezca el DA, se elaborará el Avance²¹ de la Modificación Menor del PIOT, que quedará acompañado del EsAE.
- **Información pública, consulta e informes del Avance.** El documento de Avance, junto al EsAE, se someterá al trámite de información pública por un plazo comprendido entre 45 días y tres meses. En ese mismo plazo se consultará a las Administraciones afectadas y a las personas interesadas.
- **Decisión sobre la continuación de la ordenación.** A la vista de las sugerencias e informes recibidos en la información pública del Avance, se elaborará un informe en el que se propondrá la selección de la alternativa de ordenación y los criterios para desarrollar y culminar la ordenación del ámbito del ITER, que se someterá a la aprobación del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife.
- **Elaboración del documento para la aprobación inicial.** Atendiendo al acuerdo adoptado por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, se elaborará el documento de la Modificación Menor que vaya a someterse a la aprobación inicial, seleccionándose aquellas alternativas que resulten más equilibradas desde la perspectiva del desarrollo sostenible, previa ponderación de los aspectos económicos, sociales, territoriales y ambientales, procediéndose, de resultar preciso, a la modificación del EsAE.
- **Aprobación inicial e información pública.** El documento de la Modificación Menor del PIOT se someterá a su aprobación inicial por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife y, producida ésta, a los trámites de información pública, consulta de las administraciones afectadas y a las personas interesadas por un plazo comprendido entre 45 días y tres meses.

²¹ El Avance constituirá un documento interno de carácter preparatorio, no vinculante, estando integrado por una memoria y planos de ordenación adecuados a su contenido, en los términos del anexo del RPC.



-
- **Elaboración de la propuesta final de la Modificación Menor.** Transcurrido el plazo de información pública, se introducirán las modificaciones oportunas, actualizándose, en su caso, el EsAE.
 - **Declaración ambiental estratégica.** El documento así corregido, la propuesta final de la Modificación Menor del PIOT, será remitido por el Servicio Administrativo de Política Territorial a la CEAT, órgano que, tras el análisis técnico del expediente, emitirá la Declaración ambiental estratégica (DAE) en un plazo de tres meses.
 - **Aprobación definitiva.** Una vez publicada la DAE, la Modificación Menor del PIOT se someterá, con las correcciones que correspondan y previo informe jurídico y técnico, a la aprobación definitiva por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife. El documento que se someterá a aprobación definitiva irá acompañado de un Documento-resumen que detallará las líneas básicas de la ordenación, las conclusiones de los informes emitidos por las administraciones consultadas y las alegaciones presentadas en el trámite de información pública.
 - **Publicación.** Una vez aprobada de forma definitiva, la Modificación Menor del PIOT en el ámbito del ITER, junto a la documentación ambiental exigida por la LEA, se publicará en el boletín oficial correspondiente a los efectos de su entrada en vigor y en la sede electrónica del Cabildo Insular de Tenerife.

Dado que el alcance legalmente establecido para la Modificación es el propio del instrumento que modifica, el PIOT, es objeto de esta la ordenación e implantación directa del ITER como elemento integrado e integrador del Polígono Industrial de Granadilla de relevancia insular, por lo que los suelos incluidos en la delimitación del ámbito se ordenan pormenorizadamente, siguiendo lo establecido en el artículo 98 de la LSENPC.

En consecuencia, el desarrollo previsible de los contenidos de la Modificación Menor del PIOT será, tras la aprobación definitiva de esta, la elaboración de los correspondientes **proyectos técnicos**, cuya aprobación legitimará directamente la ejecución de estos. Con respecto a la gestión de los suelos incluidos en el ámbito, estos seguirán lo dispuesto en la legislación vigente para los suelos urbanizables. Todos aquellos deberes sobre cesiones y/o dotaciones y equipamientos que no hayan sido satisfechos con carácter previo, serán debidamente observados en la normativa de la Modificación Menor en la fase de desarrollo del documento que sea oportuno.

5 POTENCIALES EFECTOS AMBIENTALES DERIVADOS DE LAS DIFERENTES OPCIONES DE ORDENACIÓN

Es objeto del presente apartado el de **anticipar**²² las posibles repercusiones ambientales relevantes derivadas de las acciones para el desarrollo de la Modificación Menor del PIOT en el ámbito del ITER, considerando los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.

Así, se consideran las posibles afecciones sobre los siguientes factores²³:

5.1 Respecto a la red de áreas protegidas

Si bien ha sido clarificado en apartados precedentes del DIE la alta variabilidad de tipologías de usos, con clara dominancia de los tejidos urbanos y seminaturales que definen, no sólo a la práctica totalidad del espacio objeto de ordenación, sino a la generalidad de sus entornos más inmediatos, esta circunstancia no es óbice para que en fases posteriores del procedimiento de EAE sea analizada en detalle la relación espacial del ámbito del ITER respecto a las áreas terrestres o marinas más próximas que están sometidas a algún régimen de protección, en particular: Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos; Red Natura 2000 (Zonas Especiales de Conservación -ZEC- y Zonas de Especial Protección para las Aves -ZEPA-); Áreas Importantes para las Aves -IBA-; Áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna de Canarias; Montes de Utilidad Pública; Zonas de Alto Riesgo de Incendios Forestales; planes de recuperación o conservación de especies amenazadas; zonas sensibles en relación al vertido de aguas residuales.



Relación espacial del ámbito del ITER con la red de áreas protegidas.
Fuente: elaboración propia

²² Aspecto que habrá de confirmarse convenientemente en el marco del Estudio ambiental estratégico a elaborar.

²³ De acuerdo a lo especificado en el Capítulo I del Anexo del RPC.

Resultado de un primer análisis, se concluye que **el ámbito vinculado al ITER no incluye áreas adscritas a la Red Natura 2000**. No obstante, al solapar la delimitación del ámbito derivada de la estructura de la propiedad con el límite del **Monumento Natural Montaña Pelada (T-18)**²⁴, se detectan pequeños espacios de interferencia entre ambos perímetros, por lo que resulta obligatorio excluir los mismos del ámbito de la modificación para evitar cualquier tipo de incidencia en el citado Espacio Natural Protegido.



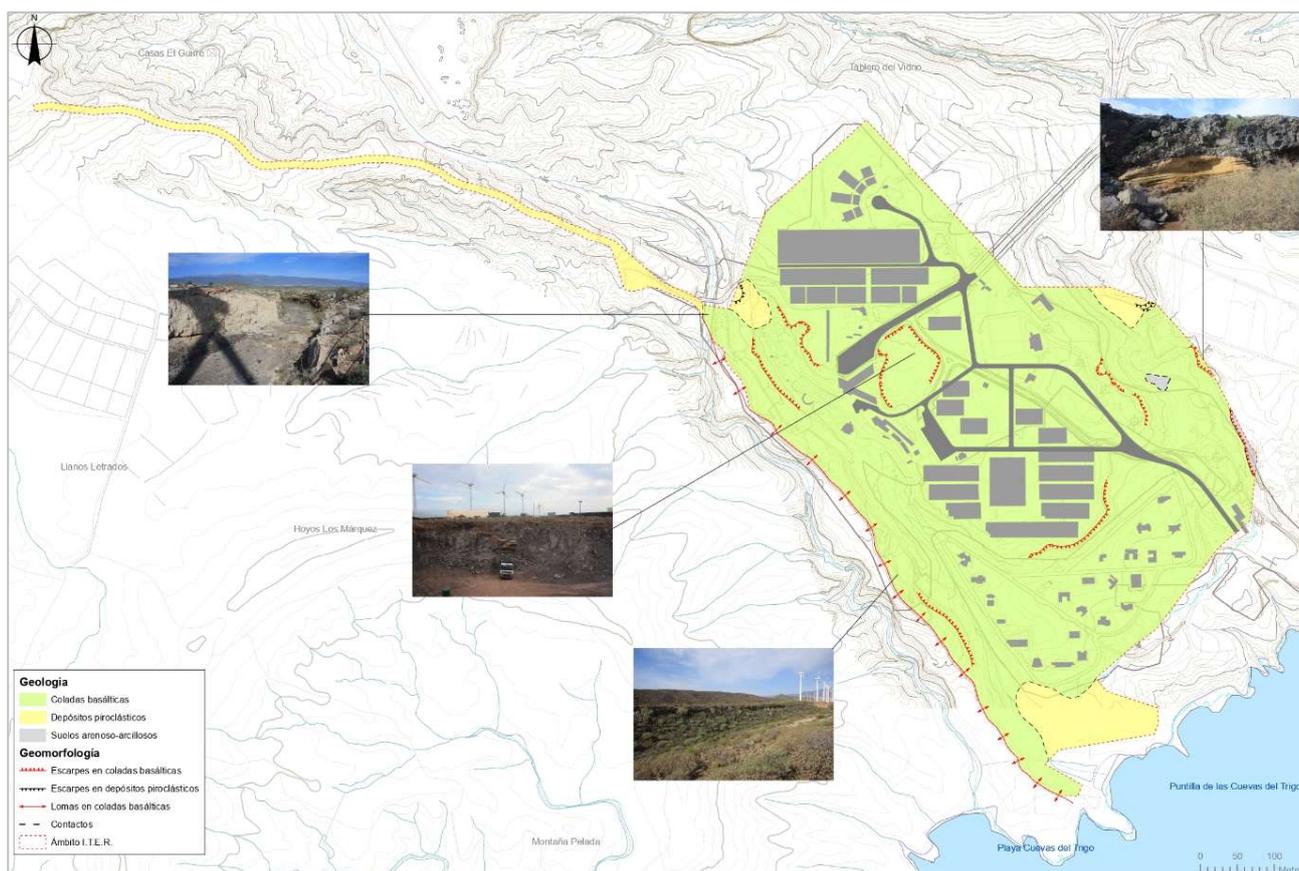
Delimitación según la titularidad del suelo respecto a ENP Monumento Natural Montaña Pelada. Elaboración propia

²⁴ Normas de Conservación aprobadas definitivamente mediante Resolución de 16 de junio de 2005 de la Dirección General de Ordenación del Territorio, por la que se hace público el Acuerdo de la COTMAC, en sesión de 6 de abril de 2005 (BOC nº125, de 28.06.2005).

Según lo observado en la imagen anterior se ha procedido a ajustar el ámbito de la Modificación Menor, que no de la propiedad de titularidad el ITER, para poder aplicar las determinaciones correspondientes a este instrumento y remitiendo los suelos afectados por el Espacio Natural Protegido, según lo dispuesto en la legislación vigente, al instrumento de ordenación correspondiente. Del ajuste de la delimitación resulta un ámbito cuya superficie asciende a 397.825 m², correspondiendo ordenar al instrumento del ENP la superficie restante de 1.159 m².

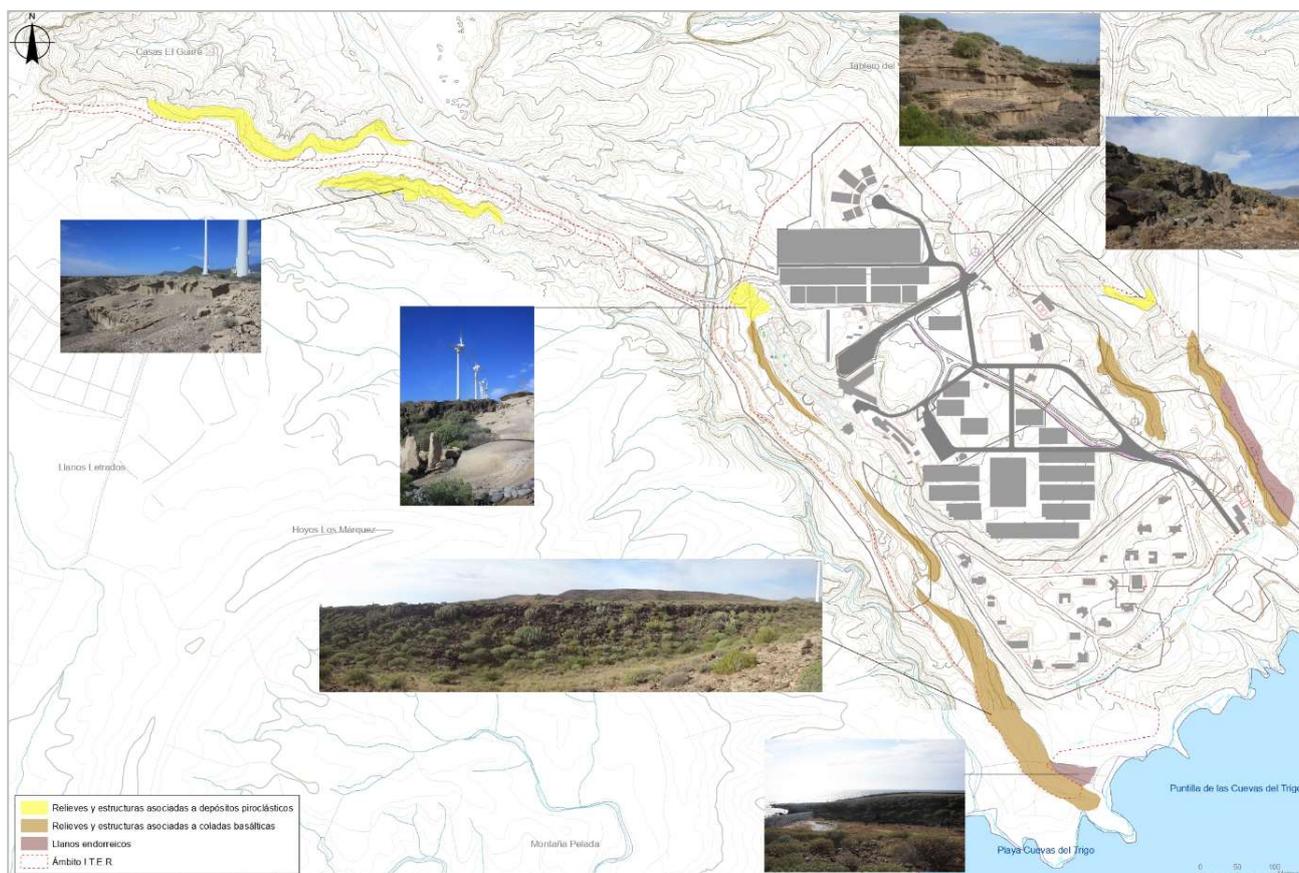
5.2 Respecto al patrimonio geológico y geomorfológico

Las transformaciones operadas en el pasado en su relación con la búsqueda del acondicionamiento de los terrenos pasa su puesta en cultivo y más recientemente, como resultado de la progresiva consolidación de las diferentes instalaciones, infraestructuras y dependencias al servicio de las actividades de investigación, han determinado que en la actualidad **los únicos enclaves interiores observables del sustrato original queden relegados al rosario de afloramientos que se suceden a lo largo de las laderas que cierran el espacio por el suroeste (barranco el Charcón) y el noreste (frentes lávicos sobre la Mareta del Tanque de Vidrio), así como en aquellos otros puntuales situados junto a las áreas transformadas, expuestos parcialmente producto de la ejecución de diversos desmontes.**



Esquema geológico y geomorfológico del ámbito del ITER. Fuente: elaboración propia

Respecto a las características geomorfológicas, atendiendo a sus rasgos macroscópicos, en el interior del Polígono se advierte cierta variabilidad morfológica. De un lado y en clara dominancia areal, los espacios previamente intervenidos como resultado de la consolidación de las actuales instalaciones, infraestructuras y edificaciones al servicio de las actividades de investigación, así como las áreas acompañantes vacantes, en las que se ha producido la total desarticulación de las topoformas originales, no reconociéndose en la actualidad unidades o elementos geomorfológicos en su interior, así como tampoco procesos morfogenéticos inductores de riesgos geodinámicos. De otro, los sectores englobados en la zona de influencia de los ya referidos barrancos el Charcón y los riscos de la Mareta del Tanque de Vidrio, donde se suceden modestas manifestaciones morfológicas asociadas al conjunto de coladas basálticas que estructuran ambas vertientes y ya de manera externa, si bien colindante, en las repisas y lomas pumíticas que acompañan al corredor de los aerogeneradores norte.



Esquema de distribución de las zonas de interés geomorfológico presentes en el ámbito del ITER. Fuente: elaboración propia

En el caso de los aludidos riscos del barranco el Charcón y de la Mareta del Tanque de Vidrio, representan pequeños cantiles funcionales rectilíneos labrados por la acción conjunta de los procesos de descalces y la alteración química ejercida por el spray marino, mostrando alturas medias de 5 m. La linealidad dominante en estos frentes se ve interrumpida por una sucesión de pequeños salientes y cornisas, así como por cortas incisiones asociadas a los desagües de las barranqueras locales, en cuyas desembocaduras se forman estrechos y efímeros regueros y cordones arenosos.

Respecto a los dominios piroclásticos, aquí, los paquetes de materiales se disponen en unidades de flujo ordenadas en sentido horizontal dentro del depósito principal, presentando una zonación neta en bandas. La antigüedad de los depósitos, así como la intensidad de los procesos geodinámicos externos que han actuado sobre ellos, fundamentalmente la erosión pluvial, procesos torrenciales, erosión eólica, meteorización química y bioclastia, ha dado como resultado formas, tanto de tablero, con cornisas y formas escalonadas, como alomadas y redondeadas, siendo frecuente la observancia de pequeños alvéolos y taffonis que evolucionan a oquedades, configurando en conjunto un relieve de aspecto ruiforme.

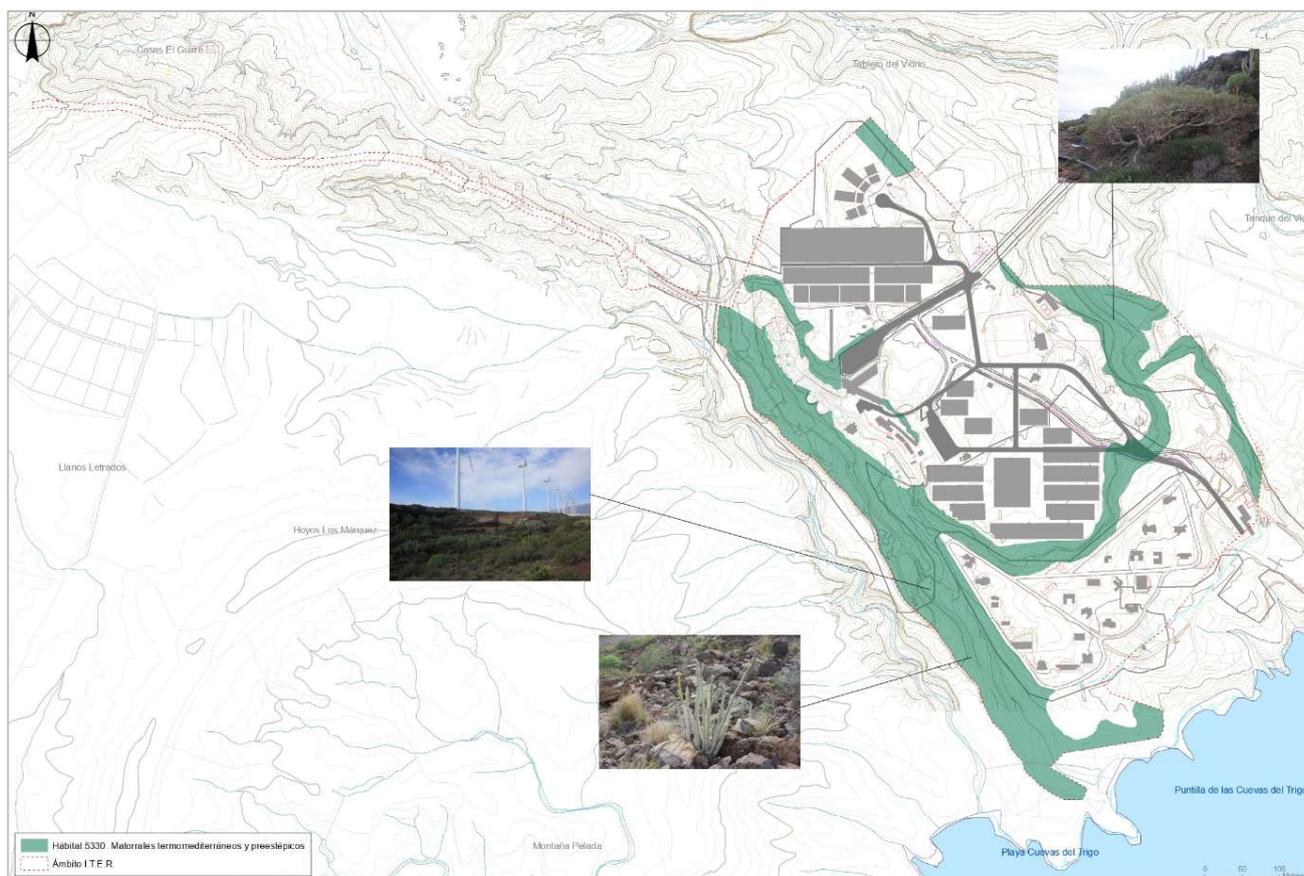
Teniendo en cuenta que entre los criterios de ordenación está la preservación y puesta en valor de las manifestaciones naturales y arqueológicas del mismo, así como la integración de las áreas de mayor interés en la propia ordenación, **no parece que los principales elementos geológicos y geomorfológicos del ámbito del ITER puedan ser alterados significativamente por la ordenación, previéndose que, en su caso, los impactos ambientales sean leves o moderados.**

5.3 Respecto a los hábitats naturales

En referencia a los hábitats naturales, especialmente los de interés comunitario, y a los hábitats naturales y seminaturales que pudieran comportarse como corredores ecológicos, ha de señalarse que una fracción de la vegetación potencial presente en el interior del ámbito vinculado al ámbito del ITER, en concreto, las comunidades de tabaibal dulce (*Ceropegiofuscae-Euphorbietum balsamiferae*), es reconocida como hábitat de interés comunitario por la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestre, en concreto, a través de la adscripción al hábitat con código y denominación: 5330. Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos.

Se trata de una serie de comunidades asentadas sobre los relieves que conforman el risco de la Mareta del Tanque de Vidrio y las laderas del barranco el Charcón, paralelamente al límite suroeste. Estos hábitats, de partida, pudieran comportarse como corredores ecológicos, si bien se encuentran muy fragmentados por el sistema viario y los procesos de ocupación del suelo.

No obstante, en el EsAE que acompañará a la Modificación Menor del PIOT se determinará el interés para la conservación que presenten los mismos, en función de su superficie, densidad, estado de conservación, etc.



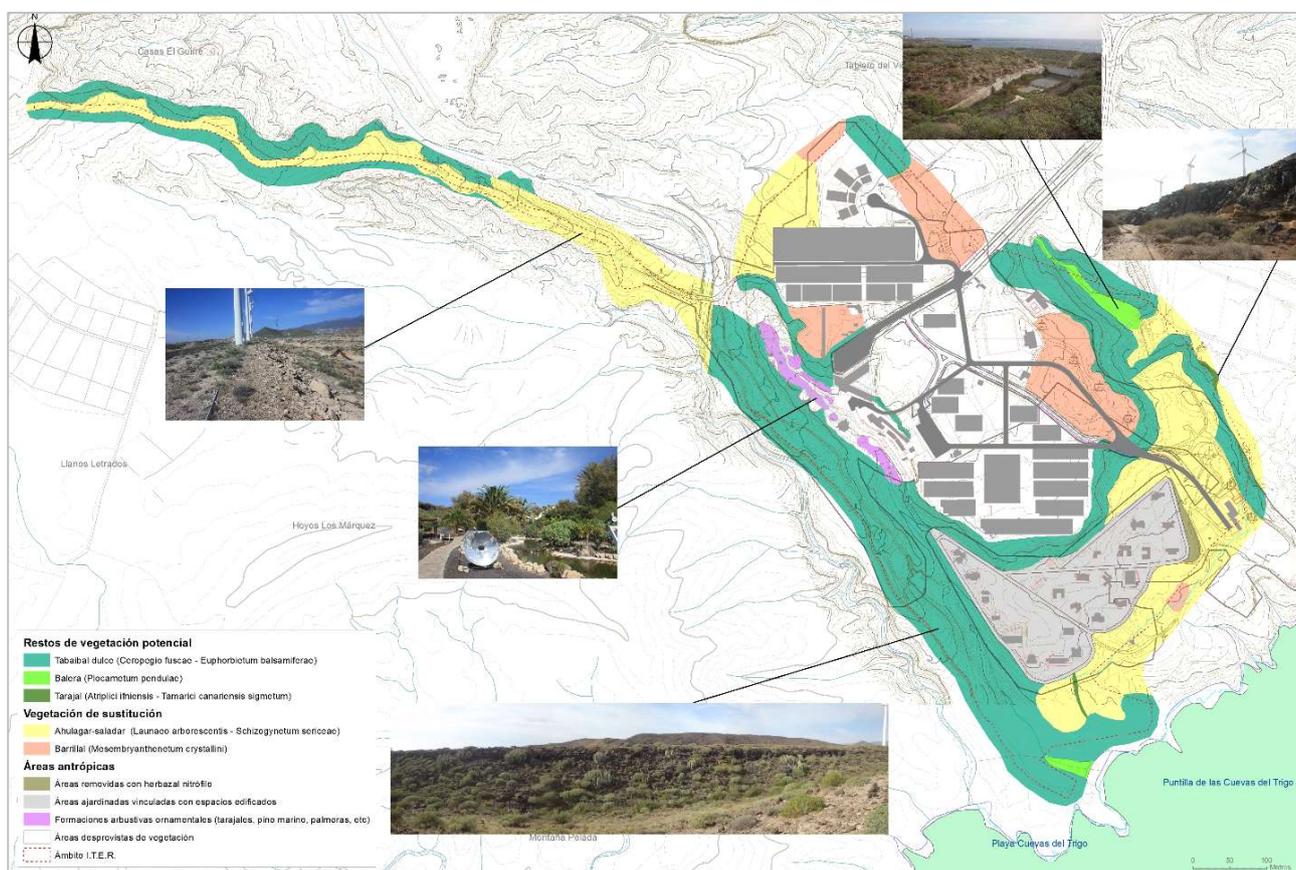
Esquema de distribución del hábitat de interés comunitario 5330. Matorrales mediterráneos y pre-estépicos en el ámbito del ámbito del ITER. Fuente: elaboración propia

5.4 Respecto a la flora y la fauna

Para determinar las principales áreas de interés florístico y faunístico presentes en el interior del ámbito del ITER se estudiará la consideración de las comunidades o especies presentes en alguna de las normas de protección existentes, a nivel comunitario, nacional o autonómico. El amplio espacio de estudio representa un área mayoritariamente antropizada, donde las intervenciones se manifiestan ante la existencia, en gran parte del mismo, de espacios claramente urbanizados. Únicamente en algunos sectores es posible observar parte de la vegetación potencial de la zona, con muestras de elementos vegetales de indudable importancia, principalmente, en espacios coincidentes con los relieves más enérgicos (laderas de barranco y taludes rocosos) y donde proliferan especies características de la región basal y del matorral costero. Lo anterior evidencia una paulatina desaparición de la vegetación potencial de este segmento comarcal, por lo que las especies más representativas de las diferentes comunidades y asociaciones se encuentran en competencia con elementos foráneos de escaso valor botánico, principalmente de tipo ornamental.

En un análisis preliminar de las especies naturales presentes en el ámbito del ITER, que será expuesto con mayor detalle en la Modificación Menor del PIOT, se ha concluido que ninguna de ellas queda incluida en Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, o en la Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas, si bien sí quedan recogidas en la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de

la Comunidad Autónoma de Canarias, concretamente, en el Anexo II: *Euphorbia canariensis*; *Ceropegia fusca*; *Argyranthemum frutescens* sbsp *frutescens* y *Tamarix canariensis*.



Esquema de distribución de vegetación actual en el ámbito del ITER.
Fuente: elaboración propia

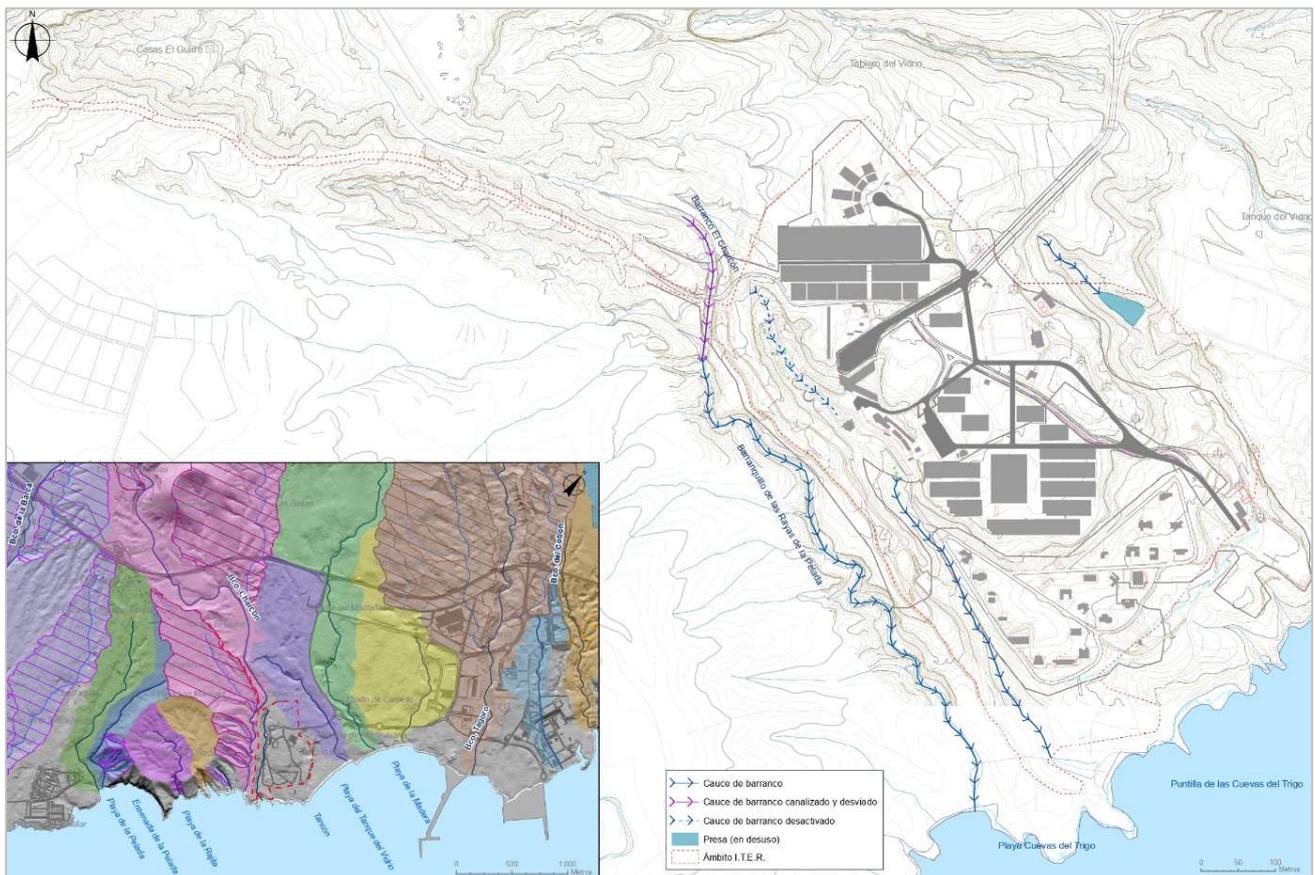
En relación con la fauna, sin perjuicio de un análisis faunístico en detalle que se incorporará en el documento para la aprobación inicial, cabe adelantar que, en principio, no se prevé que existan hábitats faunísticos de interés, ni áreas de reproducción de especies orníticas de relevancia. El elevado nivel de transformación que ha experimentado buena parte del Polígono, incluido su frente litoral, ha provocado cambios y alteraciones significativas en la distribución natural de la fauna, con un claro empobrecimiento de especies en las zonas intervenidas y actualmente consolidadas, en las que el protagonismo lo asumen, con rotundidad, los ejemplares cosmopolitas, más tolerantes a los factores de cambio. En cuanto a la presencia de especies en el ámbito, durante los primeros trabajos de reconocimiento no se han identificado ejemplares de los que figuran en la categoría de “en peligro de extinción” en el Catálogo Regional de Especies Protegidas, siendo las presentes especies generalistas, con una amplia distribución en el territorio.

Finalmente, el **Banco de Biodiversidad de Canarias (BIOTA)** recoge, para las cuadrículas de referencia coincidentes con el ámbito del ITER, la cita a especies protegidas, en concreto: *Anthus berthelotii berthelotii*; *Apus unicolor*; *Columba livia livia*; *Falco tinnunculus canariensis*; *Phylloscopus canariensis canariensis*; *Sylvia conspicillata orbitalis*.

5.5 Respecto a la hidrología y la hidrogeología

Según la información disponible y tras un reconocimiento inicial de la realidad territorial, es posible apreciar la existencia de red de drenaje natural en el interior del ámbito del ITER, correspondiendo tal referencia al aludido barranco el Charcón, el cual discurre prácticamente de manera paralela al límite suroeste del sector. Este colector natural fue objeto de canalización y desvío en las proximidades del lindero norte, con derivación de las escorrentías hacia el barranquillo las Rayas de Pelada, ya en zonas externas.

Finalmente, respecto al aprovechamiento del recurso hidrológico superficial, ha de destacarse la presencia en el extremo noreste del ámbito de una pequeña presa asentada y labrada en los depósitos piroclásticos que recubren la zona, con cerramiento de mampostería y sellado del vaso mediante encalado, si bien la misma no se encuentra operativa, mostrando evidentes signos de obsolescencia y degradación.



Esquema de distribución de la red hidrográfica vinculada al ámbito del ITER.
Fuente: elaboración propia

5.6 Respecto a los recursos edáficos

De un primer análisis, que se ampliará en fases posteriores de la Modificación Menor del PIOT, cabe señalar que los suelos presentes en el ámbito del ITER son similares a los que se extienden ampliamente desde la cota 900 hasta la costa del municipio, siendo agrupados en dos órdenes: Entisoles y Aridisoles, frecuentemente formando asociaciones entre ambos y generados bajo condiciones locales de aridez, por lo que son suelos poco productivos.

De manera particular, es posible distinguir de manera localizada suelos desarrollados sobre las plataformas basálticas y en las coladas piroclásticas, roca madre de origen básico y ácido (Litosoles-Orthents), mostrando poco espesor, inferior a los 5 cm, pobres en materia orgánica y sometidos a una ligera alteración físico-química de los minerales primarios, siendo comúnmente denominados como litosoles de erosión, dado que en ellos los procesos de erosión, tanto geológica, como acelerada, priman sobre los edafológicos debido generalmente a la posición topográfica abrupta que ocupan. Se advierte igualmente una cierta concentración de carbonatos a lo largo del perfil, que incluso llega a formar encostramientos visibles entorno a los agregados.

Del mismo modo, en el álveo del barranco del Charcón y en la zona de influencia de la Mareta del Tanque de Vidrio, es posible identificar suelos coluviales-aluviales (Fluents), apreciándose una ralentización de los procesos de edafogénesis debido al continuo aporte y remoción del material, periódicamente rejuvenecido por la propia dinámica que se concentra en estos cauces, si bien limitada en el primer caso fruto de su encauzamiento aguas arriba. De esta forma, se puede señalar que son suelos coluviales y aluviales procedentes de las laderas basálticas más escarpadas o bien de materiales arrastrados por la erosión hídrica y depositados en los tramos bajos.

Finalmente, en los espacios perimetrales del Polígono, así como acompañando a las áreas de recepción, estacionamiento y circundantes de las instalaciones de investigación, se distribuyen una serie de suelos de aportes externos asociados a diferentes espacios ajardinados²⁵, poseyendo los mismo una capacidad agrológica alta, y por consiguiente, presentando un alto interés para la conservación mediante su reutilización.

5.7 Respecto a los factores climáticos y su incidencia en el cambio climático

La localización del ámbito del ITER en la fachada de sotavento de la Isla determina que cuente con características climáticas propias de las zonas meridionales de las islas de gran relieve: alisio seco y ausencia de la capa de estratocúmulos, temperaturas suaves, escasas precipitaciones, vientos suaves y elevado número de horas de sol. A falta de un análisis en detalle de las variables climáticas anteriores, cabe señalar que estamos ante un ámbito prácticamente ajeno a registros extremos en el que no parece que el resultado de la ordenación pueda alterar sus características climáticas.

5.8 Respecto al medio ambiente atmosférico (contaminación atmosférica, acústica y lumínica)

La concurrencia en la zona de estudio, por un lado, de la acción constante del régimen de alisios, con circulación en ciclos diarios de las brisas hacia tierra durante el día y en sentido al mar durante la noche y de otro, de la ausencia de barreras geográficas destacadas que puedan actuar como obstáculos en la libre circulación de estas masas, determinan que quede incluida en una de las áreas con menor problemática desde la perspectiva de la calidad del aire.

No obstante, lo anterior, el desarrollo del actual Polígono Industrial de Granadilla, sobre la base de una posición estratégica respecto a los principales polos de demanda, así como de las vías preferentes de comunicación (terrestres, aéreas y próximamente marinas) ha brindado la oportunidad para el establecimiento y consolidación de una serie de actividades que, en mayor o menor medida, reportan sobre el medio atmosférico local ciertas alteraciones de las condiciones de fondo.

²⁵ Este tipo de suelo no se incluye en ninguno de los sistemas de clasificación existentes, FAO, Soil Taxonomy, etc.

Así, sobre el conjunto de ocupaciones radicadas en el espacio industrial cabe destacar en primer término la actual Central de Granadilla (UNELCO-ENDESA), instalaciones cuya actividad principal es la de generación de energía eléctrica de origen térmico a partir de combustibles líquidos, fuel y gasóleo.

Ya de manera particular, de entre los mecanismos que operan en el interior del ámbito del ITER cabe destacar en primer término las emisiones sonoras procedentes de la operatividad de los distintos aerogeneradores que componen el parque de producción, si bien su incidencia sobre los espacios circundantes más próximos puede considerarse prácticamente despreciable, habida cuenta de las características e intensidades de los usos y actividades actualmente consolidados.

Finalmente, son de destacar aquellas emisiones procedentes del tráfico pesado local, tanto el vinculado con las diferentes actividades productivas que se localizan en el interior del Polígono Industrial de Granadilla, como aquel otro al servicio de la obra portuaria que actualmente se acomete en su frente litoral (partículas en suspensión, emisiones sonoras, vibraciones, etc.). No obstante, tanto el ámbito de estudio, como su entorno más extenso, se caracterizan por su amplia exposición a los vientos dominantes, exentos de barreras geográficas destacables, facilitando en todo caso los fenómenos de dispersión de posibles partículas contaminantes.

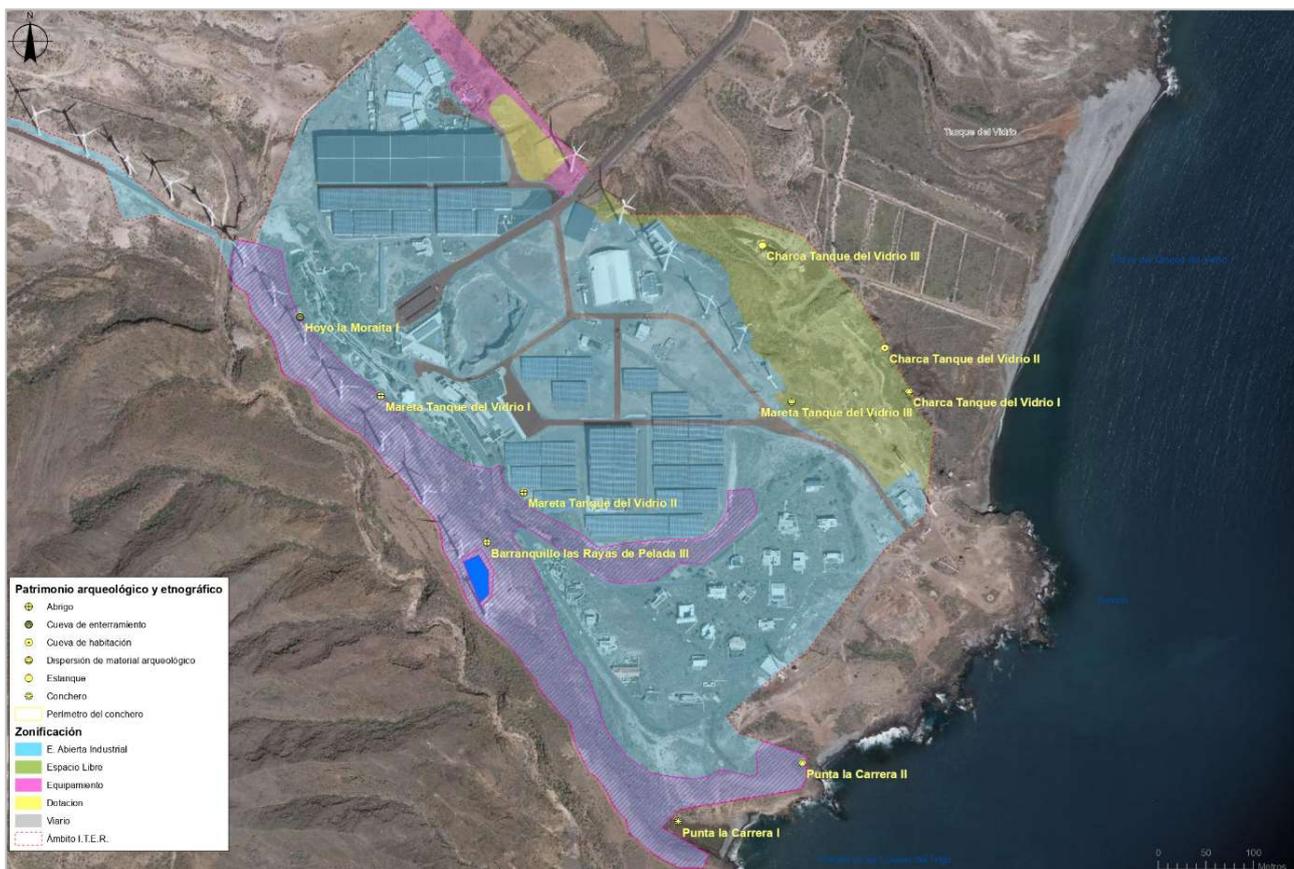
5.9 Respecto al patrimonio arqueológico

En los topónimos de la zona, como barranco del Charcón o Mareta Tanque del Vidrio, se hace alusión a los usos que tuvo toda esta franja litoral en épocas anteriores, como espacios en los que se desarrollaban actividades complementarias a la agricultura y el pastoreo, tales como la pesca en charcos, que además se utilizaban para extraer sal o el aprovechamiento de la planta del vidrio. Este desplazamiento estacional a la costa en busca de otros recursos se realizaba desde época aborígen y se mantuvo hasta la década de los cincuenta, practicándose igualmente el marisqueo de lapas y burgados, básicamente, y la pesca en charcos, de los que también extraían sal.

La existencia de charcos naturales donde se desarrollaban estas actividades es lo que posiblemente haya dado nombre al barranco El Charcón. En las cercanías del ámbito del ITER, aunque fuera de su perímetro, existe un enclave singular con las características que se acaban de describir, tratándose de un conjunto formado por dos cuevas excavadas y un charco, que en este caso está excavado, conocidas popularmente como Cuevas del Trigo.

Otro de los aprovechamientos de la zona es el del vidrio (*Mesembryanthemum nodiflorum*), denominada como planta barrillera y que crece espontáneamente en las zonas costeras de todas las Islas, desde el nivel del mar, hasta los 300 m, aproximadamente. Estas plantas se explotaron en el pasado para la industria de la sosa, sobre todo durante la segunda mitad del siglo XVIII y principios del XX. Sin embargo, la planta del vidrio también sirvió para alimentar a la población en épocas de escasez, ya que sus semillas eran tostadas y molidas, dando lugar al denominado gofio negro o gofio de vidrio, costumbre que se mantuvo hasta los años cincuenta del siglo pasado.

Reconocimientos preliminares lleva a determinar que la zona de referencia presenta una significativa concentración de yacimientos arqueológicos, con abrigos y, en menor medida, cuevas de habitación, muestra de que existió un hábitat de superficie bastante significativo en la zona, debiéndose hacer una mención destacada al conchero denominado Punta la Carrera I, que presenta unos parámetros con alto valor científico por su potencia arqueo-sedimentaria.



Esquema de distribución del patrimonio arqueológico relacionado con el ámbito del ITER.
Fuente: García, 2014

5.10 Respetto al paisaje

Los elementos que caracterizan el paisaje general en el que se inserta el ámbito del ITER se pueden entender desde la uniformidad dominante en la amplia plataforma costera, configurada básicamente sobre un ambiente desértico y seco, con protagonismo de la textura y la coloración impuestos por la tosca y el basalto y con zonas alternativamente de llano y de barranco superficial, si bien con el contrapunto montañoso de Pelada y en la distancia, Ifara y Los Riscos, así como por la sucesión de una serie de espacios encontrados, básicamente localizados en la transición entre las instalaciones de transformación y almacenaje que prosperan en el interior del Polígono Industrial de Granadilla y los diversos tipos de suelo, naturales o seminaturales que persisten a modo de intersticios y que generan situaciones difícilmente conciliables, al tiempo que paisajísticamente negativas.

Es indudable, que la materialización de las actuaciones previstas desarrollar en el ámbito del ITER introducirán nuevos elementos en un área urbanizada. Tal hecho, más o menos relevante en función del lugar nos situaremos como observadores del paisaje, pretende ser abordado desde el inicio, motivo por el cual, entre los temas respecto de los que deben estudiarse alternativas estarán las soluciones volumétricas y de ocupación del suelo, a efectos de valorar sus efectos, los posibles paisajes urbanos resultantes y su inserción en el medio.



En otra escala más de detalle, se han de considerar los impactos de menor dimensión que generen, por ejemplo, las obras de urbanización y la ejecución de los nuevos viarios, abordándolos desde la fase de diseño, hasta la fase final de ejecución de las obras y adoptando en cada caso las medidas preventivas o correctoras pertinentes.

5.11 Respetto al consumo de recursos naturales

El estado actual de desarrollo que presenta el ámbito del ITER, con un alto nivel de consolidación de sus instalaciones, equipamientos y servicios, determinará que su concreción final no conlleve un elevado grado de transformación territorial, así como una demanda notable de suministros que, directa o indirectamente, puedan suponer consumo de recursos naturales.

En cuanto a los consumos de recursos hídricos y de energía, cabe adelantar que serán próximos a los asociados a un área residencial. No obstante, su cuantificación será estimada con precisión una vez se haya definido la ordenación y concretado los usos que se pretenden implantar; es decir, en fases posteriores. Una vez cuantificada la demanda se podrá averiguar si existen en las proximidades fuentes disponibles, así como las infraestructuras necesarias para su distribución y almacenamiento. En las distintas fases de la Modificación Menor del PIOT, desde la definición del modelo, hasta su pormenorización, se adoptarán medidas que minimicen el consumo de estos recursos a través del diseño de los espacios libres, de la utilización de energías procedentes de fuentes renovables, etc., con objeto de aminorar el impacto.

5.12 Respetto a la generación de residuos

Los principales residuos que se generarán durante el proceso de consolidación del ámbito del ITER corresponderán a residuos de la construcción y la demolición (RCD), residuos vegetales y restos de desmonte. No es posible en estas primeras fases iniciales de la tramitación estimar el volumen generado, en tanto que no es su finalidad definir en detalle las propuestas de ordenación hasta el nivel de llegar a poder evaluar los movimientos de tierra y los posibles excedentes que genere la urbanización, así como los residuos resultantes del desmantelamiento de las instalaciones consideradas obsoletas.



6 INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE EL PLANEAMIENTO SECTORIAL Y TERRITORIAL CONCURRENTES

La Modificación Menor del PIOT en el ámbito del ITER, de acuerdo al alcance que le atribuye la LSENPC, completará la ordenación pormenorizada del ámbito de referencia, hasta posibilitar la ejecución de las actuaciones previstas. En este sentido, nos situamos ante un instrumento de ordenación que no requiere desarrollo por parte del planeamiento urbanístico municipal.

Fijado lo anterior, se procede a continuación a identificar y desgranar aquellos planes (territoriales, urbanísticos y sectoriales) que concurriendo en el espacio objeto de evaluación, bien amparan la iniciativa, bien establecen determinaciones que deberán ser tenidas en cuenta por la misma²⁶.

6.1 Directrices de Ordenación

La LSENPC instituye como uno de los principios generales de la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística, el de la jerarquía del sistema de planeamiento, configurando a las **Directrices de Ordenación** como el instrumento de ordenación territorial estratégica del Gobierno de Canarias y marco de referencia para los restantes instrumentos de ordenación. Por consiguiente, las determinaciones de la presente Modificación Menor del PIOT se deberían establecer en el marco de las Directrices de Ordenación, que tienen por objeto lograr un modelo de desarrollo más sostenible y duradero, especialmente respetuoso con el medio ambiente y conservador de los espacios naturales, del patrimonio histórico cultural y del territorio, al mismo tiempo que socialmente más equilibrado y justo, y generador de riqueza económica.

En el momento actual, las Directrices de Ordenación General se encuentran derogadas por la Disposición Derogatoria Única de la LSENPC, manteniendo su vigencia las **Directrices de Ordenación del Turismo**, contenidas en el Anexo de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias²⁷, **a las que se deberá ajustar la Modificación Menor del PIOT en aquellos contenidos que sea necesario.**

6.2 Plan Insular de Ordenación de Tenerife

Mediante el Decreto 56/2011, de 4 de marzo²⁸, el Gobierno de Canarias aprobó el **Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)**, en su Revisión Parcial para su adaptación a las DOG, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares. A su vez, tras la aprobación de la LSENPC perdieron vigor todas aquellas determinaciones del PIOT que no resultasen compatibles con lo dispuesto en la citada Ley, hecho que se tendrá en cuenta en el siguiente análisis.

El PIOT se erige como el instrumento general de la planificación territorial y de los recursos naturales de la Isla, constituyendo el marco de la ordenación estructural del espacio insular, definiendo el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible. A lo que se suma, también como finalidad básica, la configuración de un marco territorial apropiado para el desarrollo socioeconómico de la población insular, sin mermar

²⁶ El presente análisis debe ser considerado complementario de aquel otro recogido en Borrador de la Modificación Menor del PIOT para la ordenación del ámbito del ITER.

²⁷ BOC nº73, de 15.04.2003.

²⁸ Decreto 56/2011, de 4 de marzo, por el que se aprueba la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares (BOC nº58, de 21.03.2011).

la potencialidad para satisfacer las necesidades y aspiraciones de las generaciones futuras siguiendo, como ya se ha indicado, los principios del desarrollo sostenible. El ámbito territorial del PIOT es la totalidad del territorio de la isla de Tenerife. Sentado lo anterior, se procede a identificar y desgranar aquellas determinaciones del PIOT vigente que guardan directa relación con el ámbito.

6.2.1 El modelo de ordenación territorial

La idea originaria del PIOT y su Modelo de Ordenación Territorial, lo estructura en dos niveles de descripción del Modelo: el insular y el comarcal. El primero se refiere al conjunto de la Isla y establece el esquema general de ordenación. En el nivel comarcal se detalla dicha ordenación para ámbitos territoriales más limitados, de menos complejidad y con un cierto grado de homogeneidad interna: las comarcas. La descripción al nivel insular del Modelo de Ordenación tiene por objeto permitir una visión global de la propuesta del PIOT para el conjunto de la Isla. Para un mayor detalle respecto a cualquiera de los elementos constitutivos del Modelo es necesario referirse a los modelos de ordenación de las comarcas, que en el caso que nos ocupa es la comarca de Abona.

Así, el PIOT define el **Modelo de Ordenación Territorial** que incluye aquellos elementos significativos en el nivel de ordenación insular; dichos elementos se entienden como submodelos de un sistema global que es el propio Modelo de Ordenación Territorial y son los siguientes:

- La distribución básica de los usos, entendido como los destinos globales que desde la ordenación se asignan a cada porción del territorio con relevancia insular.
- Las infraestructuras básicas, que condicionan la estructuración del territorio insular.
- Los equipamientos insulares, nodos dotacionales que polarizan el territorio a la escala propia del PIOT mediante su capacidad de prestación de servicios.

Todas las disposiciones a través de las cuales se establece el Modelo de Ordenación Insular y los Modelos de Ordenación Comarcal tienen el carácter de directrices de ordenación, sin alcance directo sobre actos de uso del suelo o intervenciones, pero vinculantes para la Administración Pública en el ejercicio de sus políticas sobre el territorio. Por eso, para que los modelos de ordenación adquirieran efectividad práctica, el PIOT establece que todo planeamiento ha de desarrollarlos y concretarlos a través de sus determinaciones.

Según dispone la Ley, todas las determinaciones normativas del PIOT tienen que ser de aplicación directa y en caso de remitirse el desarrollo de algunos contenidos a otros planes, ha de ser a los territoriales parciales o especiales. Por otro lado, con la entrada en vigor de la LSENPC se negó la concepción de los planes municipales como figuras que desarrollan el Modelo de Ordenación Insular. Siendo así, de la interpretación de la citada norma se desprende que compete al PIOT establecer el modelo de organización y uso del territorio insular para garantizar el desarrollo sostenible, pudiendo definirse mediante la concreción finalista de elementos de relevancia insular en sí mismos, sin necesidad de establecer directrices sobre el resto del territorio.

Según el texto legal, el plan insular no puede ser un esquema abstracto que, para ser efectivo, requiera desarrollarse a través del planeamiento municipal, vinculando y condicionando las determinaciones de éste. Siendo este el punto de partida conceptual del PIOT, se podría entender incompatible en muchos aspectos con la vigente LSENPC. En consecuencia, habrá que ser cautos en su aplicación e ir valorando la compatibilidad entre las determinaciones contenidas en el Plan Insular y la Ley.

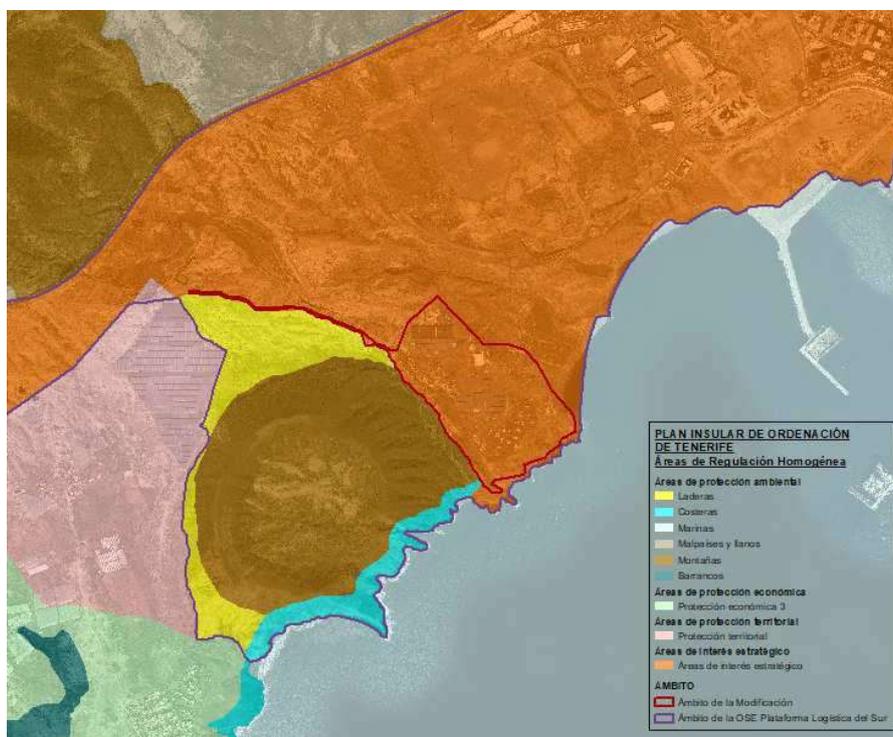
6.2.2 Distribución básica de usos

La distribución básica de usos se concreta en una división exhaustiva del territorio insular en Áreas de Regulación Homogénea (ARH), asignando a cada categoría de ellas un régimen básico de usos e intervenciones. Esta distribución básica de usos se entiende como los destinos globales que desde la ordenación se asignan a cada porción del territorio. En tanto elementos del sistema, los usos se concretan en ámbitos homogéneos distribuidos en el territorio insular.

Tal y como estaba planteado este elemento del modelo se vinculaba al planeamiento urbanístico, tanto en la clasificación y categorización de suelo como en el establecimiento de las condiciones de admisibilidad de usos e intervenciones, por ello, tras la aprobación de la LSENPC, gran número de disposiciones del PIOT sobre las ARH pueden no entenderse compatibles, debiendo ajustarnos a la premisa de que el PIOT solo puede regular para establecer delimitaciones de ordenación a aquellas áreas con relevancia insular.

El ámbito de la Modificación Menor se incluye al completo en un **ARH de Interés Estratégico**, cuya definición en el artículo 2.3.8.1 expresa:

“1-D Se incluyen en esta categoría los ámbitos que, ostentan un papel estratégico en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT, por estar destinados a albergar equipamientos o infraestructuras de nivel de servicio insular. 2-D El desarrollo e la ordenación de estas ARH está definido para aquellas que coinciden con Operaciones Singulares Estructurantes. En el capítulo 4 de este Título se establecen las pertinentes condiciones de desarrollo de cada una de ellas. Para las restantes, serán los planes competentes los que, según las necesidades y de acuerdo a los criterios normativos del PIOT, concreten su desarrollo”.



Ámbitos de la Modificación Menor y de la OSE de la Plataforma Logística del Sur sobre las Áreas de Regulación Homogénea del PIOT. Fuente: elaboración propia

Se entiende que la delimitación y el establecimiento de cuantas determinaciones de ordenación sean necesarias y/o convenientes para estas Áreas de Interés Estratégico está plenamente amparado por la sobreenvenida Ley, que en su artículo 96.2 en el que se enumera el contenido de las determinaciones de los planes insulares, en cuyo apartado e) se indica:

“Determinación y localización de los sistemas generales y equipamientos estructuras de nivel supramunicipal”. Los ámbitos de suelo adscritos a esta ARH siempre se corresponden efectivamente con sistemas generales y/o equipamientos estructurantes supramunicipales y, por ello, en relación a la estructura conceptual del PIOT las ARH de Interés Estratégico están íntimamente ligadas a las Operaciones Singulares Estructurantes, cuya definición se expone más adelante. En este caso, siguiendo este discurso, el PIOT localiza en este Área de Interés Estratégico la Operación Singular Estructurante denominada “Plataforma Logística del Sur”.

Por último, indicar que los recintos adscritos por el PIOT a las ARH de Interés Estratégico se podrían entender que corresponden con lo que en la terminología de la LSENPC se consideran sistemas generales supramunicipales. La regulación normativa del PIOT sobre las ARH de Interés Estratégico se compone por el artículo 2.3.8.1 y por los artículos 2.3.8.4 y 2.3.8.5, referentes a los Criterios para el desarrollo de la ordenación y el Régimen básico de los usos e intervenciones, respectivamente. A continuación, se muestra, a tenor literal, su contenido:

2.3.8.4 Criterios para el desarrollo de la ordenación

“1-D En los ámbitos que el PIOT adscribe a ARH de interés estratégico y que se encuentran incluidos en el ámbito de una Operación Singular Estructurante, la ordenación se desarrollará a través de los planes y con los criterios señalados específicamente para la Operación Singular Estructurante correspondiente en el capítulo cuarto del presente Título”.

2.3.8.5 Régimen básico de los usos e intervenciones

1-D En general, en cualquier terreno incluido en ARH de interés estratégico por el PIOT, y en tanto no se concreten las iniciativas de desarrollo, sólo podrán autorizarse actos de uso del suelo y de transformación territorial propios de la naturaleza rústica de los terrenos, para su explotación agrícola, ganadera o forestal. También podrán autorizarse, usos o intervenciones de carácter provisional, de acuerdo a lo establecido en la legislación urbanística, garantizándose que no comprometan su destino final.

2-D En el resto de los casos, la ordenación responderá a las necesidades y exigencias de las infraestructuras o equipamientos a implantar”.

6.2.3 Redes básicas de infraestructuras

Con respecto a las redes básicas de infraestructuras, la red de infraestructuras viarias y de transportes es de especial importancia dado su decisivo carácter de soporte físico de gran parte de las relaciones entre los distintos elementos de la estructura territorial y de canales integradores del resto de las infraestructuras lineales. La propuesta del PIOT se conforma a través de la definición de la red viaria y de transportes insular, así como por los puertos y aeropuertos que canalizan las comunicaciones con el exterior.

Forman parte del Modelo de Ordenación Territorial los dos aeropuertos y tres puertos que completan la infraestructura de conexión de la isla: aeropuerto de Los Rodeos; aeropuerto Reina Sofía; puerto de Santa Cruz de Tenerife; puerto de Granadilla y puerto de Fonsalía.

Las redes de infraestructuras han de ser definidas, en la escala propia del Modelo Insular, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 3 del Título III, a través de los planes territoriales de ordenación. El Modelo viario y de transportes insular, que se recoge gráficamente en el plano de Modelo de Ordenación Territorial, se encuentra formado por: corredor insular norte; corredor insular sur; cierre oeste y circunvalación del área urbana Santa Cruz-La Laguna.



Ámbitos de la Modificación Menor y de la OSE de la Plataforma Logística del Sur sobre la infraestructura viaria y de transporte del PIOT. Fuente: elaboración propia

La relación de elementos que forman parte de la red viaria y de transportes insular, en la comarca de Abona es la siguiente: corredor insular; arteria central de la ciudad turística consolidada; eje de medianías; subanillo central; eje transversal Vilaflor-Arona-Los Cristianos; eje transversal Vilaflor-San Miguel-Costa; eje transversal Vilaflor-Granadilla-El Médano; ejes longitudinales costeros; acceso al puerto de Los Cristianos y a la ciudad turística; eje transversal Chimiche-Autopista.

El ámbito de la Modificación no se ve afectado por el trazado de la estructura viaria y de transporte propuesta por el PIOT, aunque, concretamente el corredor insular y un viario comarcal discurrirán por suelos muy próximos.

6.2.4 Infraestructuras portuarias insulares

La red portuaria de Tenerife está compuesta por los puertos insulares de Santa Cruz de Tenerife, Granadilla de Abona y Fonsalía; los puertos deportivos, pequeros o mixtos adscritos al 2º nivel jerárquico y las restantes instalaciones litorales. Los tres puertos que conforman la red principal: Granadilla; Santa Cruz de Tenerife y Fonsalía, constituyen elementos del Modelo de Ordenación Territorial insular. El PIOT determina la intervención sobre ellos y su entorno mediante el desarrollo de Operaciones Singulares Estructurantes. En consecuencia, tanto su ordenación, como la ejecución, se acometerán en el marco de lo regulado para las Operaciones Singulares Estructurantes, sin perjuicio de lo dispuesto sobre los usos estrictamente de su competencia en los planes sectoriales correspondientes.

6.2.5 Equipamientos insulares

El sistema de equipamientos insulares está constituido por aquellos elementos dotacionales que, en razón del ámbito (insular o comarcal) al que sirven, adquieren capacidad estructurante propia de la escala del PIOT. Este sistema de equipamientos es, de todos los componentes del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT, el que más requiere ser completado a posteriori. A tal fin, deberá procederse a la definición de los modelos de implantación de cada tipo de equipamiento en la escala propia del Modelo Insular, de acuerdo con lo establecido en las disposiciones sectoriales correspondientes del PIOT, referentes a las infraestructuras.

Los principales equipamientos insulares se dividen en:

- Sistema de equipamientos educativos.
- Sistema de equipamientos sanitarios.
- Sistema de equipamientos de esparcimiento.
- Equipamientos deportivos.
- Equipamientos culturales.
- Equipamientos de la Administración Pública.
- Otros equipamientos.

En el caso del ámbito de la Modificación, este se encuentra incluido en la delimitación del Polígono de Granadilla y muy próximo al Aeropuerto de Reina Sofía, al Complejo Insular de Deportes del Motor y al Complejo de Tratamiento Integral de Residuos.

El PIOT en su Título III, Capítulo 3, destina el articulado a establecer disposiciones regulatorias para las infraestructuras de nivel supramunicipal, estableciendo una serie de directrices de coordinación sobre sus políticas: sobre su integración paisajística y ambiental, sobre su integración funcional y territorial, etc. Igualmente, establece una serie de criterios para el desarrollo de su ordenación mediante condiciones para su ejecución.

6.2.6 Modelo de ordenación comarcal

Al igual que otros contenidos del PIOT, como ya se ha ido indicando, los distintos modelos de ordenación comarcal establecidos por el mismo se podrían entender como contenido no coincidente con lo dispuesto en la LSENPC, dado su carácter expositivo y/o el alcance de sus determinaciones. Con respecto a la comarca de Abona, la relación de infraestructuras y equipamientos insulares contenidas en el capítulo se entienden coherentes con el contenido de la citada norma para los planes insulares. Y ambos sistemas han sido objeto de estudio en apartados anteriores para el ámbito de la Modificación.

6.2.7 Operaciones singulares estructurantes

Una Operación Singular Estructurante es definida por el PIOT como un conjunto coherente de actuaciones de transformación del territorio cuya finalidad es configurar un elemento fundamental en la articulación del modelo de ordenación insular. Las Operaciones Singulares Estructurantes son:

- Frente marítimo de Santa Cruz-El Rosario.
- Plataforma logística del sur de Tenerife.
- Puerto y centro de servicios de Fonsalía.
- Aeropuerto de Los Rodeos y entorno.
- Estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco.
- Complejo de equipamientos de salud del Valle de la Orotava.
- Complejo ambiental de residuos de Arico.
- Complejo de servicios del Macizo Central.
- Complejo de equipamientos de Rasca.
- Rehabilitación urbana de Los Cristianos.
- Rehabilitación urbana del Puerto de la Cruz.

Según explica el PIOT, se denominan “operaciones” por ser un conjunto de acciones enlazadas bajo una óptica finalista que da sentido a cada una de las intervenciones individuales. Esta denominación alude a la complejidad inherente a las mismas, en tanto las diversas acciones pertenecerán normalmente a áreas sectoriales distintas y su ejecución se prolongará durante plazos relativamente dilatados.

Por otro lado, caracterizar a estas operaciones como “singulares” remite al carácter especial y no repetitivo de cada una de ellas. Las intervenciones que concreten las líneas o programas de actuación que desarrollen el PIOT, aun teniendo cada una de ellas su propia individualidad específica, responden a unos criterios y objetivos comunes que las relacionan entre sí.

Una Operación Singular Estructurante, en cambio, se concibe como una unidad autónoma en sí misma. Y, por último, estas operaciones son “estructurantes” en el sentido de que cada una de ellas pretende alcanzar el carácter de elemento clave e imprescindible en la articulación del Modelo de Ordenación Insular. A cada una de estas Operaciones le corresponde un ámbito, que se entiende como la totalidad de los terrenos sobre los que es necesario actuar para que aquella pueda ejecutarse con el alcance y contenido con que es definida por el PIOT.

Si bien, dispone el PIOT, las delimitaciones de estas Operaciones que figuran en su documentación deben entenderse como ámbitos territoriales, la delimitación precisa a efectos de iniciar los actos de transformación territorial corresponderá a la figura de planeamiento que haya de desarrollar su ordenación, de acuerdo a las condiciones específicas que se establecen para cada una de ellas.

La Operación Singular Estructurante de la Plataforma Logística del Sur

Entendiendo lo dispuesto al respecto de las operaciones singulares estructurantes en el PIOT concordante con el contenido vigente de la LSENPC, se indica a continuación la regulación establecida para los suelos incluidos en el ámbito de la Plataforma Logística del Sur en el instrumento de ordenación territorial insular.

Según explica el PIOT en su artículo 2.4.3.1, el objetivo de esta operación es constituir una gran área logística que abarque las dos principales infraestructuras de transporte de la isla y sus entornos inmediatos. En este área se localizan las principales instalaciones insulares de conexión de la isla con el exterior y una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y aquellos usos industriales que, por sus específicas características, deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en el área.

En orden a garantizar su papel de suelo destinado a albergar instalaciones y servicios básicos de nivel insular, han de seguirse los siguientes criterios con respecto a la implantación de usos e instalaciones:

- Concentrar aquellas actividades propias del carácter que debe adquirir el área, evitando la dispersión por el territorio insular de instalaciones menores de la misma naturaleza.
- Paralelamente, se deberá evitar la aparición de aquellos usos e instalaciones que pueden ubicarse en otros ámbitos y puedan representar una hipoteca en la disponibilidad de suelo de reserva para los servicios necesarios.

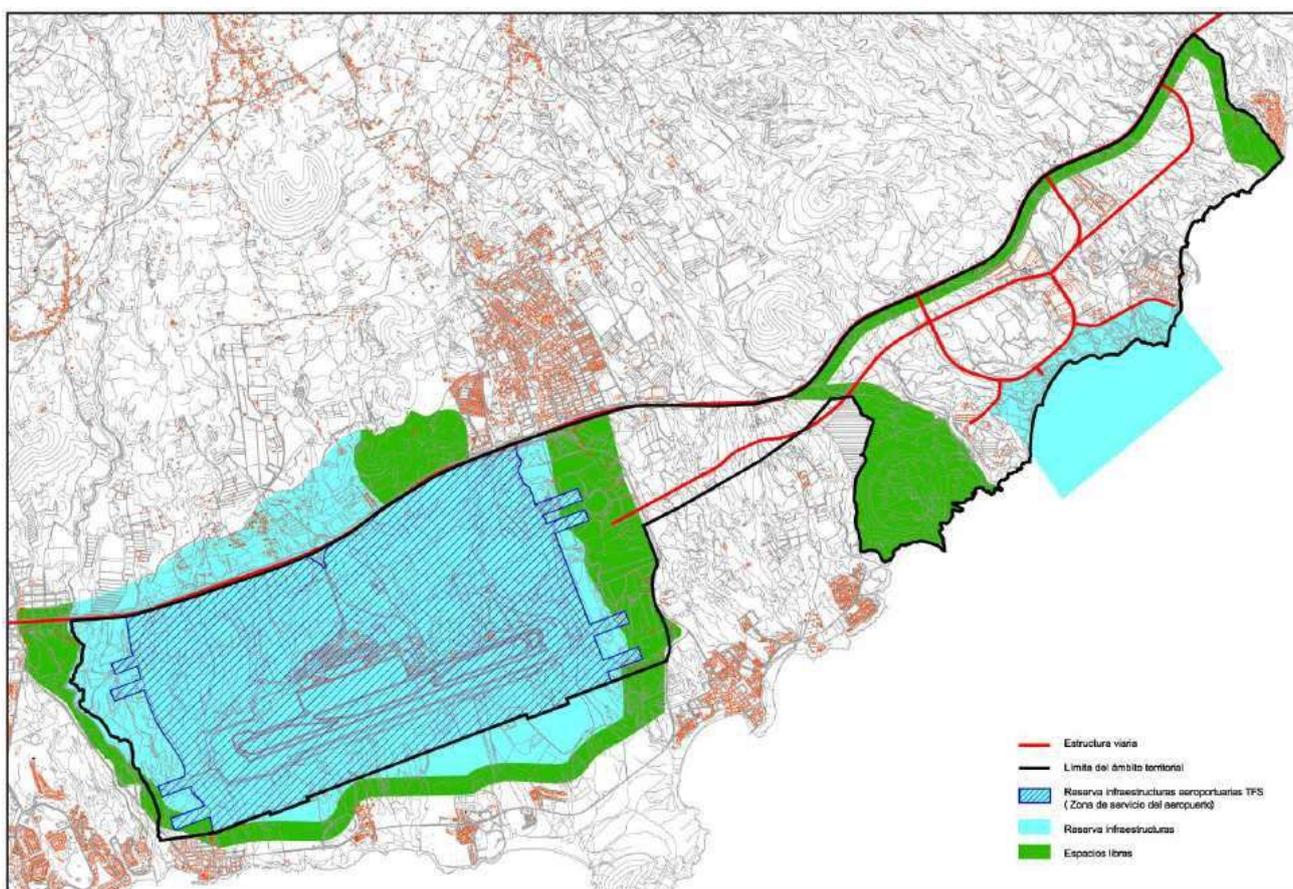
La progresiva consolidación de la Plataforma y la construcción del nuevo puerto comercial viabilizará la liberación de actividades del puerto de Santa Cruz, posibilitando el contacto de la ciudad con el mar. El nuevo puerto ha de constituir el complemento fundamental de capacidad portuaria y entorno para el abastecimiento insular y de tráficos industriales y graneleros al tiempo que ha de aprovechar el potencial de Tenerife como hub atlántico de trasbordo de tráficos norte-sur.

El artículo 2.4.3.2 del PIOT se dedica a la definición del Ámbito Territorial, explicando que comprende los siguientes terrenos:

- La totalidad de los terrenos adscritos actualmente al polígono industrial, los comprendidos al norte de éste entre la autopista TF-1, el barranco del Río y el mar, la extensión aproximada del ámbito territorial es de 900 Ha. Comprende, además, el área marina de su tramo litoral.

- Los terrenos que conforman el aeropuerto Reina Sofía y su entorno, incluidos los encerrados entre los siguientes límites: el corredor insular sur, TF-1; el eje transversal de San Isidro al Médano; el límite sur de área de protección de la infraestructura portuaria; y el cauce del barranco de La Cigüeña.
- Los terrenos comprendidos entre los dos ámbitos anteriores, la autopista TF-1 y el viario de unión previsto entre el Polígono Industrial y la zona aeroportuaria.
- Si bien podrá ser excluido mediante el Plan de desarrollo, en tanto éste no se formule, también formarán parte del ámbito territorial los terrenos comprendidos entre la autopista del sur, el viario que desde San Isidro debe llegar hasta el enlace de Las Chafiras (basado en el trazado de la actual TF-6212) y el grupo de montañas que limitan la expansión oeste de San Isidro (Casablanca, del Conde, la Montañita).

El ámbito así definido tiene una extensión aproximada de 2.510 Ha.



OSE de la Plataforma Logística del Sur. Fuente: elaboración propia.

La ordenación de la Plataforma Logística del Sur se desarrollará a través de la figura del Plan Territorial Parcial, según lo dispuesto en el artículo 2.4.3.3, siempre en coordinación con el instrumento que ordene el Monumento Natural de Montaña Pelada incluido en la delimitación. Dicho Plan deberá coordinar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito: las disposiciones de los planes urbanísticos que lo ordenan, y del Plan de Usos y Plan Especial del Puerto y del Plan Director del Aeropuerto del Sur, cuyas disposiciones en materia sectorial prevalecerán en sus ámbitos específicos.

Los criterios de ordenación de la OSE se establecen en el artículo 2.4.3.4, constanding criterios básicos para el referido ámbito, al igual que criterios específicos para el área ligada al aeropuerto (5-D) así como para el área ligada al puerto junto al polígono de Granadilla (6-D). Igualmente se establece la protección a efectos de edificación y urbanización, de ciertos suelos.

Los efectos de la declaración de OSE, según el artículo 2.4.3.6, será la vinculación de los suelos al desarrollo de la Operación. En tanto no se aprueben las figuras de planeamiento, gestión o ejecución formuladas para su desarrollo, podrán autorizarse los siguientes actos de uso del suelo y de transformación territorial.

- Los propios de la naturaleza rústica de los terrenos, para su explotación agrícola, ganadera o forestal.
- Si no dificultasen la ejecución de la operación, actividades e instalaciones de carácter provisional de acuerdo a lo dispuesto al respecto en la legislación urbanística.
- Los actos de uso del suelo y de edificación permitidos por el planeamiento urbanístico en aquellos terrenos que tuvieran la clasificación previa bien de suelo urbano o bien de suelo urbanizable con plan parcial vigente.
- Aquellos derivados de la ejecución de los planes directores de las infraestructuras incluidas en ellos.

Todo el ámbito territorial tendrá la calificación de interés público, a efectos de posibilitar actuaciones expropiatorias u otras de intervención pública sobre la titularidad de los terrenos conducentes a garantizar su ejecución; asimismo, estará sujeto al ejercicio de los derechos de tanteo y retracto por la administración pública.

Se considera que la ordenación propuesta para la alternativa que resulta la más viable tras el análisis es compatible con los citados criterios de ordenación establecidos por el PIOT para la OSE. No obstante, atendiendo a la naturaleza y alcance de la modificación, si fuera necesario, ésta tendría la capacidad de alterar o ajustar dichos criterios para que fueran acordes con la ordenación propuesta.

6.2.8 Protección de los recursos naturales y culturales

En el capítulo 1 del Título III se disponen una serie de criterios para la protección de los recursos naturales y culturales estableciendo, por ejemplo, deberes a los titulares privados y públicos para la protección de los recursos naturales relacionados con obligaciones en relación al patrimonio natural y cultural o el mantenimiento del estado de conservación de los recursos, etc. Igualmente se establecen regímenes de protección de las aguas terrestres, de la flora y la fauna silvestre y sobre el paisaje. Para la protección de este último, del paisaje, se consideran una serie de ámbitos territoriales de singular interés, entendidos como aquéllos a mejorar a través de planes, programas o proyectos de regeneración paisajística. Dichos ámbitos no constituyen exactamente “los paisajes representativos de la isla” que la LSENPC establece que ha de identificar el PIOT, sino aquellos que requieren ser regenerados.

En cualquier caso, una vez analizado el plano de ámbitos de regeneración paisajística del PIOT queda confirmada la no coincidencia de los suelos incluidos en el ámbito de la Modificación con los mismos.

6.2.9 Dotaciones

El objeto de este capítulo 2 del Título III del PIOT es la ordenación de los equipamientos públicos, que en el marco de la LSENPC se limita a establecer determinaciones de ordenación sobre los elementos dotacionales que se califiquen como equipamientos estructurantes de interés supramunicipal, denominados por el propio PIOT como usos dotacionales de 1º nivel. Entre las determinaciones del PIOT para los equipamientos estructurantes de interés supramunicipal, Secciones 2ª y 3ª, se establecen criterios de ubicación e integración funcional, condiciones de diseño y criterios de dimensionamiento y localización para las dotaciones de primer nivel jerárquico.

6.2.10 Infraestructuras

El objeto del capítulo 3 de las Normas Sectoriales del PIOT es la ordenación de las infraestructuras con la finalidad de adecuar progresivamente el soporte infraestructural a las necesidades de la isla, para proporcionar una base adecuada al desarrollo territorial y socioeconómico.

Como ya se ha indicado en varias ocasiones, en el marco de la LSENPC el Plan Insular puede y debe establecer determinaciones de ordenación sobre las infraestructuras que se califiquen como estructurantes de interés supramunicipal. En consecuencia, el articulado del capítulo 3 del Título III establece unas directrices sobre integración paisajística y ambiental y funcional y territorial. A su vez, dispone una serie de condiciones para la ejecución de las infraestructuras, sobre su integración paisajística, ambiental y funcional, sobre la relación de los viarios de nivel supramunicipal con otros usos del territorio, sobre su dimensionamiento, sobre la integración paisajística y ambiental de las conducciones de servicio y sobre las condiciones particulares de las instalaciones de energía.

6.2.11 Actividades industriales y terciarias

El capítulo 6 del Título III del PIOT tiene un doble contenido: en primer lugar, en la sección 2ª, establece las condiciones que deben observar los planes de desarrollo en la ordenación física de los usos industriales y terciarios para lograr su adecuada inserción en el modelo territorial; y de otra parte, la sección 3ª, señala las directrices de política sectorial que, con incidencia en la ordenación territorial, deben propiciar la consecución de los objetivos sobre la industria y los usos terciarios.

Tras la aprobación y entrada en vigor de la LSENPC, el contenido del PIOT y el alcance de sus determinaciones queda limitado a:

- La regulación de las condiciones de admisibilidad en suelo rústico de los usos, actividades y construcciones industriales y terciarias (de servicios) que, según el artículo 62 de la LSENPC hayan de calificarse de interés público o social. Esta regulación queda amparada por lo dispuesto en el artículo 79.1 de la misma Ley, que establece que, para la autorización de estos usos, el Ayuntamiento recabará del Cabildo informe sobre la regulación del mismo en el planeamiento insular.
- La regulación de las condiciones de admisibilidad o incluso la calificación expresa, independientemente de su localización, de las instalaciones o construcciones de naturaleza industrial o terciaria que, por su dimensión y nivel de servicio supramunicipal, han de considerarse como equipamientos estructurantes de acuerdo a lo establecido en el artículo 98 de la LSENPC.



- La determinación y localización (o en su caso remisión a un plan territorial) de los polígonos industriales de trascendencia insular.

6.2.12 Turismo

El PIOT delimita en el Capítulo 7 destinado al Turismo de su Título III sobre Disposiciones Sectoriales, una serie de Ámbitos de Referencia Turísticos. Estos Ámbitos son definidos como aquellas zonas que presentan, a la escala de ordenación insular, características apropiadas para constituir soporte de oferta turística alojativa.

Los suelos incluidos en el ámbito de la Modificación Menor **no se encuentran incluidos en ninguno de los Ámbitos de Referencia Turísticos**, si bien se debe señalar que el ámbito de la OSE de la Plataforma Logística del Sur sí que se encuentra colindante y en una muy limitada proporción afectada por uno de estos Ámbitos de Referencia Turísticos, hecho que, aun sin que afecte al ámbito de la Modificación, se deberá tener en cuenta, por su proximidad, en la toma de decisiones sobre la ordenación.

6.3 Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife

Mediante el Decreto 168/2018, de 26 de noviembre²⁹, es aprobado definitivamente el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife (Segundo Ciclo de Planificación 2015-2021). Dicho plan, tanto en su documento programa de medidas, como en los planos de ordenación, **no prevé de manera expresa elementos infraestructurales hidráulicos que pudieran comprometer la iniciativa de referencia o que deban ser considerados**.

6.4 Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife

Mediante Anuncio de 13 de septiembre de 2011³⁰ se hizo público el Acuerdo de aprobación por el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en sesión celebrada el día 29 de julio de 2011, del Texto Refundido del Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de la Isla de Tenerife.

Dicho plan tiene por objeto desarrollar el modelo de ordenación y las determinaciones sobre gestión y tratamiento de residuos contenidas en el PIOT, atendiendo a lo dispuesto en el Capítulo II del Título III de las Directrices de Ordenación General de Canarias, en la normativa sectorial sobre la materia y en la legislación de ordenación del territorio, en lo que sea de aplicación.

Según consta en el Capítulo II de la Normativa, el PTEOR **no prevé el desarrollo en el ámbito del ITER de elementos integrados en la red de infraestructuras de tratamiento de residuos de primer nivel insular**.

6.5 Plan Territorial Especial de las Infraestructuras de Telecomunicación de Tenerife

El PTEO de las Infraestructuras de Telecomunicación de Tenerife, aprobado definitivamente³¹, tiene por objeto la ordenación, conforme al modelo insular establecido en el PIOT y en coherencia con los niveles objetivo de cobertura dispuestos en las Directrices de Ordenación Territorial de las Telecomunicaciones de Canarias, de ámbitos de ubicación preferente de las redes de acceso y de transporte de los servicios de telecomunicaciones cuando éstos, por su ámbito de cobertura, superen el ámbito municipal o, sin superarlo, garanticen servicios estructurantes a nivel insular.

²⁹ BOC nº250, de 27.12.2018.

³⁰ BOC nº199, de 07.10.2011.

³¹ BOC nº2, de 03.01.2019.



La ordenación se concreta con la identificación de los espacios aptos para la localización de las infraestructuras en los denominados Ámbitos de Referencia de Instalación de Infraestructuras de Telecomunicaciones (AR), y estableciendo las condiciones para su ejecución, de tal forma que se posibilite el despliegue, por parte de los diferentes operadores de infraestructuras de telecomunicaciones, de las redes vinculadas a la prestación de los servicios contemplados garantizando su adecuación territorial, ambiental y paisajística así como su compatibilidad con los restantes usos del territorio.

Dicho lo anterior, **el ámbito de la Modificación Menor no se encuentra afectado por ninguno de los Ámbitos de referencia del PTEO de Infraestructuras de Telecomunicación de Tenerife.**

6.6 Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife

El PTEO Turística de Tenerife, aprobado definitivamente³² y de forma parcial en el año 2005, define como Ámbitos de Referencia Turísticos aquellas zonas que presentan, a la escala de ordenación insular, características apropiadas para constituir soporte de la oferta turística alojativa. Entre estos Ámbitos de Referencia Turístico se encuentra incluido el denominado Ámbito Sureste, que corresponde a una franja territorial en la vertiente sureste de la isla y que colinda con la Operación Singular Estructurante de la Plataforma Logística del Sur³³, aunque **no afecta al ámbito de la Modificación Menor.**

6.7 Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla fue aprobado por Orden FOM/469/2004, de 13 de febrero³⁴. Este Plan asigna los usos previstos para las diferentes zonas del Puerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia y se delimita la zona de servicio del Puerto en la que se incluyen las superficies de tierra y agua necesarias para la ejecución de sus actividades y las destinadas a tareas complementarias de aquéllas, así como los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

No obstante, la Autoridad Portuaria ha procedido a adaptar este PUEP a las dimensiones del puerto acordadas con el entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, tras la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental por el Proyecto del Puerto de Granadilla y tras el Dictamen de la Comisión Europea mediante el que se muestra favorable a la ejecución del proyecto con las medidas compensatorias propuestas. Esta modificación, que ha sido aprobada mediante Orden FOM/616/2011, de 8 de marzo, se circunscribe a la consecución de los objetivos siguientes:

- Redefinir las superficies que van a generarse como consecuencia de la ejecución del proyecto finalmente aprobado.
- Asignar usos a las nuevas áreas funcionales en las que se estructura el puerto.
- Excluir de la zona de servicio portuaria una serie de parcelas, que con la nueva configuración no resultan necesarias para el uso portuario. Del mismo modo, se reduce la zona de servicio.

³² BOC nº168, de 26.08.2005.

³³ Incluyendo una pequeña superficie de suelo cuyo destino asignado es el de "Área de Reserva Común".

³⁴ BOE nº49, de 26.02.2004.



6.8 Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona

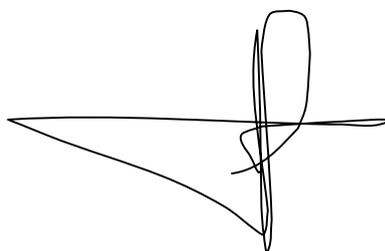
El instrumento de ordenación cuyas determinaciones pueden verse directamente afectadas por la Modificación Menor del PIOT es el Plan General de Ordenación (PGO) de Granadilla de Abona vigente³⁵, el cual, una vez aprobada definitivamente la presente iniciativa, y en el marco de la primera modificación menor que afronte, deberá incorporar, al menos, la delimitación precisa del ITER, así como la referencia a la ordenación establecida, valorando los efectos de la nueva ordenación en el modelo municipal establecido en el Plan General, adoptando, en su caso, las modificaciones pertinentes.

³⁵ Adaptación plena al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias.

7 CONCLUSIONES

Atendiendo a la información contenida y expresada en el presente **DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO** acompañante del Borrador de la Modificación Menor del Plan Insular de Ordenación de Tenerife para la ordenación del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER), se estima que se ha dado respuesta formal y sustantiva a lo dispuesto en los artículos 17 y 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, quedando por consiguiente habilitado el promotor de la iniciativa para la formulación ante el órgano sustantivo de la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria y el consiguiente pronunciamiento por parte del órgano ambiental competente respecto a la amplitud y nivel de detalle del preceptivo Estudio ambiental estratégico.

Técnico autor del Documento inicial estratégico:



ROIG
IZQUIERD
O JOSE
LUIS -
43366282
N

Firmado digitalmente
por ROIG IZQUIERDO
JOSE LUIS - 43366282N
Nombre de
reconocimiento (DN):
c=ES,
serialNumber=IDCES-4
3366282N,
givenName=JOSE LUIS,
sn=ROIG IZQUIERDO,
cn=ROIG IZQUIERDO
JOSE LUIS - 43366282N

Fdo: José Luis Roig Izquierdo
Geólogo y consultor ambiental
Colegiado Nº4.475
D.N.I. 43.366.282-N

Fecha de conclusión:
Junio de 2023



BORRADOR

**MODIFICACIÓN
DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE
PARA LA ORDENACIÓN DEL
INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ENERGÍAS RENOVABLES
(ITER)**

Junio de 2023



BORRADOR

**MODIFICACIÓN
DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE
PARA LA ORDENACIÓN DEL
INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ENERGÍAS RENOVABLES
(ITER)**

ÍNDICE:

0	INTRODUCCIÓN	6
0.1	ITER: innovación, investigación y desarrollo tecnológico	6
0.2	El Polígono Industrial de Granadilla y el ITER.....	10
0.3	Necesidad y/o conveniencia	13
0.4	Finalidad y ámbito territorial	14
0.5	Antecedentes.....	15
1	NATURALEZA, ALCANCE Y EFECTOS DE LA MODIFICACIÓN MENOR DEL PIOT	20
1.1	Naturaleza.....	20
1.2	Alcance.....	20
1.3	Efectos	23
2	EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA	24
3	CONTENIDO	25
3.1	Contenidos mínimos para planes insulares	25
3.2	Contenidos mínimos para ordenación pormenorizada	26
3.3	Contenido documental previsto	27
3.4	Documentación ambiental.....	27



4	NORMATIVA DE APLICACIÓN	28
4.1	Normativa territorial de aplicación	28
4.1.1	Normas de rango legal	28
4.1.2	Normas de rango reglamentario	28
4.2	Normativa ambiental de aplicación	30
4.2.1	Europea	30
4.2.2	Estatal	31
4.2.3	Autonómica	31
4.3	Normativa sectorial de aplicación	32
4.3.1	Accesibilidad y supresión de barreras físicas	32
4.3.2	Protección de la calidad astronómica	32
4.3.3	Patrimonio Histórico	32
4.3.4	Turismo	32
4.3.5	Comercio	32
4.3.6	Carreteras	33
4.3.7	Costas	33
4.3.8	Sector eléctrico	33
4.3.9	Telecomunicaciones	33
4.3.10	Aguas	33
4.3.11	Residuos	34
4.3.12	Edificación	34
4.3.13	Cambio climático	34
5	PLANEAMIENTO VIGENTE	35
5.1	Instrumentos de ordenación general de los recursos naturales y del territorio	35
5.1.1	Directrices de Ordenación	35
5.1.2	Plan Insular de Ordenación de Tenerife	36
5.2	Instrumentos de ordenación territorial	52
5.2.1	PTE de Ordenación Turística de Tenerife	52
5.2.2	PTEO de Infraestructuras del Tren del Sur	55
5.2.3	PTEO de las Infraestructuras de Telecomunicación de Tenerife	57
5.2.4	PTEO de Residuos de la isla de Tenerife	58
5.2.5	PTEO para la Prevención de Riesgos de Tenerife	59
5.2.6	Plan Hidrológico de Tenerife	60
5.2.7	Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.	71



5.3	Instrumentos de ordenación urbanística	73
5.3.1	Plan Especial del ITER.....	73
5.3.2	Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona.....	78
6	OTROS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO Y/O CONDICIONANTES DE ORDENACIÓN	87
6.1	Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur (Anulado)	87
7	AFECCIONES DERIVADAS DE LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL	97
7.1	Costas.....	97
7.2	Aguas	98
7.3	Puertos.....	98
7.4	Aeropuertos	99
7.5	Patrimonio arqueológico y etnográfico	100
8	ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD	101
8.1	Dirección General del Catastro	101
8.2	Consolidación de parcela	102
8.3	Diferencia entre la delimitación catastral y la consolidación de parcela	103
9	ÁMBITO: MARCO, DELIMITACIÓN Y DESCRIPCIÓN.....	104
9.1	Marco territorial y administrativo.....	104
9.1.1	La Comarca de Abona	106
9.1.2	Plataforma Logística del Sur de Tenerife.....	108
9.1.3	Polígono Industrial de Granadilla	109
9.1.4	ITER, elemento del Polígono Industrial de Granadilla	112
9.2	Delimitación del ámbito.....	112
9.2.1	La delimitación del ámbito y la estructura de la propiedad.....	113
9.2.2	La delimitación del ámbito y el ENP de Montaña Pelada.....	114
9.2.3	Ámbito de la Modificación Menor	115
9.3	Descripción del ámbito	116
9.4	Edificaciones y construcciones existentes	119



9.5	Infraestructuras existentes	120
9.5.1	Infraestructura viaria y de transportes	121
9.5.2	Infraestructura hidráulica	121
9.5.3	Infraestructura eléctrica	122
9.5.4	Infraestructura de telecomunicaciones	122
10	PROBLEMÁTICA EXISTENTE.....	123
11	OBJETIVOS Y CRITERIOS	125
11.1	Objetivos de la ordenación territorial.....	125
11.2	Objetivos de la ordenación pormenorizada.....	126
11.3	Criterios de ordenación	126
12	ITER Y TERRITORIO.....	128
12.1	Alcance de los objetivos territoriales.....	128
12.2	Efectos sobre el sistema territorial de la ordenación pormenorizada	129
13	ESTUDIO DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	130
13.1	Alternativas de ordenación.....	130
13.1.1	Alternativa de ordenación 0.....	130
13.1.2	Alternativa de ordenación 1.....	133
13.1.3	Alternativa de ordenación 2.....	136
13.1.4	Análisis comparativo de las alternativas de ordenación	139
13.2	Adecuación de la ordenación pormenorizada propuesta al planeamiento vigente	141
13.2.1	La propuesta de ordenación y el planeamiento territorial.....	141
13.2.2	Relación de la ordenación propuesta con las disposiciones sectoriales	143
13.2.3	Repercusión sobre el planeamiento urbanístico.....	145
13.3	Determinaciones del PIOT a modificar.....	150
13.3.1	Normas.....	150
13.3.2	Documentación gráfica	151
14	DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN	152
15	FORMULACIÓN Y TRAMITACIÓN.....	153



16 DOCUMENTACIÓN GRÁFICA	156
16.1 Planos (pdf).....	156
16.1.1 Planos de información.....	156
16.1.2 Planos de ordenación.....	156
16.2 Bases de Datos Geográficas (.shp)	157
16.2.1 Bases de Datos Geográficas de información (.shp)	157
16.2.2 Bases de Datos Geográficas de justificación y ordenación (.shp).....	157
17 ABREVIATURAS.....	158
18 FUENTES DE INFORMACIÓN	159
19 EQUIPO REDACTOR	160

ANEXOS

Anexo 1: Estructura de la propiedad catastral

Anexo 2: Consolidación de la propiedad



0 INTRODUCCIÓN

0.1 ITER: innovación, investigación y desarrollo tecnológico

Impulsado por el Cabildo Insular de Tenerife, el Instituto Tecnológico y de Energías Renovables, ITER, se creó en 1990 con el objetivo de promover el desarrollo sostenible y la innovación en la isla de Tenerife. En la actualidad, el ITER es un centro de investigación de referencia internacional en energías renovables, ingeniería, telecomunicaciones y medio ambiente.

Desde su creación, el ITER ha centrado sus trabajos en el desarrollo tecnológico y la innovación, investigando y desarrollando nuevos materiales, procesos y tecnologías, con el objetivo de contribuir al desarrollo sostenible de la isla de Tenerife y a mejorar su competitividad.

Desde el punto de vista tecnológico, el ITER ha ido evolucionando en respuesta a las demandas y expectativas de la sociedad. Siendo así, debido a que en los últimos años las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación han adquirido mayor relevancia en la sociedad, sus actividades en este campo han crecido de forma exponencial.

Desde su nacimiento en 1990, el ITER ha participado activamente en distintos programas europeos, habiendo desarrollado más de 200 proyectos de I+D+i con socios procedentes de regiones europeas. A su vez, ha actuado como asesor tecnológico y científico de numerosos organismos, como la Comisión Europea, el Cabildo de Tenerife, la Agencia Española de Cooperación (AECID) y numerosos gobiernos e instituciones internacionales. En los últimos años, conscientes de la importancia de las islas Canarias como plataforma tricontinental entre Europa, América y África, ha llevado a cabo numerosos proyectos de ámbito internacional orientados a la transferencia tecnológica y a la cooperación y el desarrollo, exportando know-how a otros países y archipiélagos.

Por otro lado, también en 1990 se inauguró su primera plataforma eólica, una instalación de 1.05 MW destinada a estudiar el funcionamiento y rendimiento de distintos aerogeneradores. Desde entonces, se han instalado un total de 13 MW de energía eólica y de 41 MW de energía fotovoltaica, siendo responsable de la instalación del 35% del total de potencia instalada de origen renovable en la isla de Tenerife. A estas instalaciones hay que sumarles otras infraestructuras que han ido desarrollándose con el paso de los años para dar soporte e impulsar las actividades de I+D+i, como el Centro de Proceso de Datos de Alta Disponibilidad D-ALiX, el Túnel Aerodinámico para Ensayos Civiles, el Centro de Control de Generación CCG-ITER o los laboratorios de Fotovoltaica (SiCellLab), de Química e isótopos de gases y aguas subterráneas, o de Electrónica.

Y, con el objetivo de que tanto la población de la isla de Tenerife como sus visitantes no sean ajenos a sus investigaciones y proyectos, en el ITER se presta especial atención a la divulgación, educación y sensibilización social. Ejemplo de ello son los equipamientos divulgativos conformados por la urbanización de Casas Bioclimáticas, el paseo de Energías Renovables y su Centro de Visitantes, que recibe anualmente más de 10.000 visitantes.

NOTA: La información del presente apartado ha sido extraída de la página web oficial del ITER, www.iter.es



INTECH: PARQUE CIENTÍFICO Y TECNOLÓGICO DE TENERIFE

A mitad de la primera década del siglo XXI, la Asociación de Parques Tecnológicos de España, APTE, junto al Ministerio de Educación y Ciencia elaboró un documento denominado “Estudio del impacto socioeconómico de los Parques Científicos y Tecnológicos españoles”. En el Estudio se indica que los impactos de los Parques Tecnológicos sobre la economía española son de gran relevancia. Así, el Estudio expone en su conclusión que *“sería imperdonable por parte de los responsables del país y de las Comunidades Autónomas ignorar la potencia que tienen los Parques Científicos y Tecnológicos como instrumentos para mejorar la capacidad de la economía española para cumplir los objetivos del Plan Nacional de Reforma y de la Estrategia de Lisboa, así como para insertarse de forma competitiva en la Economía Global y la Sociedad del Conocimiento”*.

En el Informe se lleva a cabo una recopilación de los datos disponibles de siete parques, correspondiendo a los Parques Científicos y Tecnológicos españoles que habían llegado a una relativa madurez en aquel momento temporal. De los datos se extrajo que los parques generaban el 0,65% del PIB nacional y el 5,8% de los empleos de I+D+i de toda España. Pero, todavía más significativo fue que estos valores cuando se comparaban con sus respectivas provincias ascendían al 3,49% del PIB y al 66,15% del empleo en I+D+i.

Menciona el citado Informe de la APTE que parece importante destacar el hecho de que la productividad media de las actividades que se llevaban a cabo en los Parques Científicos y Tecnológicos era un 62,54% superior a la productividad media española y ello, en un momento en que la preocupación era general sobre los problemas a largo plazo que se podían generar en una economía que crecía en riqueza y en empleo, pero que veía como se degradaban sus niveles de productividad y, por lo tanto, se ponía en cuestión su competitividad a medio plazo.

Por eso, en un momento en que el Gobierno español había apostado en el Plan Nacional de Reformas por ir alcanzando progresivamente los objetivos de Lisboa y rápidamente la convergencia con la Europa 25, tanto en renta per cápita, como en el gasto en I+D+i sobre el PIB, el desarrollo de los Parques Científicos y Tecnológicos se podía mostrar como el mejor de los instrumentos para que fuera así.

El Informe indica que, simplemente, si se conseguían llevar a buen término los planes de desarrollo de suelo ya existente, se podía conseguir un incremento del 0,4% del PIB español, así como un aumento de casi el 6% del personal dedicado a actividades de I+D+i. Pero es que, si a largo plazo se conseguía que el fenómeno se generalizara al conjunto de la economía española, habría un aumento de casi el 13% en el PIB y del 25% en el personal de I+D+i.

Casi dos décadas después de la emisión del Informe elaborado por la APTE y acaecidas una crisis económica y una crisis sanitaria globales acompañadas de la, cada vez más presente, toma de conciencia sobre el cambio climático que está sufriendo el planeta Tierra y el efecto que el hombre está teniendo sobre ello, estas cifras se consideran de por sí significativas y de una dimensión que, probablemente, ningún otro de los instrumentos de las políticas disponibles en el momento para promover la I+D+i, el desarrollo local y la lucha contra el cambio climático, pueda igualar.

En este sentido, donde en la economía actual española ha entrado en recesión, ya varias veces, se han de imponer modelos en donde se generen oportunidades que faciliten la generación de empleo y favorezcan la competitividad, pero desde el desarrollo. Por tal motivo, los Parque Tecnológicos y Científicos son una síntesis de diferentes aspectos que favorecen la actividad de I+D+i: espacio adecuado, actividades de apoyo a la innovación y proximidad entre los actores. Todo ello facilita la atracción de talentos, la generación de sinergias

y fertilizaciones cruzadas y, sobre todo, la generación de un cambio cultural, claramente entre los actores presentes en el Parque Científico y Tecnológico, pero más allá de ellos en el conjunto de los actores sociales de su entorno próximo y a veces no tan próximo.

Además, los Parques Científicos y Tecnológicos generan un proceso imprescindible para consolidar la modernización de la economía y la sociedad: un aumento de los contactos entre las empresas y los investigadores y, sobre todo, de los investigadores universitarios. En este proceso de apertura de la investigación universitaria a las necesidades de su entorno social y económico, nada es tan positivo como favorecer un lenguaje común y la proximidad a las empresas que son capaces de entender los resultados de esa investigación y que incluso generan a veces ellas mismas resultados que interesan a los investigadores. En este aspecto, los Parques Científicos y Tecnológicos juegan un importante papel, donde los investigadores universitarios encuentran una pasarela natural para acercarse al mundo productivo en un entorno conocido y controlable. Según apunta la APTE, el efecto conjunto de los Parques Tecnológicos y Científicos contribuye a cambiar la realidad del sistema español de I+D+i, aumentando las interrelaciones entre la universidad, los centros tecnológicos y las empresas, favoreciendo la creación de nuevas empresas de base tecnológica y estimulando la continuidad y aumento de la intensidad de las actividades de I+D+i en las empresas.

Dada la coyuntura económico-financiera actual, principalmente en territorios fragmentados como el de Canarias, donde los efectos se acentúan más si cabe, se hace imprescindible un decidido apoyo a políticas generadoras de empleo innovadoras.

Según datos aportados por APTE, el apoyo a iniciativas para la conformación de Parques Tecnológicos y Científicos se ha traducido en instrumentos sumamente rentables para el sector público, dado que generan una corriente de rentas fiscales para el estado y las autonomías que compensa, en muy poco tiempo, todo el dinero público invertido en ellos. Según datos de 2005, los Parques Tecnológicos y Científicos generaban por aquel entonces, entre el 0,2 y el 0,5% de los ingresos fiscales, pero es que se estimaba que podían llegar a representar en muy poco tiempo algo más del 1% y a largo plazo hasta más del 3%, situación que se vio truncada por la crisis financiera de final de la primera década del siglo XXI que atacó a todos los sectores económicos de la sociedad.

Por lo tanto y aunque solo fuera en una óptica de un gestor agresivo poco preocupado por la responsabilidad social corporativa, es decir, de los efectos cualitativos indicados de mejora de la capacidad de innovación y exclusivamente atento a los retornos financieros de su inversión, aparece como una clara recomendación del análisis del Informe citado, la de que los diferentes componentes del sector público español se interesen de forma adecuada en el futuro en seguir promoviendo la aparición y desarrollo adecuado de los Parques Tecnológicos y Científicos, así como sobre todo, de dotarles de los instrumentos adecuados para que puedan jugar su papel de promotores de la innovación empresarial.

Como conclusión a lo expuesto en párrafos anteriores, se indica que se hace preciso introducir en Canarias, y en particular en Tenerife, instrumentos para mejorar la capacidad de la economía insular. Los Parques Científicos y Tecnológicos se han evidenciado como una herramienta eficaz como promotores de la innovación empresarial, como marco adecuado para favorecer la interrelación entre la investigación y el mundo empresarial, como lugar propicio para la implantación de empresas de base tecnológica, favoreciéndose e intensificándose las actividades de I+D+i, la competitividad y un indiscutible apoyo en la lucha contra el cambio climático.



Con fecha 12 de enero de 2006 se constituyó la Sociedad Parque Científico y Tecnológico de Tenerife, cuyo accionista mayoritario es el Cabildo Insular de Tenerife, participando también de forma minoritaria en el capital de la Sociedad, el Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER).

El Parque Científico y Tecnológico de Tenerife, de nombre comercial INtech Tenerife, se propone como misión ayudar a diversificar la economía de Tenerife desarrollando la cultura de la innovación como eje de la mejora de la competitividad, concentrando en los enclaves de INtech Tenerife empresas innovadoras y tecnológicas globales y entidades que realicen investigación, desarrollo o producción singular de tecnología aplicada, promoviendo la transferencia de conocimiento y la contratación de talento especializado, con el fin de hacer crecer a las empresas locales innovadoras o de base tecnológica, impulsar el emprendimiento tecnológico y las startups, y atraer empresas globales a los enclaves de INtech Tenerife.

ITER: PARQUE TECNOLÓGICO

Con posterioridad, el Consejo de Administración del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife aprueba la declaración del ITER como Parque Tecnológico. Así, a partir de esta fecha, los terrenos del ITER entran a formar parte constituyente del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife y se integran en el Plan de Viabilidad establecido para el Parque, cuyo apartado 3.1.1 recoge “los terrenos e instalaciones del ITER” como recursos del Enclave de Granadilla del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife.

Consultando la página web del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife, se puede leer lo siguiente sobre el Enclave INtech Granadilla:

“Se trata del enclave sur del Parque Tecnológico, situado en la localidad de Granadilla de Abona, cerca del Puerto Franco de Granadilla, se disponen de 300.000 m² para la instalación de empresas innovadoras y tecnológicas en los sectores estratégicos que promueve INtech Tenerife, y especialmente, en materia de Energías Renovables, Medio Ambiente, Tierra y Cosmos.

El emplazamiento de este enclave se considera óptimo por la ubicación y cercanía en las redes de comunicación, con la autopista TF-1 y el Aeropuerto Sur- Reina Sofía de la isla, a una distancia de 15 km, así como por la ubicación de los terrenos colindantes con el Polígono Industrial de Granadilla. Este enclave se encuentra a 56 km de la capital.

En este enclave se encuentra el Instituto Tecnológico de Energías Renovables de Tenerife (ITER), oficialmente instalado en INtech Tenerife desde el año 2008, y en la misma parcela, está previsto un edificio propio de INtech como Polo Científico y Tecnológico de Granadilla de nueva planta, que actualmente se encuentra en fase de proyección.

El uso de los terrenos y parcelas del enclave están destinados a la Investigación y Desarrollo, en los que el índice de edificabilidad varía entre 1 o 1'5, según parcela, y una altura máxima edificable de 3 alturas (11 m).

La actuación en el resto de las parcelas depende del correspondiente trámite urbanístico, se podrá iniciar la tramitación del proyecto de urbanización de las mismas”.

Tras todo lo expuesto, se entiende que el Parque Científico Tecnológico puede ser el instrumento que facilite la aparición y consolidación de nuevas iniciativas económicas en la isla de Tenerife, ya que está destinado a empresas e instituciones tecnológicamente avanzadas y sobre todo innovadoras, con una filosofía de hacer negocio que incluya la investigación como pilar básico para su crecimiento.



ACUERDO DE COLABORACIÓN

El 29 de octubre de 2014 se firmó un Acuerdo Marco de Colaboración entre la Universidad de La Laguna, la Fundación Canaria General de la Universidad de La Laguna, el Instituto de Astrofísica de Canarias, el ITER y el PCTT, S.A. y la Sociedad para el desarrollo de Canarias para el fomento del emprendimiento TIC.

En dicho Acuerdo Marco, las administraciones públicas comparecientes consideran necesario promover la creación y consolidación de empresas innovadoras de base tecnológica y de interés, la creación de un área o sector destinado a la ubicación de empresas que desarrollen actividades relacionadas principalmente con las nuevas tecnologías y los servicios avanzados.

0.2 El Polígono Industrial de Granadilla y el ITER

En el año 1975 tuvo lugar la aprobación definitiva del Proyecto de Delimitación del Polígono Industrial de Granadilla por Decreto 1284/1975 de 25 de abril, publicado en el BOE de 13 de agosto de 1975. Este mismo año se constituye la Sociedad Polígono Industrial de Granadilla, S.A., sociedad de economía mixta, cuyo objeto es *“La actuación urbanística en el Polígono Industrial de Granadilla con el fin de permitir que se alcance la adecuada industrialización de la zona, con prioridad para industrias pesadas”*.

Más de una década después, por expresa Declaración del Parlamento canario de octubre de 1988, se aprueba el Plan Insular de Producción y Distribución de Energías, en el que se localiza en el Polígono Industrial de Granadilla los elementos de cabecera.

A posteriori, en el año 1990, el Cabildo Insular de Tenerife constituyó la compañía mercantil anónima Instituto Tecnológico y de Energías Renovables, ITER, con el objetivo de promover el desarrollo sostenible y la innovación en la isla de Tenerife. Desde este momento, el de su constitución, el ITER se localizó en el interior del Polígono Industrial de Granadilla.

En este mismo año de 1990, impulsadas por el Cabildo Insular de Tenerife y por vía urgente, fueron aprobadas por la consejería de Política Territorial, las Normas Subsidiarias y Complementarias del Polígono Industrial de Granadilla ante la imperiosa necesidad de ubicar una central de producción de energía en el sur de la isla de Tenerife que estaba siendo objeto de un rápido desarrollo.

En los años posteriores se redactan las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Granadilla de Abona, teniendo lugar su aprobación y entrada en vigor en el año 1995. En el momento de la redacción de las Normas confluyen varios factores al respecto del ámbito del Polígono Industrial de Granadilla: la reciente aprobación de las Normas Subsidiarias y Complementarias, la aprobación del Plan Insular de Producción y distribución de energía, los Planes Parciales y Especiales en trámite y las mismas obras llevadas a cabo sobre el terreno, así como el propio interés público de una intervención impulsada por el Cabildo Insular de Tenerife. Estos factores hicieron que el margen de maniobra de las Normas Subsidiarias de Planeamiento resultara sumamente reducido, la propia normativa aprobada de las Normas Subsidiarias y Complementarias establecía la permanencia en el futuro instrumento de las determinaciones en el ámbito del Polígono allí incluidas.

Por otra parte, con fecha 11 de septiembre de 1992, se suscribió un convenio de colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife, la sociedad Polígono Industrial de Granadilla – Parque Tecnológico de Tenerife, S.A. y el Ayuntamiento de Granadilla de Abona, donde se establecía la necesidad de adaptar la Normativa de las Normas Complementarias y Subsidiarias del Polígono, en coherencia con dicho convenio. Para ello hubo que



excluir del suelo apto para urbanizar el Paraje Natural de Montaña Pelada y clasificarlo como suelo rústico de interés natural y paisajístico, y mantener el resto de determinaciones dentro de su calificación zonal, tales como aprovechamiento urbanístico nulo, usos admitidos los de espacio libre y otros al servicio del propio Parque, desarrollo mediante un Plan Rector de Uso y Gestión y sistema de actuación mediante expropiación.

Y con respecto a los suelos donde se ubica el ITER, incluido en el denominado Sector Parque Tecnológico SP-1, el convenio de colaboración suscribió lo siguiente:

SP-1 SECTOR PARQUE TECNOLÓGICO

Superficie aproximada: 2.800.000 m² (280.00 Has)

Uso global: Industria e investigación para el desarrollo tecnológico

Usos complementarios: Investigación, industria hasta categoría 5ª, con los servicios anejos de almacenaje y otros, deportivo, cultural, comercial, hostelero, administrativo y residencial.

Volumetría edificatoria: 3.920.000 m³ construidos.

Desarrollo de planeamiento: Plan parcial de ordenación.

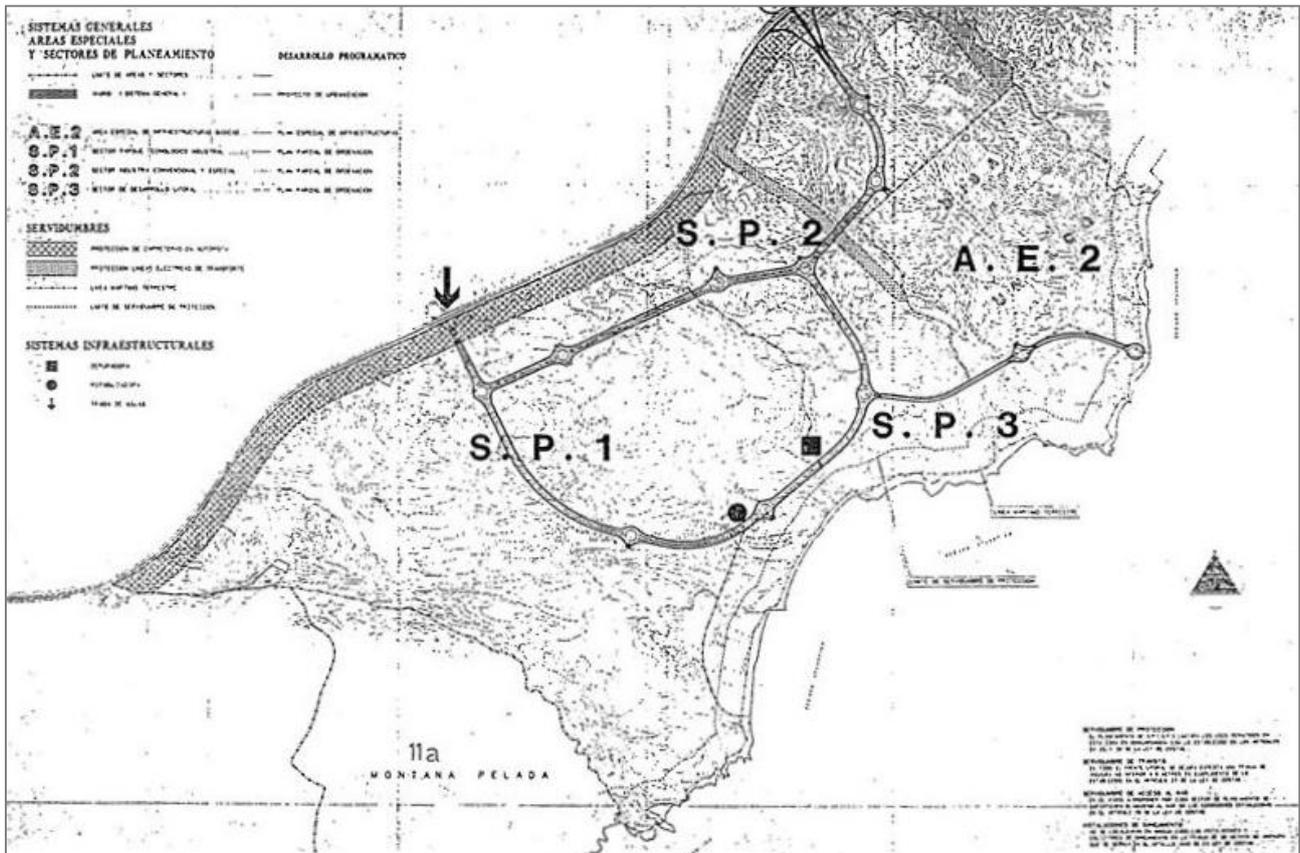
Sistema de actuación: Expropiación.

En consecuencia, la Memoria de las Normas Subsidiarias de Planeamiento, en el capítulo Tercero destinado a la clasificación de suelo, definía la oferta de suelo y su distribución territorial a través de diversos cuadros en los que se establecían las superficies destinadas a cada uso del suelo. En lo referente al suelo apto para urbanizar, SAU, destinado a nuevos desarrollos se distinguían tres grandes categorías, siendo la tercera la destinada al uso industrial:

“(…) Finalmente los desarrollos industriales incluidos en la tercera categoría (parte del Polígono Industrial de Granadilla) suponen la mayor extensión de suelo clasificado dentro del apto para urbanizar, 5.091.500 m², así como la mayor oferta de edificabilidad (701.167 m²) en este caso con destino exclusivamente industrial.

Esta oferta tan considerable tiene su origen en una decisión del Cabildo Insular de Tenerife en 1975, de preservar una gran extensión de terreno (entonces una 700 Has.) con destino en un futuro no determinado a la industria básica. El Decreto 1284/1975 formalizó la delimitación del Polígono, y desde entonces se habían sucedido numerosas iniciativas públicas para localizar en dicho Polígono actividades industriales, cuya implantación resultaba inviable en otras localizaciones. La urgencia de ubicar una central de producción de energía en una zona de desarrollo tan acelerado como el sur de la isla ha puesto de manifiesto la necesidad de poner en juego aquellos terrenos y de ordenarlos urbanísticamente. Por todo ello el Cabildo ha impulsado la aprobación por vía de urgencia de unas Normas Subsidiarias y Complementarias de Planeamiento, que dieran cobertura legal al desarrollo del Polígono Industrial, que además de las instalaciones de producción y distribución de energía comprende otros sectores destinados a Industria Convencional y Especial y a Parque Tecnológico Industrial”.

Así, las Normas Subsidiarias delimitaron un suelo apto para urbanizar junto a las costa denominado “SAU Polígono Industrial”, cuya delimitación se subdividía en varios sectores, entre los que se encontraba el sector de suelo denominado SP-01: Sector Parque Tecnológico Industrial, cuya superficie ascendía a 2.800.000 m² y cuyo desarrollo se preveía a través de un plan parcial de ordenación.



Sistemas generales, áreas especiales y sectores de planeamiento.
NN.SS. de Granadilla de Abona.

Transcurridos unos años de la aprobación de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Granadilla, en 1999, estas son modificadas en el ámbito del Polígono Industrial para llevar a cabo unos cambios en las determinaciones sobre el desarrollo de los suelos, dando otra perspectiva más fragmentada del suelo y así poder desarrollarlos de forma más adecuada y ágil. En esta modificación la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, COTMAC, acuerda que en la subdivisión del sector se creará un nuevo sistema general integrado por el ITER que se desarrollará mediante plan especial.

Al año siguiente, el año 2000, se produce una propuesta de actuación coordinada entre el Polígono Industrial de Granadilla y el Nuevo Puerto Comercial.

En el año 2001 es aprobado inicialmente por el Ayuntamiento de Granadilla el Plan Director del Polígono Industrial. No se trata de un documento urbanístico normativo sino de un documento interno orientado para establecer los criterios básicos en que se debe basar el planeamiento de los sectores a desarrollar, así como las modificaciones necesarias del planeamiento vigente para adecuarlo a las actuales circunstancias que afectan al Polígono.

Años después, la modificación de las Normas Subsidiarias planteada en el año 1999 entra en vigor, exactamente en el año 2003. En base a dicha Modificación, se formuló el Plan Especial ITER – Sistema General que fue aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el 27 de enero de 2003, de esta manera se estableció la ordenación inicial del ámbito del ITER.

Posteriormente, el Polígono Industrial se va desarrollando y ejecutando, a la par que el planeamiento territorial y urbanístico lo va incluyendo en sus determinaciones como un elemento vinculante y de relevancia insular. El Plan General lo contempla como un equipamiento de gran relevancia, incluyéndolo en su Estructura general como elemento articulador del territorio y de sus usos, un suelo industrial estratégico. Y por su parte, el planeamiento territorial lo incluye en la Plataforma Logística del Sur, una de las Operaciones Singulares Estructurantes de la isla, contemplada como elemento indispensable para el funcionamiento del Modelo de Ordenación Insular.

0.3 Necesidad y/o conveniencia

Según el Acuerdo del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife en Sesión Extraordinaria celebrada el 2 de octubre de 2020 denominado “Acuerdo de inicio de expediente para la modificación del Plan Insular de Tenerife (PIOT), para la ordenación del Polígono Industrial Supramunicipal del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER)”, a tenor literal de su punto Séptimo, se expone la necesidad y/o conveniencia de la elaboración del presente documento:

“SÉPTIMO: Qué con relación a la necesidad y oportunidad de la nueva ordenación del ITER debe indicarse que tal y como indica el Área de Carreteras, Movilidad e innovación en su escrito, la ordenación vigente del Plan Especial ITER-Sistema General “ha quedado obsoleta en diversos aspectos” precisando una actualización que permita atender a nuevas necesidades posibilitando además un uso más eficiente del suelo. En este sentido, el informe técnico elaborado por la Unidad Orgánica Técnica de Ordenación del Territorio y de los Recursos Naturales señala lo que sigue:

“La necesidad de la modificación de las determinaciones del vigente Plan Especial ITER, Sistema General, que ordena los terrenos del ITER está motivada por:

- a) El ámbito del ITER, con una superficie de 395.808,06 m²s, se organizó espacialmente en 14 manzanas, lo que supone una excesiva fragmentación. Dicha ordenación respondió a los proyectos concretos que se estaban ejecutando en el momento de la redacción del Plan Especial; ahora bien, una vez realizados, resulta demasiado rígida una ordenación ajustada a proyectos específicos, que imposibilita el desarrollo de otras actuaciones.*
- b) Las exigencias del PGO en cuanto a la reordenación de determinadas áreas del ITER supone modificar los siguientes aspectos del Plan Especial:*
- c) La manzana 13 casi en su totalidad se adscribe al espacio portuario, reduciéndose así el ámbito del ITER y por ende, su aprovechamiento.*
- d) Las manzanas 5, 11, 14 y la parte de la 13 que no queda adscrita al espacio portuario son categorizados como suelo sectorizado no ordenado, lo que imposibilita cualquier actuación en las mismas hasta tanto no se apruebe el instrumento que ordene esos terrenos.*
- e) El perímetro de los terrenos pertenecientes a ITER está mal delimitado en el PGOU de Grandilla, lo que obliga a modificar el mismo para hacerlo coincidir con la realidad de la propiedad pública.*
- f) Todo lo anterior se resume en que, transcurridos más de veinte años desde el inicio de la ordenación urbanística del sector, ésta ha quedado obsoleta en diversos aspectos y requiere ser actualizada para atender a las nuevas necesidades y posibilitar un uso más eficiente del suelo. Los objetivos que se plantean son los siguientes:*

g) *Garantizar la unidad y autonomía funcional del conjunto del ámbito, vinculado a las actividades propias del ITER.*

h) *Revisar la estructura viaria.*

i) *Revisar las condiciones de edificación y de admisibilidad de usos de las distintas manzanas, con la finalidad tanto de conseguir una mayor flexibilidad como de garantizar la adecuada recalificación paisajística del ámbito.*

j) *Adecuar la ordenación del sector a la de los suelos del entorno, y en particular a la derivada del Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.*

Las consideraciones anteriores justifican la necesidad de reordenar el ámbito del ITER. La conveniencia de acometer dicha actuación en los momentos actuales obedece principalmente el gran retraso acumulado desde que se estableció que había de llevarse a cabo, lo cual ha supuesto un empeoramiento en las condiciones de funcionamiento de las actividades que desarrolla el ITER y en sus previsiones de futuro”.

0.4 Finalidad y ámbito territorial

El primer instrumento que ordena pormenorizadamente el ámbito del ITER fue aprobado hace casi dos décadas y, a día de hoy, continúa vigente; en consecuencia del largo periodo de tiempo transcurrido, sus determinaciones de ordenación han quedado obsoletas. Las necesidades que han devenido con el tiempo para el ITER, requieren que se facilite un uso más eficiente y flexible del suelo, posibilitando su posicionamiento vanguardista a través del desarrollo de proyectos e investigaciones relacionados con las nuevas tecnologías, el cambio climático y la transición ecológica.

En consecuencia de lo anterior, la finalidad de este documento será delimitar con precisión el ámbito del ITER ajustándolo a su propiedad, siendo este el ámbito territorial del presente documento, y ordenar pormenorizadamente los suelos delimitados dando una respuesta adecuada y eficaz a las actividades presentes y futuras de la sociedad pública, contribuyendo a promover el desarrollo sostenible y la innovación tecnológica, e igualmente tratando de evitar que un elemento con una función tan pionera y relevante no caiga en desidia.

Los objetivos establecidos será posible alcanzarlos a través de la elaboración de una modificación menor del PIOT en el ámbito del ITER. Ya que, tal y como se expresa en el apartado anterior, el ITER se identifica históricamente como parte del Polígono Industrial de Granadilla que, formando parte este de los reconocidos como sistemas generales y equipamientos estructurantes de nivel insular de la isla de Tenerife, puede ser ordenado directa y pormenorizadamente por el PIOT.



0.5 Antecedentes

En diciembre de 1990, el Cabildo Insular de Tenerife constituyó la compañía mercantil anónima Instituto Tecnológico y de Energías Renovables, ITER, con el objetivo de promover el desarrollo sostenible y la innovación en la isla de Tenerife.

La idea inicial del Cabildo era la de impulsar la creación de una entidad dedicada a la I+D+i que, posteriormente, fuese capaz de autofinanciarse para mantener su actividad.

A 31 de diciembre de 2019, el capital social del ITER asciende a 33.935.104,40 € representado en 564.644 acciones; de éstas, el 93,46% pertenecen al Cabildo Insular de Tenerife y tienen el carácter de intransferibles; el 6,54% de las acciones restantes pertenecen al Instituto Tecnológico de Canarias, al propio ITER y al Cabildo de Tenerife.

- **1990**

Desde su constitución, el ITER se localizó en el interior del Polígono Industrial de Granadilla, actuación urbanística impulsada desde su origen por el Cabildo Insular de Tenerife a través de una sociedad anónima de titularidad pública.

- **1995**

En el año 1995 tuvo lugar la aprobación y entrada en vigor de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Granadilla de Abona. En dicho documento se delimitó un suelo apto para urbanizar junto a la costa denominado “SAU Polígono Industrial”. Esta delimitación se subdividía en varios sectores, entre los que se encontraba el sector de suelo denominado SP-01: Sector Parque Tecnológico Industrial, cuya superficie asciende a 2.800.000 m² y cuyo desarrollo se preveía a través de un plan parcial de ordenación.

- **1998**

Posteriormente, en 1998, el ITER solicitó la subdivisión de dicho sector SP-01 en dos, lo que se recogió en una Modificación de las Normas Subsidiarias tramitada hasta la aprobación provisional por el Ayuntamiento de Granadilla.

- **1999**

Sin embargo, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, COTMAC, en sesión celebrada el 30 de junio de 1999 acordó suspender la aprobación definitiva a fin de que, en lugar de subdividir el sector en dos, se creara un nuevo sistema general integrado por el ITER a desarrollar mediante plan especial.

- **2001**

El Pleno del Ayuntamiento de Granadilla de Abona, el 29 de marzo de 2001 aprobó la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias para crear el Sistema General en el ámbito del ITER a desarrollar mediante Plan Especial.

- **2003**

La mencionada Modificación de las Normas Subsidiarias entró en vigor a partir de la toma de conocimiento del Consejero de Política Territorial, publicada el 21 de enero de 2003.



En base a dicha Modificación, se formuló el Plan Especial ITER - Sistema General que fue aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el 27 de enero de 2003, publicándose dicho acuerdo en el Boletín Oficial de Santa Cruz de Tenerife del 24 de marzo de 2003. De esta manera se estableció la ordenación inicial del ámbito del ITER.

- **2005**

Entra en vigor el Plan General de Ordenación, PGO, de Granadilla de Abona mediante Resolución del 29 de marzo de 2005, por la que se hace público el acuerdo de la COTMAC del 26 de enero de 2005, mediante el que se aprueba definitivamente el documento. Su aprobación inicial tuvo lugar el 18 de julio de 2002 y la aprobación provisional el 12 de enero de 2004.

El objetivo de la redacción del PGO fue la revisión y adaptación del planeamiento urbanístico vigente en el municipio, Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1995 y sus modificaciones posteriores, a las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias y al Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT).

El PGO determina un suelo industrial estratégico correspondiente a los terrenos del Polígono Industrial de Granadilla y delimita el sector de suelo urbanizable ordenado, SUSO, del ITER en el que incluye dentro de sus determinaciones la necesidad de reordenación de determinadas áreas desarrolladas por el Plan Especial ITER dada la afección sobrevenida del espacio portuario y la necesidad de adaptación del citado Plan Especial, una vez se aprobase el Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.

- **2007**

En 2007 se inicia la tramitación de una modificación puntual del Plan Especial ITER para solventar problemas de crecimiento y ordenar las manzanas que habían quedado como no ordenadas en las determinaciones del PGO de Granadilla.

- **2008**

En sesión celebrada el 12 de mayo de 2008, la COTMAC acordó la aprobación definitiva integral del Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.

- **2009**

En 2009 se inicia la redacción y tramitación de una modificación general del Plan Especial ITER a través del Ayuntamiento de Granadilla de Abona, al consensuar tanto el Ayuntamiento como el Cabildo que la magnitud de las modificaciones requería el replanteamiento general para conseguir un plan con capacidad de adaptarse al desarrollo que estaban teniendo tanto el ITER como el Polígono Industrial de Granadilla.

- **2011**

El Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla (PUPEP, en adelante) vigente actualmente, fue aprobado por Orden FOM/616/2011 de 8 de marzo, por la que se aprueba la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Granadilla publicado en el BOE nº 70 de 23 de marzo de 2011.

- **2013**

El 13 de septiembre de 2013 es anulado el PTPO de la Plataforma Logística del Sur mediante Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta.

- **2014**

En 2014 se inicia la tramitación de la modificación del Plan Especial ITER a través del artículo 47 debido a la urgencia surgida de las intenciones por parte del Cabildo del desarrollo del Parque Tecnológico en su polo Sur.

- **2017**

En 2017 se aprueba la nueva Ley del Suelo y de Espacios Naturales de Canarias, después de lo cual la COTMAC deriva la solicitud de modificación al Cabildo, para que proceda a su tramitación dentro de los nuevos mecanismos que establece la ley. A partir de entonces, se inicia un proceso de valoración sobre el procedimiento más adecuado para lograr resolver la reordenación de los terrenos ocupados por el ITER.

- **2018**

De este modo, en enero de 2018 se solicita el inicio de la tramitación de la modificación del Plan Especial ITER como Proyecto de Interés Insular en el marco de la Ley 4/2017. La ausencia de precedentes sobre esta figura supuso la puesta en marcha de su tramitación, conllevando el establecimiento de toda la cadena de procedimientos.

- **2019**

En febrero de 2019, desde el Servicio Administrativo de Política Territorial del Cabildo Insular de Tenerife se establece que la vía de Modificación del Plan Especial ITER se debe realizar a través de la Modificación del PIOT como sistema general de gestión insular, al igual que el resto de sistemas generales o enclaves de interés insular de la isla.

- **2020**

El 2 de octubre de 2020, el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife en Sesión Extraordinaria adopta el “Acuerdo de inicio de expediente para la modificación del Plan Insular de Tenerife (PIOT), para la ordenación del Polígono Industrial Supramunicipal del Instituto Tecnológico y Energías Renovables (ITER)”.

Así, también en octubre de 2020, comienza el procedimiento correspondiente de elaboración del instrumento de modificación del PIOT mediante la publicación de la denominada “Consulta pública previa sobre la modificación del Plan Insular de Tenerife (PIOT) para la ordenación del Polígono Industrial Supramunicipal del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER)”.

Finalmente, corresponde señalar que en el plazo comprendido entre el 26 de octubre y el 26 de noviembre de 2020 no fueron recibidos a través del citado canal web, comentarios, opiniones ni ningún otro tipo de aportación por parte de la ciudadanía respecto a la iniciativa de referencia.

- **2021**

Con fecha de 4 agosto de 2021, tuvo entrada en el Servicio Administrativo de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico la documentación remitida al Servicio Administrativo de Innovación del Área de Carreteras, Movilidad, Innovación y Cultura del Cabildo Insular de Tenerife remitida por el ITER, la documentación correspondiente al Borrador del plan y Documento Inicial Estratégico para iniciar la fase de tramitación “Remisión a la CEAT de la solicitud de inicio de la EAE ordinaria con el borrador del plan y el documento inicial estratégico”.



Analizada la documentación, con fecha 18 de octubre de 2021, se emite informe de la Unidad Técnica Orgánica del Servicio de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico en el que se concluye que es necesario corregir y completar la documentación remitida.

- **2022**

Con fecha de 13 de marzo de 2022 tiene registro de entrada en la Dirección Insular de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico perteneciente al Área de gobierno del Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, escrito del Servicio Administrativo de Innovación del Área de Carreteras, Movilidad, Innovación y cultura por el que se da traslado de la documentación subsanada en relación a la Modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife para la ordenación del Polígono Industrial Supramunicipal del Instituto Tecnológico y de energías Renovables (ITER), remitida a dicha Área por el ITER, correspondiente al Borrador del plan y Documento Inicial Estratégico para que inicie el procedimiento de remisión a la CEAT de la solicitud de inicio de la EAE ordinaria.

El 7 de julio de 2022 se emite por la Unidad Orgánica Técnica de Ordenación Urbanística del Servicio Técnico de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos de la Dirección Insular de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico del Área de Gobierno del Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, un nuevo informe denominado “Informe técnico relativo a la Modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife en el ámbito del ITER, a los efectos de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria”. Este Informe entiende que la documentación presentada es adecuada para iniciar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria y, a su vez, se indican una serie de modificaciones que se deben subsanar para la siguiente fase.

Posteriormente, con fecha de 29 de septiembre de 2022, el Servicio Administrativo de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos de la Dirección Insular de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico del Área del Gobierno del Presidente remite al ITER documento bajo el asunto: Requerimiento de subsanación en relación a la documentación de la “Modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife para la ordenación del Polígono Industrial Supramunicipal del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER)”. Este nuevo Informe al documento de Borrador y Documento Inicial Estratégico, con fecha de entrada de 13 de marzo de 2022, concluye que el contenido se adecúa a lo especificado en la legislación vigente en materia de suelo y ambiental, pero han de subsanarse diversos aspectos para alcanzar el grado de desarrollo suficiente que permita iniciar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica en su modalidad de ordinaria.

- **2023**

El 11 de abril de 2023 tiene entrada en el Cabildo Insular de Tenerife documentación presentada por el ITER atendiendo al requerimiento de subsanación formulado por el Servicio Administrativo de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos, de la Dirección Insular de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico perteneciente al Área de Gobierno del Presidente de la corporación insular, de fecha del 29 de septiembre de 2022.

En respuesta a la documentación señalada en el párrafo anterior, el Servicio Técnico de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos emitió Informe con fecha 15 de mayo de 2023, del que se extracta por el Servicio Administrativo de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos el contenido para requerimiento firmado el 14 de junio de 2023, remitido al ITER el 21 de junio de 2023 como una solicitud de subsanación.

Llegado este punto es preciso señalar que según el punto Quinto del Acuerdo del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife en Sesión Extraordinaria celebrada el 2 de octubre de 2020 denominado “Acuerdo de inicio de expediente para la modificación del Plan Insular de Tenerife (PIOT), para la ordenación del Polígono Industrial Supramunicipal del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER)”, la finalidad del presente documento debería ser la formulación y aprobación de una modificación sustancial del PIOT ajustada al ámbito del ITER con el siguiente contenido:

- a) Delimitación precisa del ámbito del ITER y calificación del mismo como polígono industrial de trascendencia insular, justificando la procedencia de estas determinaciones en el marco del modelo territorial insular y de las directrices sobre la Plataforma Logística del Sur.
- b) Desarrollo de la ordenación pormenorizada del ámbito con el nivel y contenido equivalente al de un plan parcial urbanístico, en base a los objetivos de ordenación planteados.

Esta finalidad del documento resulta modificada al seguir las indicaciones contenidas en sendos informes, del 29 de septiembre de 2022 y del 11 de abril de 2023, realizados por el Servicio Administrativo de Planificación Territorial y Proyectos Estratégicos del Cabildo de Tenerife, en los que se señala que los objetivos de ordenación territorial se deben de ceñir a la delimitación y ordenación pormenorizada del ámbito del ITER como parte del polígono industrial de Granadilla, y apartarse de la definición de este como un polígono industrial de trascendencia insular en sí mismo y, en consecuencia, como un nuevo elemento en el Modelo de ordenación territorial de la isla de Tenerife. Para su justificación, se expone en los informes que no parece necesaria tal definición dado que el ITER ya está reconocido en el PIOT vigente como elemento del polígono industrial de Granadilla de alcance insular, y de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, integrado en una Operación Singular Estructurante del PIOT.

A lo anterior, en el Informe de 29 de septiembre se añade que, según la descripción de las actividades desarrolladas por el ITER y la finalidad del documento a elaborar, no se deduce un uso industrial como el uso mayoritario existente ni como el que se pretende implantar en los términos del PIOT vigente. Siendo así, se indicó la necesidad de evitar toda referencia al ITER como polígono industrial y, en coherencia, modificar el título del documento indicado en el Acuerdo Plenario, de manera que se elimine el concepto de “polígono industrial municipal” del mismo.

Por todo lo expuesto, la finalidad de la modificación del PIOT se ve alterada y acotada a delimitar el ámbito del ITER ajustándolo a su propiedad y a ordenar pormenorizadamente el mismo.

Por otro lado, respaldados en que el ITER se identifica históricamente como parte del polígono industrial de Granadilla y formando parte este de los reconocidos como sistemas generales y equipamientos estructurantes de nivel insular de la isla de Tenerife, puede ser ordenado directa y pormenorizadamente por el PIOT.

En consecuencia, dado que ya no se cumplen los requisitos legales para una modificación sustancial, la nueva finalidad establecida se lleva a término a través de la correspondiente modificación menor del PIOT en el ámbito del ITER, a pesar de lo citado de forma expresa en el Acuerdo de inicio del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife en sesión Extraordinaria celebrada el 2 de octubre de 2020. También se modifica el título referido en el Acuerdo por haber tornado impreciso e inadecuado, al igual que se alteran los objetivos señalados para la modificación del PIOT.



1 NATURALEZA, ALCANCE Y EFECTOS DE LA MODIFICACIÓN MENOR DEL PIOT

1.1 Naturaleza

Para conocer la naturaleza de la Modificación Menor planteada en el presente documento, se debe acudir a la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (en adelante, Ley 4/2017), en su Título III: Ordenación del territorio, Capítulo VIII: Eficacia y vigencia de los instrumentos de ordenación, Sección 3: Vigencia, alteración y suspensión del planeamiento, donde se establecen dos tipos de modificación del planeamiento: sustancial y menor.

Según el artículo 163 de dicha Ley 4/2017, la causa de modificación sustancial de los planes insulares podría ser por tres motivos:

- a) La reconsideración integral del modelo de ordenación establecido.
- b) El cumplimiento de criterios de sostenibilidad, cuando las actuaciones de urbanización, por sí mismas o en unión de las aprobadas en los dos últimos años, conlleven un incremento superior al 25% de la población o de la superficie de suelo urbanizado del municipio o ámbito territorial.
- c) La creación de nuevos sistemas generales o equipamientos estructurantes.

Y, según el artículo 164 de la Ley 4/2017, se entiende por modificación menor cualquier otra alteración del instrumento que no tenga la consideración de sustancial

Según lo establecido en la Ley 4/2017 y atendiendo a la entidad del conjunto de actuaciones que integran la presente alteración del Plan Insular de Ordenación de Tenerife pretendida, se puede indicar que se reúnen las características que constituyen una modificación menor según la legislación vigente.

1.2 Alcance

El alcance de las determinaciones establecidas por la Modificación Menor será el mismo que se atribuye a las determinaciones del instrumento que modifica. En este caso, el instrumento de planeamiento modificado es el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

Para poder comprender el alcance de las determinaciones de los planes insulares es necesario delimitar el “Concepto y objeto” que le atribuye la Ley 4/2017 en su artículo 94: Los planes insulares de ordenación constituyen el instrumento general de ordenación de los recursos naturales y del territorio de las islas en el marco, en su caso, de las directrices de ordenación; y tienen por objeto la ordenación estructural del espacio insular, definiendo el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible. Los planes insulares también podrán tener el carácter de planes de ordenación de los recursos naturales, en los términos, con las determinaciones y el alcance establecidos por la legislación básica estatal.

Abundando en la comprensión del instrumento de ordenación insular se señalan los fines fundamentales que le asigna la Ley 4/2017 en su artículo 95, cuyo cumplimiento se atenderá desde la realidad global de la isla, especialmente desde sus características socioeconómicas territoriales y de población y en relación con las posibilidades y programas de actuación del sector público y las posibles acciones del sector privado:

- a) Proteger y conservar los recursos naturales, el medioambiente, el paisaje y los bienes culturales, promoviendo, en su caso, la delimitación y las categorías de protección de los espacios naturales.

- b) Propiciar el desarrollo sostenible de la isla, a través de la distribución equilibrada de los usos y la previsión de los sistemas generales y equipamientos de transcendencia supramunicipal.
- c) El equilibrio territorial, social y económico de la isla, con especial atención a quienes residen en las zonas rurales situadas en espacios naturales protegidos.

La definición del instrumento de ordenación por la Ley 4/2017 estableciendo un concepto, un objeto y una finalidad para los planes insulares, se complementa con las determinaciones del artículo 96 sobre su contenido conceptual.

Así, se establece que los planes insulares de ordenación deberán contener un diagnóstico territorial, ambiental y económico, con especial referencia a los recursos naturales, a la población, con atención particular a la igualdad de género y el bienestar de las familias, al planeamiento vigente y a la situación socioeconómica. El diagnóstico ambiental deberá abordar el siguiente contenido:

- a) Identificar y georreferenciar los espacios y los elementos significativos del patrimonio natural de la isla y, en particular, los incluidos en el Inventario español del patrimonio natural y la biodiversidad, los valores que los caracterizan y su integración y relación con el resto del territorio.
- b) Definir y señalar el estado de conservación de los componentes del patrimonio natural, la biodiversidad y la geodiversidad y de los procesos ecológicos y geológicos en el ámbito insular.
- c) Identificar la capacidad e intensidad de uso del patrimonio natural y la biodiversidad y la geodiversidad y determinar las alternativas de gestión y las limitaciones que deban establecerse a la vista de su estado de conservación.

Una vez elaborado el diagnóstico ambiental y a partir de lo analizado y concluido, se elaborará el plan insular cuyo contenido deberá establecer las siguientes determinaciones de ordenación:

- a) Definición de los objetivos de la ordenación, analizando las posibilidades de desarrollo económico de las distintas zonas con características homogéneas.
- b) Fijación de criterios para estimar la capacidad de carga turística y/o residencial de las distintas partes del territorio y de la isla en su conjunto.
- c) Identificación, ordenación y evaluación de los paisajes representativos de la isla, a fin de preservar sus valores naturales, patrimoniales, culturales, sociales y económicos, con especial atención a los que, por su calidad, fragilidad o significación, deban tener un tratamiento especial.
- d) Definición de sistemas territoriales equilibrados y eficientemente articulados, favoreciendo el desarrollo de nuevas centralidades que aumenten la accesibilidad de los ciudadanos a los servicios con el objetivo de disminuir la movilidad.
- e) Determinación y localización de los sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal.
- f) Determinación de los suelos que deban preservarse del proceso urbanizador.
- g) Determinación de las reservas de suelo necesarias para actividades agropecuarias, energéticas, industriales, turísticas y extractivas y otras que sean estratégicas para el desarrollo insular.
- h) Concreción de los criterios legales para la identificación y delimitación de los asentamientos rurales y agrícolas.

- i) Establecimiento de criterios para homogeneizar los usos en las diferentes categorías de suelo rústico.
- j) Ordenación de los aprovechamientos de los recursos naturales de carácter hidrológico, minero, extractivo y energéticos renovables.
- k) Prevención de riesgos sísmicos, geológicos, meteorológicos y otros, incluyendo los incendios forestales, definiendo las áreas que deberán ser excluidas del proceso de urbanización y edificación por dicho motivo y los criterios para el trazado y diseño de las infraestructuras por tal causa.
- l) Elaboración de un mapa eólico de cada isla, donde se determinarán las áreas de mayor interés para su aprovechamiento energético, teniendo en cuenta los recursos de viento existentes y la compatibilidad de tales usos con los demás del suelo en su entorno y con los valores territoriales, paisajísticos y naturales de los emplazamientos.

Por último, según el artículo 97 de la Ley 4/2017, el alcance de las determinaciones establecidas por el plan insular será de aplicación directa, sin perjuicio de su desarrollo por otros instrumentos de ordenación según se disponga en su propio contenido y siguiendo lo establecido en la legislación. En su contenido, si lo tuviera, como plan de ordenación de los recursos naturales, sus determinaciones vinculan a los restantes instrumentos de ordenación.

Específicamente, con respecto a las determinaciones de un plan insular sobre sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal, estas podrán diferirse para su ejecución a otros instrumentos de ordenación territorial. Teniendo la consideración, según el artículo 98 de la Ley 4/2017, de sistema general y equipamiento estructurante de interés supramunicipal los siguientes:

- a) Las infraestructuras de transporte.
- b) Las infraestructuras de producción, transporte y distribución energética y las de abastecimiento de combustible.
- c) as infraestructuras de comunicaciones.
- d) Los polígonos industriales de trascendencia insular.
- e) La infraestructuras y actividades económicas relevantes, especialmente las vinculadas al ocio y a los equipamientos complementarios al turismo.
- f) Las infraestructuras e instalaciones destinadas a los servicios públicos esenciales de trascendencia insular.
- g) Las infraestructuras insulares de redes de abastecimientos y almacenamiento de agua para abastecimiento a poblaciones, así como el saneamiento, depuración y reutilización, y para abastecimiento agrario.
- h) Las infraestructuras insulares para la gestión y el tratamiento de residuos.

La ordenación e implantación de estos sistemas generales y equipamientos estructurantes, podrá realizarse, directamente, por el plan insular de ordenación o mediante plan territorial especial.

La ejecución de las obras necesarias para la construcción de los sistemas generales y equipamientos estructurantes que sean ordenados pormenorizadamente por los planes insulares, quedará legitimada con la aprobación de los proyectos técnicos.

En el caso de que la implantación de estos resultara incompatible con la clasificación y/o categorización establecida por el planeamiento general, la ordenación recogida por el plan insular desplazará a las previsiones contenidas al respecto en el planeamiento general, determinando lo que corresponda en función del uso prevalente de los mismos.

Y por último, los planes insulares podrán establecer las siguientes determinaciones sobre régimen urbanístico del suelo según lo dispuesto en el artículo 99 de la Ley 4/2017:

- a) Las que deban preservarse del proceso urbanizador y, en su caso, edificatorio, porque su transformación sería incompatible con el desarrollo sostenible de la isla.
- b) Las que deban destinarse a usos del sector primario, en especial los agrarios, forestales o extractivos.
- c) Las que deban preservarse del desarrollo urbanístico por su valor agrícola existente o potencial, o por su valor paisajístico o patrimonial relevante.
- d) Las que deban ser excluidas del proceso de urbanización y edificación, en prevención de riesgos sísmicos, geológicos, meteorológicos u otros, incluyendo los incendios forestales.

1.3 Efectos

Los efectos de la aprobación y posterior entrada en vigor de los instrumentos de ordenación se detallan en el artículo 156 de la Ley 4/2017, en el que se expone como la entrada en vigor de los instrumentos de ordenación produce los siguientes efectos:

- a) La vinculación de los terrenos, las instalaciones, las construcciones y las edificaciones al destino que resulte de la clasificación y calificación y su sujeción al régimen urbanístico que consecuentemente les sea de aplicación.
- b) La declaración de situación legal de consolidación o de afectación por actuación pública de las instalaciones, construcciones y edificaciones erigidas con anterioridad que resulten disconformes con la nueva ordenación, en los términos que dispone la sección siguiente y el propio planeamiento.
- c) La obligatoriedad del cumplimiento de sus disposiciones por todas las personas, tanto públicas como privadas, siendo nula cualquier reserva de dispensación, sin perjuicio de la posibilidad de autorizar obras o usos provisionales conforme a lo previsto en la presente ley.
- d) La ejecutividad de sus determinaciones a los efectos de la aplicación por la administración pública de cualquier medio de ejecución forzosa.
- e) La declaración de la utilidad pública y la necesidad de ocupación de los terrenos, las instalaciones, las construcciones y las edificaciones correspondientes, a los efectos de expropiación o de imposición de servidumbres.
- f) La publicidad de su contenido, teniendo derecho cualquier persona a consultar y a obtener copia de la documentación, así como a ser informado por escrito sobre su contenido, en la forma que se determine reglamentariamente.

2 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Una vez encuadrado el instrumento de planeamiento a utilizar como una Modificación Menor del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, se acude al artículo 86 de la Ley 4/2017: Evaluación ambiental estratégica, para conocer el procedimiento ambiental a seguir según la legislación vigente en la comunidad autónoma de Canarias. En el reseñado artículo se indica expresamente que, en el marco de la legislación básica del Estado, serán objeto de evaluación ambiental estratégica en su modalidad de simplificada, las modificaciones menores de los instrumentos de ordenación.

Por otro lado, la Ley 4/2017 en su artículo 165, en el que establece el procedimiento de modificación de los instrumentos de ordenación, reitera que las modificaciones menores se someterán al procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica, a efectos de que por parte del órgano ambiental se determine si tiene efectos significativos sobre el medioambiente.

Por lo tanto, para el caso que nos ocupa son de aplicación los artículos 86 y 165 de la Ley 4/2017 citados, Y en consecuencia se debería seguir el procedimiento de evaluación ambiental estratégica en su modalidad simplificada.

A pesar de ello, en aras de la perseguida versatilidad funcional que se pretende con la presente modificación del PIOT para los suelos del ITER, lo que conlleva una impredecible forma e intensidad de implantación de los usos en el territorio, se opta por atender a lo dispuesto en el artículo 6.1.a) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, en el que se establece el ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica en modalidad de ordinaria para aquellos planes y programas que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental. En el mismo artículo 6.1 de la Ley 21/2013, en su apartado d), se señala que los planes y programas incluidos en el apartado 2 del artículo (los remitidos a la modalidad simplificada de evaluación) se evaluarán con la modalidad de ordinaria cuando así lo determine el órgano ambiental a solicitud del promotor.

En consecuencia de lo expuesto, dado el desconocimiento de las posibles necesidades futuras que pueda tener el ITER como Centro de Investigación y Desarrollo, entre las que se podrían encontrar proyectos que requieran de evaluación de impacto ambiental, y con la finalidad de que toda posibilidad de implantación de construcciones y/o instalaciones quede garantizada sin verse truncada por un tema procedimental del instrumento de planeamiento, a pesar de estar establecido por la legislación vigente la aplicación de la modalidad simplificada de la evaluación ambiental estratégica para las modificaciones menores de los instrumentos de ordenación, se opta por llevar a término una evaluación ambiental estratégica en su modalidad de ordinaria.

3 CONTENIDO

3.1 Contenidos mínimos para planes insulares

El contenido documental mínimo establecido en el artículo 101 de la Ley 4/2017 para los planes insulares de ordenación es el siguiente:

1. Memoria, en la que se deberá expresar el diagnóstico, concretar los objetivos y los criterios de la ordenación a la luz de los principios de ordenación ambiental, territorial y urbanística señalados en esta ley, y describir y justificar las determinaciones adoptadas.
2. Normativa, en la que se contendrán únicamente determinaciones que sean de directa aplicación.
3. Documentación gráfica, en su caso, que constará de los planos de información y de los planos de ordenación que se estimen necesarios.
4. Documentación ambiental.
5. Estudio económico y la programación de los sistemas generales y equipamientos estructurantes que se prevean, en su caso.

También podrán contener otros documentos que se consideren necesarios y adecuados a su naturaleza y fines, en especial, los previstos en la legislación básica en su condición de planes de ordenación de los recursos naturales. Cuando se hayan realizado estudios previos o complementarios, estos deberán acompañarse como anexos a la memoria.

Este contenido documental mínimo establecido por la Ley 4/2017, se desarrolla con mayor profundidad por el artículo 33 y siguientes del Reglamento de Planeamiento de Canarias:

1. Memoria, en la que se deberán expresar los elementos recogidos en el artículo 101.1.a) de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias; las alternativas de ordenación; y los estudios previos o complementarios realizados, que se incorporarán como anexos a la misma.
2. Normativa, en la que se contendrá únicamente determinaciones que sean de directa aplicación.
3. Documentación gráfica, en su caso, que constará de los planos de información y de los planos de ordenación que se estimen necesarios, en la escala que resulte adecuada para la correcta medición e identificación de sus determinaciones y de la difusión de su contenido.
4. Documentación ambiental, que incluirá, en todo caso, la información prevista en la legislación estatal básica.
5. Estudio económico y la programación de los sistemas generales y equipamientos estructurantes que prevean, en su caso.
6. Y para su difusión pública, se elaborará un documento resumen, no técnico, que pueda ser fácilmente comprensible.

3.2 Contenidos mínimos para ordenación pormenorizada

Completando lo anterior es necesario señalar que, parte de la finalidad del presente documento de modificación del plan insular es establecer la ordenación pormenorizada del ámbito del ITER con el alcance necesario para que su ejecución únicamente necesite de los correspondientes proyectos técnicos. Siendo así, resulta lo más adecuado dar el contenido documental mínimo establecido por la legislación vigente para los instrumentos de ordenación urbanística ya que, aunque el PIOT no tenga un alcance urbanístico, en este caso establece determinaciones análogas de ordenación pormenorizada.

Así, el contenido documental mínimo señalado es el establecido en el artículo 140 de la Ley 4/2017 para los instrumentos de ordenación urbanística. En este artículo se indica que para los planes generales, los planes parciales y los planes especiales se deberá tener en la documentación al menos lo siguiente:

- A. Documentación informativa:
 - a) Memoria informativa.
 - b) Planos de información.
- B. Documentación de ordenación:
 - a) Memoria justificativa de la ordenación pormenorizada, ponderando, de forma expresa, los principios de ordenación ambiental, territorial y urbanística fijados en la ley.
 - b) Planos de la ordenación pormenorizada.
 - c) Normativa.
 - d) Programa de actuación urbanística, si procede.
 - e) Catálogo de bienes y espacios protegidos.
- C. Estudio económico-financiero, si procede.
- D. En su caso, memoria o informe de sostenibilidad económica de las actuaciones de transformación urbanística, si procediera de acuerdo con lo previsto en la legislación estatal básica.
- E. Documentación ambiental.

Este contenido documental mínimo establecido por la Ley 4/2017, se desarrolla con mayor profundidad por el artículo 58 y siguientes del Decreto 181/2018.

3.3 Contenido documental previsto

A continuación, se pretende concretar y describir, a modo de avance, la documentación específica que incorporará el documento, atendiendo al objeto y alcance de la modificación, así como a la propia estructura documental del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

Como se ha indicado en el apartado anterior, siendo el presente documento una Modificación Menor del PIOT cuyo objeto es la ordenación pormenorizada directa de un ámbito incluido en un sistema general o equipamiento estructurante supramunicipal, se considera oportuno incluir la documentación análoga a la establecida para los instrumentos que desarrollan ordenaciones pormenorizadas, más allá de que el documento modificado sea un plan insular. Así, se propone la siguiente documentación que se incluirá en el vigente PIOT como documento anexo, incluyendo también la modificación del cuerpo normativo del PIOT en aquellos términos que se aprueben con las Normas de la Modificación Menor:

Tomo I: INFORMACIÓN

1. Memoria informativa
2. Planos de información
3. Anexos (aquellos que se consideren necesarios para completar el tomo de información, como podría ser la documentación de consolidación de la parcela titularidad el ITER)

Tomo II: ORDENACIÓN

1. Memoria justificativa
2. Planos de ordenación
3. Normativa (en la que se incluirá un título diferenciado sobre aquellos ajustes o modificaciones necesarios para la coherencia y el correcto funcionamiento del PIOT tras la aprobación de la Modificación Menor, identificando cada uno de los cambios y expresando el texto que sustituya aquello que sea oportuno)
4. Programa de actuación (si se considerara oportuno para el correcto desarrollo del ITER)
5. Estudio económico-financiero (en caso de que, tras los diversos trabajos, se concluye la consideración del ITER como equipamiento de relevancia insular)
6. Informe de sostenibilidad económica (en su caso)
7. Anexos (aquellos que se consideren necesarios para completar el tomo de ordenación)

Tomo III: DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL

Estudio Ambiental Estratégico

RESUMEN NO TÉCNICO

3.4 Documentación ambiental

Y, por último, con respecto a la documentación ambiental, el Decreto 181/2018 en su artículo 66, remite a lo previsto por la legislación estatal básica de evaluación ambiental en función del tipo de evaluación que corresponda.



4 NORMATIVA DE APLICACIÓN

4.1 Normativa territorial de aplicación

4.1.1 Normas de rango legal

Estatal

Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (BOE 31/10/2015).

Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE 16/06/1976).

Autonómico

- A. Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (BOC 19/07/2017 y BOE 8/09/2017).
- B. Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (BOC 15/04/2003 y BOE 8/07/2003).
Vigentes: Directrices de Ordenación General 58 y 62. Directrices de Ordenación del Turismo.
- C. Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales. [Inclusión parcial] (BOC 15/01/2015 y BOE 6/02/2015).
- D. Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo (BOC 12/05/2009 y BOE 1/06/2009).
- E. Ley 6/2012, de 7 de diciembre, de modificación de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, en cuanto a los límites que establece al otorgamiento de las autorizaciones turísticas previas (BOC 12/12/2012 y BOE 31/12/2012).
- F. Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias (BOC 31/05/2013 y BOE 18/06/2013).

4.1.2 Normas de rango reglamentario

Estatal

- A. Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE 15/09/1978 y 16/09/1978).
Afectado por:
 - Ley 8/1990, de 25 de julio, sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo (BOE 27/07/1990).
 - Real Decreto 304/1993, de 26 de febrero, por el que se aprueba la tabla de vigencias de los Reglamentos de Planeamiento, Gestión Urbanística, Disciplina Urbanística, Edificación Forzosa y Registro Municipal de Solares y Reparcelaciones, en ejecución de la disposición final única del texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE 18/03/1993).
 - Sentencia del Tribunal Constitucional 61/1997, de 20 de marzo (BOE 25/04/1997).

- B. Real Decreto 2187/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Disciplina Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE 18/09/1978).

Afectado por:

- Real Decreto 2472/1978, de 14 de octubre, por el que queda suspendida la vigencia de determinados artículos del Reglamento de Disciplina Urbanística, aprobado por Real Decreto 2187/1978, de 23 de junio (BOE 23/10/1978).
- Ley 8/1990, de 25 de julio, sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo (BOE 27/07/1990).
- Real Decreto 304/1993, de 26 de febrero, por el que se aprueba la tabla de vigencias de los Reglamentos de Planeamiento, Gestión Urbanística, Disciplina Urbanística, Edificación Forzosa y Registro Municipal de Solares y Reparcelaciones, en ejecución de la disposición final única del texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE 18/03/1993).
- Sentencia del Tribunal Constitucional 61/1997, de 20 de marzo (BOE 25/04/1997).

- C. Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE 31/01/1979 y 1/02/1979).

Afectado por:

- Ley 8/1990, de 25 de julio, sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo (BOE 27/07/1990).
- Real Decreto 304/1993, de 26 de febrero, por el que se aprueba la tabla de vigencias de los Reglamentos de Planeamiento, Gestión Urbanística, Disciplina Urbanística, Edificación Forzosa y Registro Municipal de Solares y Reparcelaciones, en ejecución de la disposición final única del texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE 18/03/1993).
- Sentencia del Tribunal Constitucional 61/1997, de 20 de marzo (BOE 25/04/1997).
- Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, por el que se aprueban las normas complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre Inscripción en el Registro de la Propiedad de actos de naturaleza urbanística (BOE 23/07/1997).
- Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo (BOE 9/11/2011).

- D. Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, por el que se aprueban las normas complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre Inscripción en el Registro de la Propiedad de actos de naturaleza urbanística (BOE 23/07/1997).

- E. Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo (BOE 9/11/2011; CE BOE 16/03/2012).

Modificado por: Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas (BOE 27/06/2013).



Autonómico

- A. Decreto-Ley 15/2020, de 10 de septiembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias. [Inclusión parcial] (BOC 11/09/2020).
- B. Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias (BOC 9/1/2019).
- C. Decreto 182/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Intervención y Protección de la Legalidad Urbanística de Canarias (BOC 9/1/2019).
- D. Decreto 183/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias (BOC 9/1/2019).
- E. Decreto 85/2015, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de renovación y modernización turística de Canarias (BOC 25/05/2015).
- F. Decreto 13/2019, de 25 de febrero, por el que se crea el órgano Colegiado de Evaluación Ambiental e Informe Único de Canarias, y se aprueba su Reglamento de Organización y Funcionamiento (BOC 12/03/2019).
- G. Decreto 25/2019, de 25 de marzo, por el que se crea el Registro de Planeamiento de Canarias y se aprueba su Reglamento de Organización y Funcionamiento (BOC 8/04/2019).
- H. Decreto 26/2019, de 25 de marzo, por el que se crea la Oficina de Consulta Jurídica sobre Ordenación del Territorio y Urbanismo de Canarias, y se aprueba su Reglamento de Organización y Funcionamiento (BOC 8/04/2019).
- I. Decreto 124/2007, de 24 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Comisión de Valoraciones de Canarias (BOC 16/06/2007).
- J. Decreto 189/2001, de 15 de octubre, por el que se aprueban los Estatutos de la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural (BOC 26/10/2001).
- K. Decreto 11/1997, de 31 de enero, por el que se regula la constitución de un censo de edificaciones no amparadas por licencia y por el que se establecen los supuestos de suspensión de la ejecutoriedad de las órdenes de demolición (BOC 17/02/1997).

4.2 Normativa ambiental de aplicación

4.2.1 Europea

- A. Directiva 2001/42/CE, del Parlamento europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación ambiental de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- B. Directiva 2011/92/UE del Parlamento europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.
- C. Directiva 2014/52/UE del Parlamento europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación ambiental de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.
- D. Decisión de la Comisión de las Comunidades Europeas, de 28 de diciembre de 2001 por el que se aprueba la lista de lugares de importancia comunitaria con respecto a la región biogeográfica macaronésica, en aplicación de la Directiva 92/43/CEE del Consejo.



- E. Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre (DOCE nº206, de 22.07.1992).
- F. Directiva 79/409/CEE, de 2 de abril, relativa a la conservación de las aves silvestres, modificada por la Directiva 91/288, de 6 de marzo (DOUE nº20, de 26.01.2010).
- G. Convenio de Berna (Consejo de Europa, 1979) sobre Conservación de la Vida Silvestre y del Medio Natural en Europa (Anexo I).

4.2.2 Estatal

- A. Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (BOE 11/12/2013).
- B. Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas (BOE nº46, de 23.02.2011).

4.2.3 Autonómica

- A. Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de armonización y simplificación en materia de protección del territorio y de los recursos naturales (BOC 15/01/2015 y BOE 6/02/2015).
- B. Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (BOC 19/07/2017 y BOE 8/09/2017).
- C. Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (BOC 15/05/2000).
Derogado (con excepción del anexo de reclasificación de los espacios naturales de Canarias, que se modifica) por la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (BOC 19/07/2017 y BOE 8/09/2017).
- D. Decreto 13/2019, de 25 de febrero, por el que se crea el órgano Colegiado de Evaluación Ambiental e Informe Único de Canarias, y se aprueba su Reglamento de Organización y Funcionamiento (BOC 12/03/2019).
- E. Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (BOE 14/12/2007).
- F. Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico (BOC 23/07/1990).
- G. Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas (BOC 9/06/2010).
- H. Decreto 174/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran Zonas Especiales de Conservación integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias y medidas para el mantenimiento en un estado de conservación favorable de estos espacios naturales (BOC 13/01/2010).
- I. Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias (Anexos) (BOC nº35, de 18.03.1991).



4.3 Normativa sectorial de aplicación

4.3.1 Accesibilidad y supresión de barreras físicas

- A. Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad (BOE 3/12/2013).
- B. Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación (BOC 24/04/1995).
- C. Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995 (BOC 21/11/1997).

4.3.2 Protección de la calidad astronómica

- A. Ley estatal 31/1988, de 31 de octubre, sobre Protección de la Calidad Astronómica de los Observatorios de los Institutos de Astrofísica de Canarias (BOE 3/11/1988).
- B. Real Decreto 580/2017, de 12 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 243/1992, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 31/1988, de 31 de octubre, sobre Protección de la Calidad Astronómica de los Observatorios del Instituto de Astrofísica de Canarias (BOE 1/07/2017).

4.3.3 Patrimonio Histórico

- A. Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español (BOE 29/06/1985).
- B. Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias (BOC 13/05/2019).

4.3.4 Turismo

- A. Ley 7/1995, de 6 de abril, Ley de Ordenación del Turismo de Canarias (BOC 19/04/1995).
- B. Decreto 142/2010, de 4 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento y se modifica el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos (BOC 15/10/2010).
- C. Decreto 142/2010, de 4 de octubre por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento y se modifica el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos (BOC 15/10/2010).
- D. Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias (BOC 31/05/2013).
- E. Decreto 85/2015, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de renovación y modernización turística de Canarias (BOC 25/05/2015).

4.3.5 Comercio

- A. Decreto Legislativo 1/2012, de 21 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación de la Actividad Comercial de Canarias y reguladora de la licencia comercial (BOC 25/04/2012).

4.3.6 Carreteras

- A. Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (BOC 15/05/1991).
- B. Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 9/1991 (BOC 21/08/1995).
- C. Decreto 247/1993, de 10 de septiembre, por el que se clasifican las Carreteras de Interés General (BOC 10/12/1993).
- D. Se aplica supletoriamente: Ley estatal 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (BOE 30/09/2015).

4.3.7 Costas

- A. Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- B. Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

4.3.8 Sector eléctrico

- A. Ley 24/2013, de 26 de diciembre del Sector Eléctrico (BOE 27/12/2013).
- B. Ley 11/1997, de 2 de diciembre, de Regulación del Sector Eléctrico Canario (BOC 8/12/1997 y BOE 24/01/1998).

4.3.9 Telecomunicaciones

- A. Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones (BOE 10/05/2014).
- B. Ley 11/2009, de 15 de diciembre, reguladora de la Ordenación Territorial de las Telecomunicaciones de Canarias (BOC 21/12/2009).
- C. Decreto 124/2011, de 17 de mayo, por el que se aprueban las Directrices de Ordenación Territorial de las Telecomunicaciones de Canarias (BOC 8/06/2011).

4.3.10 Aguas

- A. Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas (BOE 24/07/2001).
- B. Ley 12/1990, de 26 de julio, de Aguas de Canarias (BOC 27/04/1990). Modificada por la Ley 10/2010, de 27 de diciembre (BOC 4/01/2011).
- C. Decreto 86/2002, de 2 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Dominio Público Hidráulico de Canarias. (BOC 12/08/2002).
- D. Decreto 174/1994, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Control de Vertidos para la Protección del Dominio Público Hidráulico de Canarias (BOC 24/08/1994).



4.3.11 Residuos

- A. Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados (BOE 29/07/2011).
- B. Ley 11/1997, de 24 de abril, de Envases y Residuos de Envases (BOE 25/04/1997).
- C. Ley 1/1999, de 29 de enero, de residuos de Canarias (BOC 5/02/1999), modificada por la Ley 5/2000, de 9 de noviembre, por la que se derogan los artículos 34 y 35 de la ley 1/1999 (BOC 20/11/2000).
- D. Decreto 161/2001, de 30 de julio, por el que se aprueba el Plan Integral de residuos de Canarias (BOC 15/10/2001).
- E. Decreto 29/2002, por el que se regula el funcionamiento de las instalaciones denominadas Puntos Limpios. (BOC 15/04/2002). Corrección de errores del Decreto 29/2002 (BOC 17/04/2002). Corrección de errores del Decreto 29/2002 (BOC 22/05/2002).

4.3.12 Edificación

- A. Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación (BOE 6/11/1999).

4.3.13 Cambio climático

- B. Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética (BOE 21/05/21).

5 PLANEAMIENTO VIGENTE

Los instrumentos de ordenación regulados en la Ley 4/2017 que desarrollen la planificación de los recursos naturales, territorial y urbanística, así como de las actuaciones sectoriales con relevancia sobre el territorio, conforman un único sistema integrado y jerarquizado.

El alcance y contenido de cada uno de tales instrumentos, así como las relaciones que deben guardar entre sí para cumplir fines específicos integrados armónicamente en el sistema global, serán los que se regulan en la propia Ley 4/2017 y, en su caso, a través de su desarrollo reglamentario.

La Modificación Menor del PIOT en el ámbito del ITER, de acuerdo al alcance que le atribuye la Ley 4/2017, modificará y completará la ordenación pormenorizada del ámbito de referencia, hasta posibilitar la ejecución de las actuaciones previstas. En este sentido, nos situamos ante un instrumento de ordenación que no requiere desarrollo por parte del planeamiento urbanístico municipal.

Fijado lo anterior, se procede a continuación a identificar y desgranar aquellos planes (territoriales, urbanísticos y sectoriales) que concurriendo en el espacio objeto de evaluación, bien amparan la iniciativa o bien establecen determinaciones que deberán ser tenidas en cuenta por la misma.

5.1 Instrumentos de ordenación general de los recursos naturales y del territorio

La ordenación general de los recursos naturales y de ordenación territorial se realiza, de conformidad con lo señalado en los artículos 87 y siguientes de la Ley 4/2017 por dos instrumentos específicos: las Directrices de Ordenación y los Planes Insulares de Ordenación.

Estas figuras, de acuerdo con el alcance que les otorga la Ley constituyen el marco de referencia para la ordenación territorial y de los recursos naturales.

5.1.1 Directrices de Ordenación

La Ley 4/2017 instituye como uno de los principios generales de la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística, el de la jerarquía del sistema de planeamiento. Y configura las Directrices de Ordenación como el instrumento de ordenación territorial estratégica del gobierno, como marco de referencia para los restantes instrumentos de ordenación.

Por consiguiente, las determinaciones de la presente Modificación se deberían establecer en el marco de las Directrices de Ordenación, que deben tener por objeto lograr un modelo de desarrollo más sostenible y duradero, especialmente respetuoso con el medio ambiente y conservador de los espacios naturales, del patrimonio histórico cultural y del territorio, pero también socialmente más equilibrado y justo, y generador de riqueza económica.

En el momento actual, las Directrices de Ordenación General se encuentran derogadas por la Disposición Derogatoria Única de la Ley 4/2017. Siguiendo vigentes, por su parte, las Directrices de Ordenación del Turismo contenidas en el Anexo de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, a las que se debe ajustar este documento en aquellos contenidos que fuera necesario.

5.1.2 Plan Insular de Ordenación de Tenerife

El presente documento, como ya se ha indicado anteriormente, es una Modificación Menor del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) en el ámbito del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables. Dicho plan se aprobó definitivamente por Decreto 56/2011, de 4 de marzo (BOC nº 58, de 21 de marzo de 2011), en su Revisión Parcial para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares. A su vez, tras la aprobación de la Ley 4/2017 perdieron vigor todas aquellas determinaciones del PIOT que no resultasen compatibles con lo dispuesto en la citada Ley, hecho que se tendrá en cuenta en el siguiente análisis.

EL PIOT se erige como el instrumento general de la planificación territorial y de los recursos naturales de la isla, constituyendo el marco de la ordenación estructural del espacio insular, definiendo el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible. A lo que se suma, también como finalidad básica, la configuración de un marco territorial apropiado para el desarrollo socioeconómico de la población insular, sin mermar la potencialidad para satisfacer las necesidades y aspiraciones de las generaciones futuras siguiendo, como ya se ha indicado, los principios del desarrollo sostenible.

El ámbito territorial del PIOT es la totalidad del territorio de la isla de Tenerife.

Sentado lo anterior, se procede a identificar y desgranar aquellas determinaciones del PIOT vigente que guardan directa relación con el ámbito.

5.1.2.1 Naturaleza y régimen jurídico

El presente documento destina un apartado al completo a la naturaleza y régimen jurídico de los planes insulares dado que el objeto de este texto es la modificación menor este instrumento. Aun así, dado que es el instrumento a modificar en cuestión y que se ha producido una situación de legislación sobrevenida con la entrada en vigor de la Ley 4/2017, se expone a continuación la descripción que hace de su naturaleza y régimen jurídico el propio PIOT en su cuerpo normativo, artículo 1.1.1.1:

“1. El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) es el instrumento básico de la planificación territorial, urbanística y de los recursos naturales de la isla de Tenerife; constituye el marco de referencia de la ordenación y de la actuación de la administración en dichas materias en el ámbito insular.

2. El régimen jurídico del PIOT viene establecido por el Decreto Legislativo 1/2000 por el que se aprueba el Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante TRLOTENC); su formulación y tramitación se inició y desarrolló de acuerdo a las leyes 1/1987 de Regulación de los Planes Insulares de Ordenación, hasta la entrada en vigor de la Ley 2/2000, de 17 de julio, de Medidas Económicas en materia de organización administrativa y gestión relativas al personal de la Comunidad Autónoma de Canarias y de establecimiento de Normas Tributarias; a partir de esa fecha, la tramitación se ha desarrollado por el citado TRLOTENC. De otra parte, en la formulación del presente Plan Insular se ha atendido a lo dispuesto en las distintas Leyes y otras normas sectoriales vigentes a la fecha de su aprobación definitiva”.

Siguiendo lo dispuesto en la Ley 4/2017, en primer lugar ha de atenderse a la definición del propio instrumento ya que en aplicación de la mencionada Ley resulta fuera de su alcance la planificación urbanística, hecho muy relevante a tener en cuenta en la toma de cualquier decisión. Y, evidentemente, el régimen jurídico establecido en el artículo resulta derogado.

5.1.2.2 Ámbito competencial y finalidad del PIOT

Según su artículo 1.1.1.4, el ámbito o materia competencial del PIOT es la ordenación territorial, urbanística y de los recursos, entendida como el conjunto de actividades que tienen por finalidad que los actos de uso del territorio o de los recursos se orienten hacia la consecución de los objetivos que la sociedad en su conjunto haya determinado para ellos. Y su finalidad básica es configurar un marco territorial apropiado para el desarrollo socioeconómico de la población insular, sin mermar la potencialidad para satisfacer las necesidades y aspiraciones de las generaciones futuras.

Atendiendo a lo dispuesto en la Ley 4/2017, no se debe considerar que el ámbito competencial del PIOT sea la ordenación urbanística.

5.1.2.3 Adaptación al PIOT de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística

De otra parte, en el artículo 1.1.3.1, se establece la obligatoriedad de adaptación al PIOT de todos los instrumentos de planeamiento para adecuarlos al Modelo de Ordenación del Territorio y de uso de los Recursos Naturales definido en el mismo. Según la Ley 4/2017, en el caso de los planes urbanísticos, estos han de adaptarse a sus disposiciones, pero no han de hacerlo hasta que lleven a cabo la primera modificación sustancial.

En el artículo 1.1.3.2, con respecto a las disposiciones sectoriales establecidas por el PIOT se indica que, a la entrada en vigor del documento, todo acto de uso del suelo o intervención que se pretenda realizar, deberá cumplir, además de las determinaciones del planeamiento que fuera de aplicación, las disposiciones sectoriales del Plan Insular de directa aplicación que le afecten. Tales disposiciones, en tanto se refieren a la forma de ejercicio de los usos o intervenciones, complementarán a las correspondientes de los planes vigentes o las sustituirán cuando las de éstos sean contrarias. Por tanto, todo acto de uso del territorio o de los recursos objeto de autorización deberá identificarse con una categoría precisa de la clasificación de usos o intervenciones del PIOT.

Y por último, en el artículo 1.1.3.3, en lo referente a las disposiciones territoriales de aplicación directa del PIOT, no se autorizará la ejecución de actos de uso del suelo o intervenciones en terrenos que, en el plano de Distribución Básica de los Usos del PIOT, se encuentren incluidos en una categoría de Área de Regulación Homogénea en la que tal uso o intervención resulte incompatible, salvo las expresamente permitidas por el planeamiento vigente en suelo clasificado como urbano o urbanizable con Plan Parcial vigente, siempre que no afecte a un Espacio Natural Protegido.

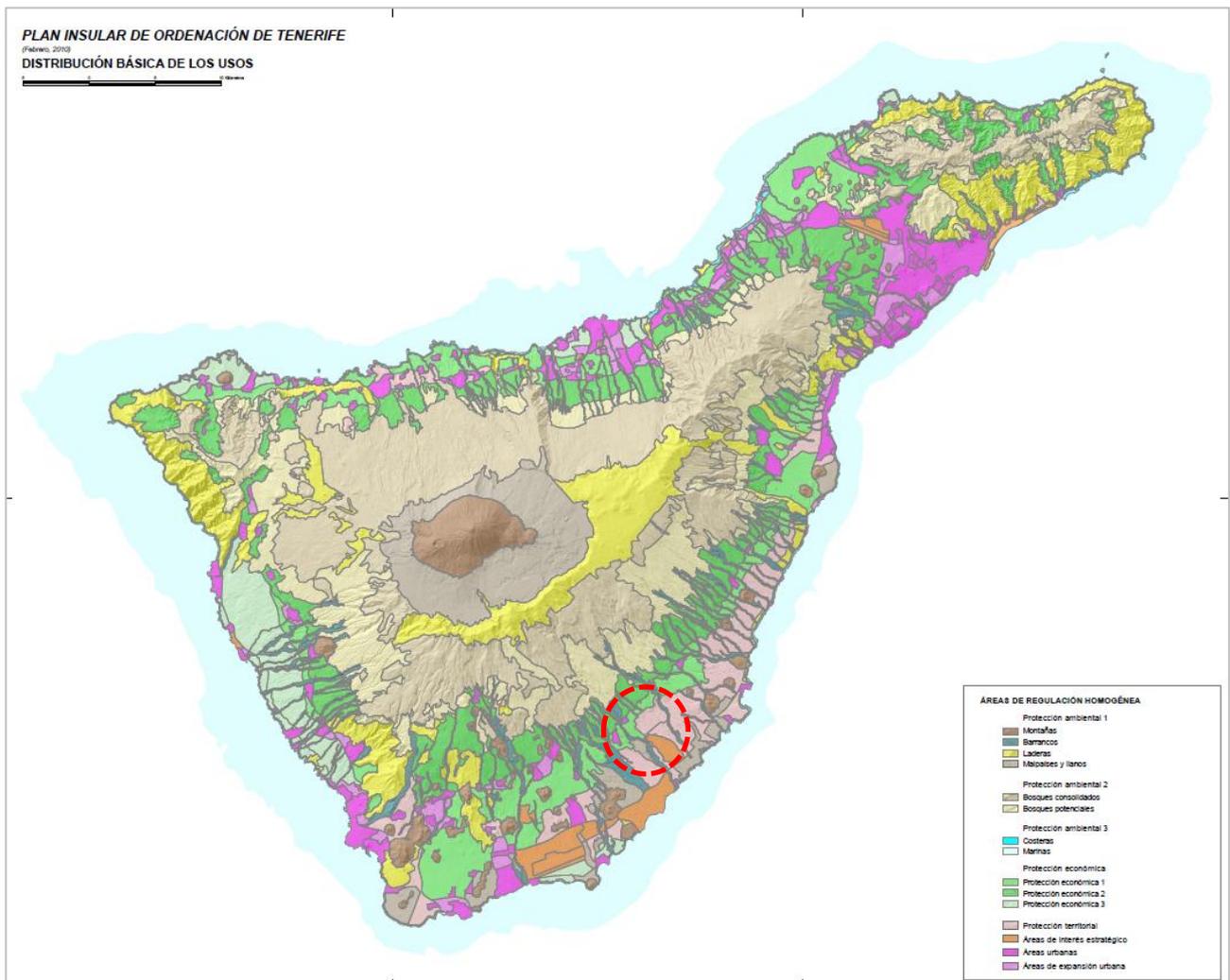
La adaptación al PIOT de los distintos instrumentos se realiza incluyendo en las determinaciones de estos, los criterios y directrices que señalan las Normas del PIOT, hecho a tener en cuenta a la hora de la Modificación del instrumento. Estas Normas se estructuran en tres Títulos, tal y como se detalla a continuación:

- El Título Primero contiene determinaciones de carácter general sobre el documento de plan insular en sí mismo como: su naturaleza, su régimen jurídico, el carácter y alcance de sus disposiciones y la definición de una serie de conceptos para la mejor y más precisa comprensión del contenido.
- El Título Segundo comprende las disposiciones territoriales del PIOT, que son las que definen el Modelo de Ordenación Territorial, constituyendo una síntesis de la propuesta del PIOT para el territorio tinerfeño. Es indicación del PIOT que los planes y/o intervenciones que concreten la ordenación y los procesos de actuación sobre el territorio, deberán propiciar que la realidad territorial tienda progresivamente hacia dicho Modelo. Siendo así, se procederá más adelante a exponer las

determinaciones del PIOT que describen el Modelo para aproximarnos a su comprensión y así, poder llevar a cabo de la forma más óptima la presente Modificación.

- Finalmente, el Título Tercero incluye las disposiciones sectoriales que el PIOT establece sobre la isla.

5.1.2.4 El modelo de ordenación territorial



Modelo de Ordenación Territorial e indicación de la comarca de Abona.
Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

La idea originaria del PIOT y su Modelo de Ordenación Territorial, lo estructura en dos niveles de descripción del Modelo: el insular y el comarcal. El primero se refiere al conjunto de la isla y establece el esquema general de ordenación. En el nivel comarcal se detalla dicha ordenación para ámbitos territoriales más limitados, de menos complejidad y con un cierto grado de homogeneidad interna: las comarcas.

La descripción al nivel insular del Modelo de Ordenación tiene por objeto permitir una visión global de la propuesta del PIOT para el conjunto de la isla. Para un mayor detalle respecto a cualquiera de los elementos constitutivos del Modelo es necesario referirse a los modelos de ordenación de las comarcas, que en el caso que nos ocupa es la comarca de Abona.

Así, el PIOT define el Modelo de Ordenación Territorial que incluye aquellos elementos significativos en el nivel de ordenación insular; dichos elementos se entienden como submodelos de un sistema global que es el propio Modelo de Ordenación Territorial, y son los siguientes:

- la distribución básica de los usos, entendido como los destinos globales que desde la ordenación se asignan a cada porción del territorio con relevancia insular
- las infraestructuras básicas, que condicionan la estructuración del territorio insular
- y los equipamientos insulares, nodos dotacionales que polarizan el territorio a la escala propia del PIOT mediante su capacidad de prestación de servicios

Todas las disposiciones a través de las cuales se establece el Modelo de Ordenación Insular y los Modelos de Ordenación Comarcal tienen el carácter de directrices de ordenación, sin alcance directo sobre actos de uso del suelo o intervenciones, pero vinculantes para la Administración Pública en el ejercicio de sus políticas sobre el territorio. Por eso, para que los modelos de ordenación adquirieran efectividad práctica, el PIOT establece que todo planeamiento ha de desarrollarlos y concretarlos a través de sus determinaciones.

Según dispone la Ley, todas las determinaciones normativas del PIOT tienen que ser de aplicación directa, y en caso de remitirse el desarrollo de algunos contenidos a otros planes, ha de ser a los territoriales parciales o especiales. Y por otro lado, con la entrada en vigor de la Ley 4/2017 se negó la concepción de los planes municipales como figuras que desarrollan el Modelo de Ordenación Insular.

Siendo así, de la interpretación de la Ley 4/2017 se desprende que compete al PIOT establecer el modelo de organización y uso del territorio insular para garantizar el desarrollo sostenible, pudiendo definirse mediante la concreción finalista de elementos de relevancia insular en sí mismos, sin necesidad de establecer directrices sobre el resto del territorio. Según el texto legal, el plan insular no puede ser un esquema abstracto que, para ser efectivo, requiera desarrollarse a través del planeamiento municipal, vinculando y condicionando las determinaciones de éste. Siendo este el punto de partida conceptual del PIOT, se podría entender incompatible en muchos aspectos con la vigente Ley 4/2017. En consecuencia, habrá que ser cautos en su aplicación e ir valorando la compatibilidad entre las determinaciones contenidas en el Plan Insular y la Ley.

5.1.2.5 La distribución básica de usos

La distribución básica de usos se concreta en una división exhaustiva del territorio insular en Áreas de Regulación Homogénea (ARH), asignando a cada categoría de ellas un régimen básico de usos e intervenciones. Esta distribución básica de usos se entiende como los destinos globales que desde la ordenación se asignan a cada porción del territorio. En tanto elementos del sistema, los usos se concretan en ámbitos homogéneos distribuidos en el territorio insular.

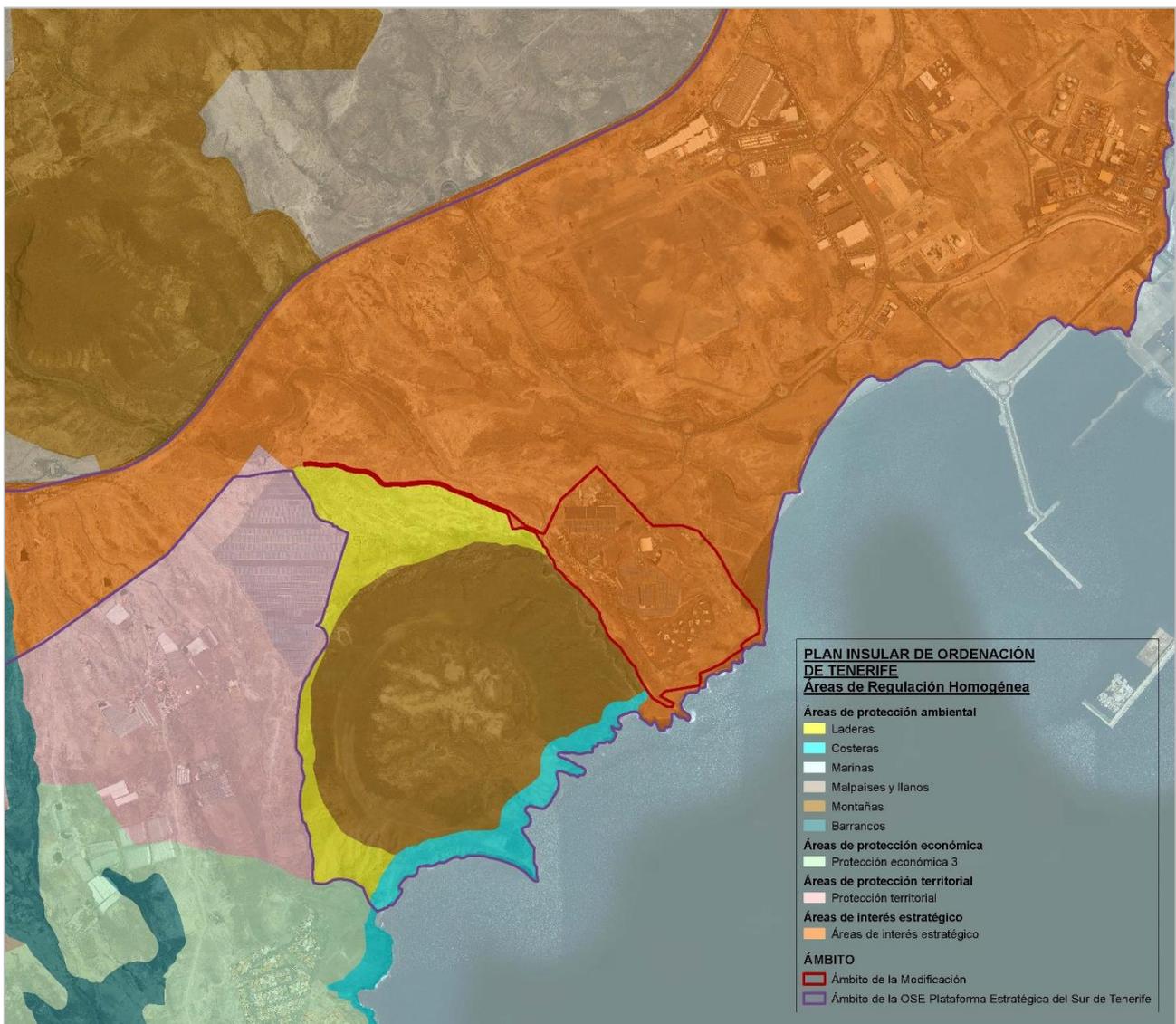
Tal y como estaba planteado este elemento del modelo se vinculaba al planeamiento urbanístico, tanto en la clasificación y categorización de suelo como en el establecimiento de las condiciones de admisibilidad de usos e intervenciones, por ello, tras la aprobación de la Ley 4/2017, gran número de disposiciones del PIOT sobre las ARH pueden no entenderse compatibles. Debiendo ajustarnos a la premisa de que el PIOT solo puede regular para establecer delimitaciones de ordenación a aquellas áreas con relevancia insular.

ARH de Interés Estratégico

El Ámbito de la presente Modificación se incluye al completo en un ARH de Interés Estratégico, cuya definición en el artículo 2.3.8.1 expresa:

“1-D Se incluyen en esta categoría los ámbitos que, ostentan un papel estratégico en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT, por estar destinados a albergar equipamientos o infraestructuras de nivel de servicio insular.

2-D El desarrollo e la ordenación de estas ARH está definido para aquellas que coinciden con Operaciones Singulares Estructurantes. En el capítulo 4 de este Título se establecen las pertinentes condiciones de desarrollo de cada una de ellas. Para las restantes, serán los planes competentes los que, según las necesidades y de acuerdo a los criterios normativos del PIOT, concreten su desarrollo”.



Ámbitos de la Modificación Menor y de la OSE de la Plataforma Logística del Sur sobre las Áreas de Regulación Homogénea del PIOT. Elaboración propia.

Se entiende que la delimitación y el establecimiento de cuantas determinaciones de ordenación sean necesarias y/o convenientes para estas Áreas de Interés Estratégico está plenamente amparado por la sobrevenida Ley, que en su artículo 96.2 en el que se enumera el contenido de las determinaciones de los planes insulares, en cuyo apartado e) se indica: “Determinación y localización de los sistemas generales y equipamientos estructuras de nivel supramunicipal”.

Los ámbitos de suelo adscritos a esta ARH siempre se corresponden efectivamente con sistemas generales y/o equipamientos estructurantes supramunicipales y, por ello, en relación a la estructura conceptual del PIOT las ARH de Interés Estratégico están íntimamente ligadas a las Operaciones Singulares Estructurantes, cuya definición se expone más adelante. En este caso, siguiendo este discurso, el PIOT localiza en este Área de Interés Estratégico la Operación Singular Estructurante denominada “Plataforma Logística del Sur”.

Por último, indicar que los recintos adscritos por el PIOT a las ARH de Interés Estratégico se podría entender que corresponden con lo que en la terminología de la nueva Ley se consideran sistemas generales supramunicipales.

La regulación normativa del PIOT sobre las ARH de Interés Estratégico se compone por el artículo 2.3.8.1, y por los artículos 2.3.8.4 y 2.3.8.5, referentes a los Criterios para el desarrollo de la ordenación y el Régimen básico de los usos e intervenciones, respectivamente. A continuación se muestra, a tenor literal, su contenido:

2.3.8.4 Criterios para el desarrollo de la ordenación

“1-D En los ámbitos que el PIOT adscribe a ARH de interés estratégico y que se encuentran incluidos en el ámbito de una Operación Singular Estructurante, la ordenación se desarrollará a través de los planes y con los criterios señalados específicamente para la Operación Singular Estructurante correspondiente en el capítulo cuarto del presente Título”.

2.3.8.5 Régimen básico de los usos e intervenciones

1-D En general, en cualquier terreno incluido en ARH de interés estratégico por el PIOT, y en tanto no se concreten las iniciativas de desarrollo, sólo podrán autorizarse actos de uso del suelo y de transformación territorial propios de la naturaleza rústica de los terrenos, para su explotación agrícola, ganadera o forestal. También podrán autorizarse, usos o intervenciones de carácter provisional, de acuerdo a lo establecido en la legislación urbanística, garantizándose que no comprometan su destino final.

2-D En el resto de los casos, la ordenación responderá a las necesidades y exigencias de las infraestructuras o equipamientos a implantar”.

5.1.2.6 Las redes básicas de infraestructuras

Con respecto a las redes básicas de infraestructuras, la red de infraestructuras viarias y de transportes es de especial importancia dado su decisivo carácter de soporte físico de gran parte de las relaciones entre los distintos elementos de la estructura territorial y de canales integradores del resto de las infraestructuras lineales. La propuesta del PIOT se conforma a través de la definición de la red viaria y de transportes insular así como por los puertos y aeropuertos que canalizan las comunicaciones con el exterior.

Forman parte del Modelo de Ordenación Territorial los dos aeropuertos y tres puertos que completan la infraestructura de conexión de la isla: aeropuerto de Los Rodeos, aeropuerto Reina Sofía, puerto de Santa Cruz, puerto de Granadilla y puerto de Fonsalía.

Las redes de infraestructuras han de ser definidas, en la escala propia del Modelo Insular, de acuerdo a lo establecido en el capítulo 3 del Título III, a través de los planes territoriales de ordenación.

El Modelo viario y de transportes insular, que se recoge gráficamente en el plano de Modelo de Ordenación Territorial, se encuentra formado por: corredor insular norte, corredor insular sur, cierre oeste y circunvalación del área urbana Santa Cruz – La Laguna.



Ámbitos de la Modificación Menor y de la OSE de la Plataforma Logística del Sur sobre la infraestructura viaria y de transporte del PIOT.
Elaboración propia.

La relación de elementos que forman parte de la red viaria y de transportes insular, en la comarca de Abona es la siguiente: corredor insular, arteria central de la ciudad turística consolidada, eje de medianías, subanillo central, eje transversal Vilaflor-Arona-Los Cristianos, eje transversal Vilaflor-San Miguel-Costa, eje transversal Vilaflor-Granadilla-El Médano, ejes longitudinales costeros, acceso al puerto de Los Cristianos y a la ciudad turística, y eje transversal Chimiche-Autopista.

El Ámbito de la Modificación no se ve afectado por el trazado de la estructura viaria y de transporte propuesta por el PIOT, aunque, concretamente el corredor insular y un viario comarcal discurrirán por suelos muy próximos.

5.1.2.7 Las infraestructuras portuarias insulares

La red portuaria de Tenerife está compuesta por los puertos insulares de Santa Cruz de Tenerife, Granadilla de Abona y Fonsalía; los puertos deportivos, pequeros o mixtos adscritos al 2º nivel jerárquico y las restantes instalaciones litorales.

Los tres puertos que conforman la red principal: Granadilla, Santa Cruz y Fonsalía, constituyen elementos del Modelo de Ordenación Territorial insular. El PIOT determina la intervención sobre ellos y su entorno mediante el desarrollo de Operaciones Singulares Estructurantes; en consecuencia, tanto su ordenación como la ejecución se acometerán en el marco de lo regulado para las Operaciones Singulares Estructurantes, sin perjuicio de lo dispuesto sobre los usos estrictamente de su competencia en los planes sectoriales correspondientes.

5.1.2.8 Equipamientos insulares

El sistema de equipamientos insulares está constituido por aquellos elementos dotacionales que, en razón del ámbito (insular o comarcal) al que sirven, adquieren capacidad estructurante propia de la escala del PIOT. Este sistema de equipamientos es, de todos los componentes del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT, el que más requiere ser completado a posteriori. A tal fin, deberá procederse a la definición de los modelos de implantación de cada tipo de equipamiento en la escala propia del Modelo Insular, de acuerdo con lo establecido en las disposiciones sectoriales correspondientes del PIOT, referentes a las infraestructuras.

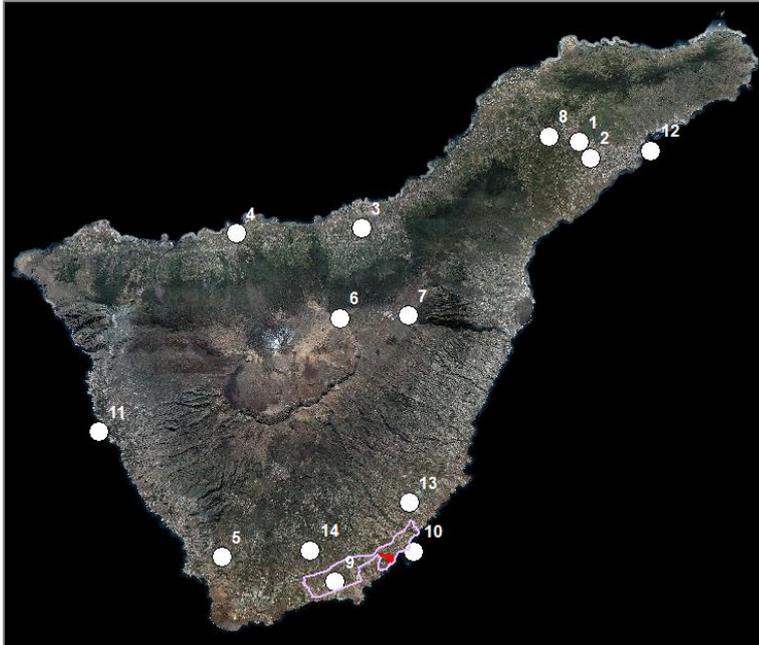
Los principales equipamientos insulares se dividen en:

- Sistema de equipamientos educativos.
- Sistema de equipamientos sanitarios.
- Sistema de equipamientos de esparcimiento.
- Equipamientos deportivos.
- Equipamientos culturales.
- Equipamientos de la Administración Pública.
- Otros equipamientos.

En el caso del ámbito de la Modificación, este se encuentra incluido en la delimitación del Polígono de Granadilla y muy próximo al Aeropuerto de Reina Sofía, al Complejo Insular de Deportes del Motor y al Complejo de Tratamiento Integral de Residuos.

El PIOT en su Título III, Capítulo 3, destina el articulado a establecer disposiciones regulatorias para las infraestructuras de nivel supramunicipal, estableciendo una serie de directrices de coordinación sobre sus políticas: sobre su integración paisajística y ambiental, sobre su integración funcional y territorial... También establece una serie de criterios para el desarrollo de su ordenación mediante condiciones para su ejecución.

LOCALIZACIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS INSULARES



1. Universidad de La Laguna
2. Complejo Sanitario Metropolitano
3. Complejo Turístico de Salud del Valle de La Orotava
4. Complejo Sociohospitalario y Sociosanitario del Norte
5. Complejo Sociohospitalario y Sociosanitario del Sur
6. Complejo de Servicios del Macizo Central
7. Complejo de Investigación Científica de Izaña
8. Aeropuerto de Los Rodeos
9. Aeropuerto de Reina Sofía
10. Puerto y Polígono de Granadilla
11. Puerto de Fonsalía
12. Puerto de Santa Cruz
13. Complejo de Tratamiento Integral de Residuos
14. Complejo Insular de Deportes del Motor



Sistema de equipamiento insulares del Plan Insular de Tenerife.
Elaboración propia.

5.1.2.9 El modelo de ordenación comarcal

Al igual que otros contenidos del Plan Insular, como ya se ha ido indicando, los distintos modelos de ordenación comarcal establecidos por el PIOT se podrían entender como contenido no coincidente con lo dispuesto en la Ley 4/2017 dado su carácter expositivo y/o el alcance de sus determinaciones.

Con respecto a la comarca de Abona, la relación de infraestructuras y equipamientos insulares contenidas en el capítulo se entienden coherentes con el contenido de la Ley 4/2017 para los planes insulares. Y ambos sistemas han sido objeto de estudio en apartados anteriores para el ámbito de la presente Modificación.

5.1.2.10 Operaciones singulares estructurantes

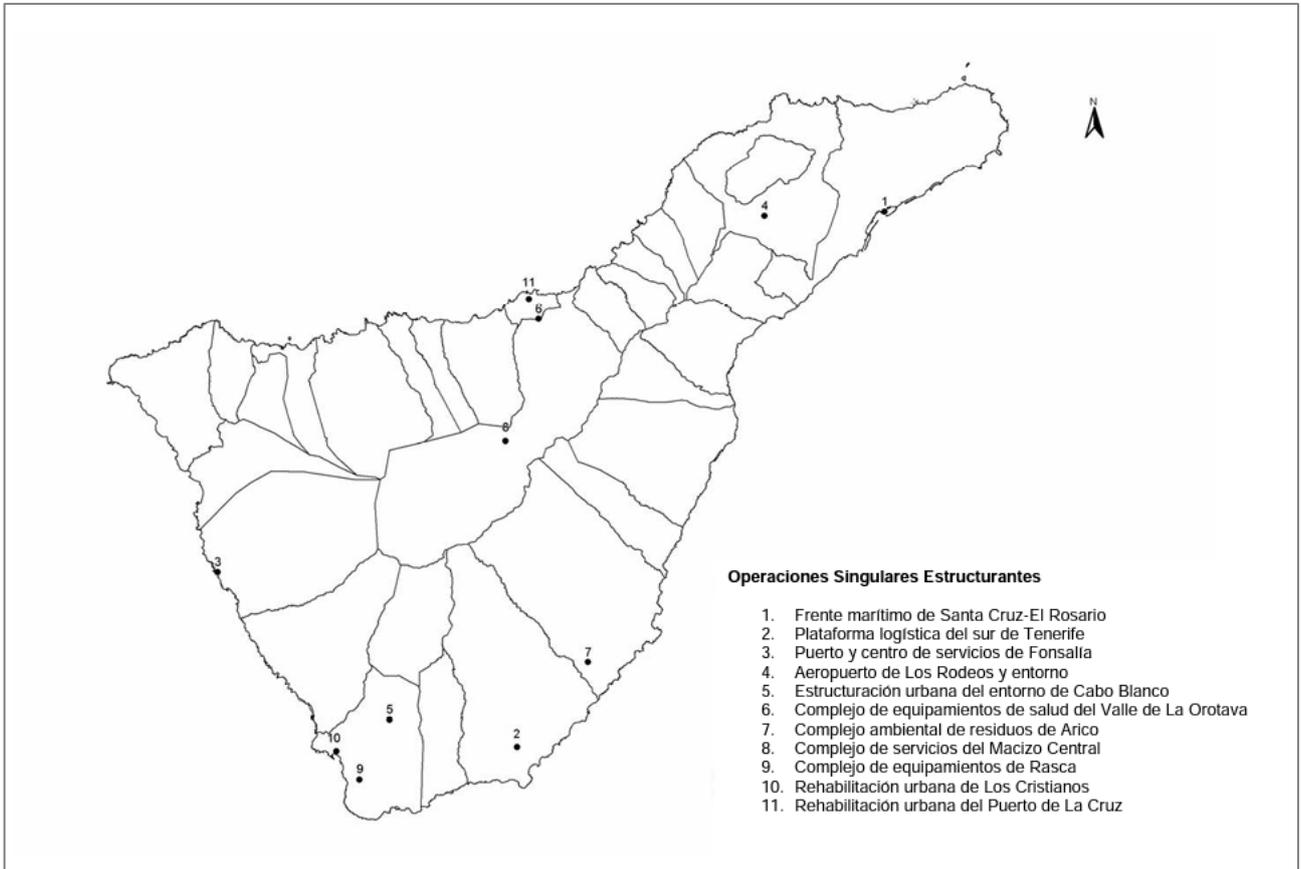
Una Operación Singular Estructurante es definida por el PIOT como un conjunto coherente de actuaciones de transformación del territorio cuya finalidad es configurar un elemento fundamental en la articulación del modelo de ordenación insular. Las Operaciones Singulares Estructurantes son:

- 1) Frente marítimo de Santa Cruz – El Rosario
- 2) Plataforma logística del sur de Tenerife
- 3) Puerto y centro de servicios de Fonsalía
- 4) Aeropuerto de Los Rodeos y entorno
- 5) Estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco
- 6) Complejo de equipamientos de salud del Valle de la Orotava
- 7) Complejo ambiental de residuos de Arico
- 8) Complejo de servicios del Macizo Central
- 9) Complejo de equipamientos de Rasca
- 10) Rehabilitación urbana de Los Cristianos
- 11) Rehabilitación urbana del Puerto de la Cruz

Según explica el PIOT, se denominan “operaciones” por ser un conjunto de acciones enlazadas bajo una óptica finalista que da sentido a cada una de las intervenciones individuales. Esta denominación alude a la complejidad inherente a las mismas, en tanto las diversas acciones pertenecerán normalmente a áreas sectoriales distintas y su ejecución se prolongará durante plazos relativamente dilatados. Por otro lado, caracterizar a estas operaciones como “singulares” remite al carácter especial y no repetitivo de cada una de ellas. Las intervenciones que concreten las líneas o programas de actuación que desarrollen el PIOT, aun teniendo cada una de ellas su propia individualidad específica, responden a unos criterios y objetivos comunes que las relacionan entre sí. Una Operación Singular Estructurante, en cambio, se concibe como una unidad autónoma en sí misma. Y por último, estas operaciones son “estructurantes” en el sentido de que cada una de ellas pretende alcanzar el carácter de elemento clave e imprescindible en la articulación del Modelo de Ordenación Insular.

A cada una de estas Operaciones le corresponde un ámbito, que se entiende como la totalidad de los terrenos sobre los que es necesario actuar para que aquella pueda ejecutarse con el alcance y contenido con que es definida por el PIOT.

Si bien, dispone el PIOT, las delimitaciones de estas Operaciones que figuran en su documentación deben entenderse como ámbitos territoriales, la delimitación precisa a efectos de iniciar los actos de transformación territorial corresponderá a la figura de planeamiento que haya de desarrollar su ordenación, de acuerdo a las condiciones específicas que se establecen para cada una de ellas.



Operaciones Singulares Estructurantes. Plan Insular de Ordenación de Tenerife. (Imagen inferior de elaboración propia).

LA OPERACIÓN SINGULAR ESTRUCTURANTE DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

Entendiendo lo dispuesto al respecto de las operaciones singulares estructurantes en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife concordante con el contenido vigente de la Ley 4/2017, se indica a continuación la regulación establecida para los suelos incluidos en el ámbito de la Plataforma Logística del Sur en el instrumento de ordenación territorial insular.

Según explica el PIOT en su artículo 2.4.3.1, el objetivo de esta operación es constituir un gran área logística que abarque las dos principales infraestructuras de transporte de la isla y sus entornos inmediatos. En este área se localizan las principales instalaciones insulares de conexión de la isla con el exterior y una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y aquellos usos industriales que, por sus específicas características, deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en el área.

En orden a garantizar su papel de suelo destinado a albergar instalaciones y servicios básicos de nivel insular, han de seguirse los siguientes criterios con respecto a la implantación de usos e instalaciones:

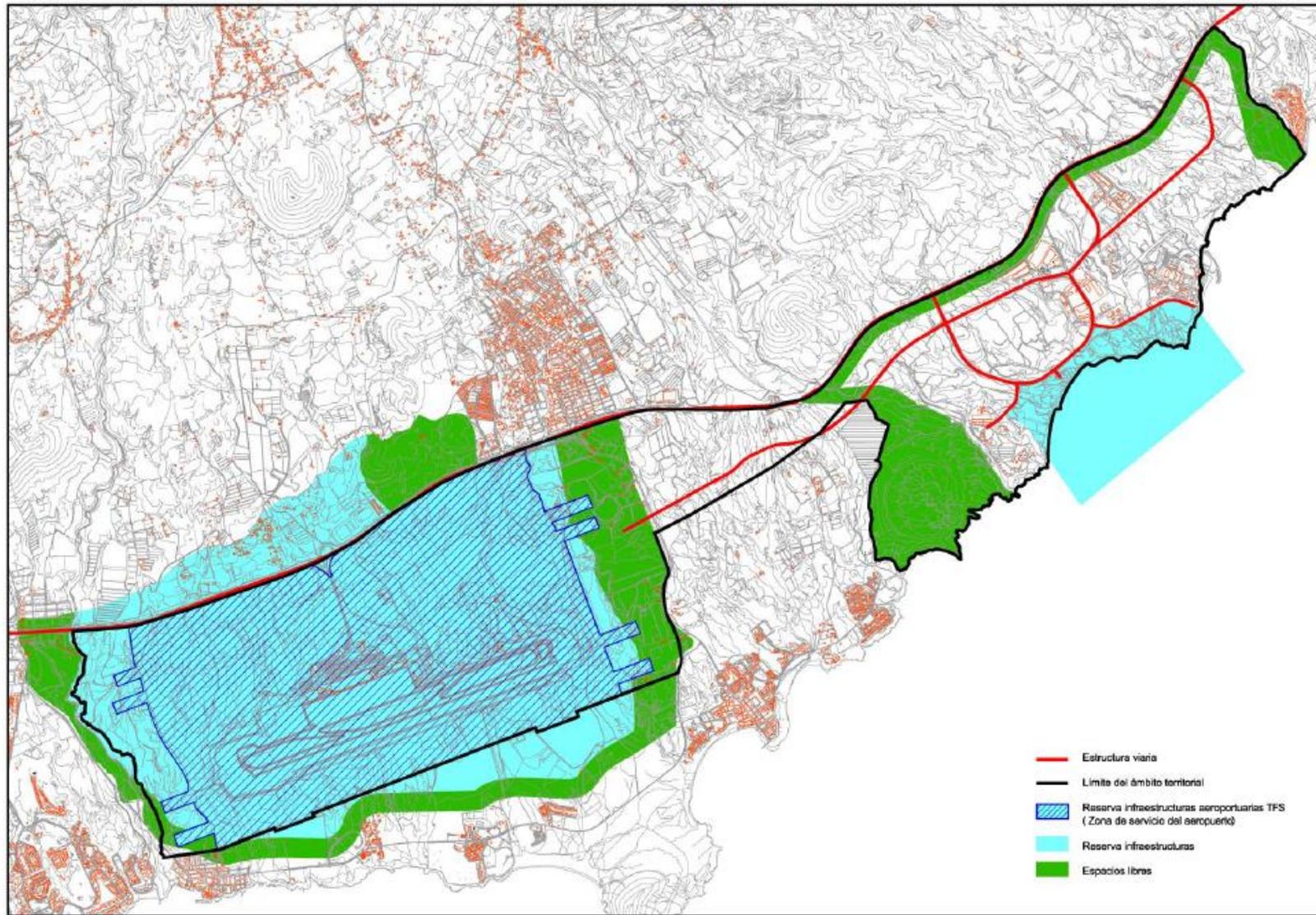
- Concentrar aquellas actividades propias del carácter que debe adquirir el área, evitando la dispersión por el territorio insular de instalaciones menores de la misma naturaleza.
- Paralelamente, se deberá evitar la aparición de aquellos usos e instalaciones que pueden ubicarse en otros ámbitos y puedan representar una hipoteca en la disponibilidad de suelo de reserva para los servicios necesarios.

La progresiva consolidación de la Plataforma y la construcción del nuevo puerto comercial viabilizará la liberación de actividades del puerto de Santa Cruz, posibilitando el contacto de la ciudad con el mar. El nuevo puerto ha de constituir el complemento fundamental de capacidad portuaria y entorno para el abastecimiento insular y de tráficos industriales y graneleros al tiempo que ha de aprovechar el potencial de Tenerife como hub atlántico de trasbordo de tráficos norte-sur.

El artículo 2.4.3.2 del PIOT se dedica a la definición del Ámbito Territorial, explicando que comprende los siguientes terrenos:

- La totalidad de los terrenos adscritos actualmente al polígono industrial, los comprendidos al norte de éste entre la autopista TF-1, el barranco del Río y el mar, la extensión aproximada del ámbito territorial es de 900 Ha. Comprende, además, el área marina de su tramo litoral.
- Los terrenos que conforman el aeropuerto Reina Sofía y su entorno, incluidos los encerrados entre los siguientes límites: el corredor insular sur, TF-1; el eje transversal de San Isidro al Médano; el límite sur de área de protección de la infraestructura portuaria; y el cauce del barranco de La Cigüeña.
- Los terrenos comprendidos entre los dos ámbitos anteriores, la autopista TF-1 y el viario de unión previsto entre el Polígono Industrial y la zona aeroportuaria.
- Si bien podrá ser excluido mediante el Plan de desarrollo, en tanto éste no se formule, también formarán parte del ámbito territorial los terrenos comprendidos entre la autopista del sur, el viario que desde San Isidro debe llegar hasta el enlace de Las Chafiras (basado en el trazado de la actual TF-6212) y el grupo de montañas que limitan la expansión oeste de San Isidro (Casablanca, del Conde, la Montañita).

El ámbito así definido tiene una extensión aproximada de 2.510 Ha.



Operación Singular
Estructurante de la Plataforma
Logística del Sur.
PIOT.

La ordenación de la Plataforma Logística del Sur se desarrollará a través de la figura del Plan Territorial Parcial, según lo dispuesto en el artículo 2.4.3.3, siempre en coordinación con el instrumento que ordene el Monumento Natural de Montaña Pelada incluido en la delimitación. Dicho Plan deberá coordinar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito: las disposiciones de los planes urbanísticos que lo ordenan, y del Plan de Usos y Plan Especial del Puerto y del Plan Director del Aeropuerto del Sur, cuyas disposiciones en materia sectorial prevalecerán en sus ámbitos específicos.

Los criterios de ordenación de la OSE se establecen en el artículo 2.4.3.4, constando criterios básicos para el referido ámbito, al igual que criterios específicos para el área ligada al aeropuerto (5-D) así como para el área ligada al puerto junto al polígono de Granadilla (6-D). Igualmente se establece la protección a efectos de edificación y urbanización, de ciertos suelos.

Los efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante, según el artículo 2.4.3.6 será la vinculación de los suelos al desarrollo de la Operación. En tanto no se aprueben las figuras de planeamiento, gestión o ejecución formuladas para su desarrollo, podrán autorizarse los siguientes actos de uso del suelo y de transformación territorial.

- Los propios de la naturaleza rústica de los terrenos, para su explotación agrícola, ganadera o forestal.
- Si no dificultasen la ejecución de la operación, actividades e instalaciones de carácter provisional de acuerdo a lo dispuesto al respecto en la legislación urbanística.
- Los actos de uso del suelo y de edificación permitidos por el planeamiento urbanístico en aquellos terrenos que tuvieran la clasificación previa bien de suelo urbano o bien de suelo urbanizable con plan parcial vigente.
- Aquellos derivados de la ejecución de los planes directores de las infraestructuras incluidas en ellos.

Todo el ámbito territorial tendrá la calificación de interés público, a efectos de posibilitar actuaciones expropiatorias u otras de intervención pública sobre la titularidad de los terrenos conducentes a garantizar su ejecución; asimismo, estará sujeto al ejercicio de los derechos de tanteo y retracto por la administración pública.

5.1.2.11 Protección de los recursos naturales y culturales.

En el capítulo 1 del Título III se disponen una serie de criterios para la protección de los recursos naturales y culturales estableciendo, por ejemplo, deberes a los titulares privados y públicos para la protección de los recursos naturales relacionados con obligaciones en relación al patrimonio natural y cultural o el mantenimiento del estado de conservación de los recursos... También se establecen regímenes de protección de las aguas terrestres, de la flora y la fauna silvestre y sobre el paisaje.

Para la protección de este último, del paisaje, se consideran una serie de ámbitos territoriales de singular interés, entendidos como aquéllos a mejorar a través de planes, programas o proyectos de regeneración paisajística. Dichos ámbitos no constituyen exactamente “los paisajes representativos de la isla” que la Ley 4/2017 establece que ha de identificar el PIOT, sino aquellos que requieren ser regenerados. En cualquier caso, una vez analizado el plano de ámbitos de regeneración paisajística del PIOT queda confirmada la no coincidencia de los suelos incluidos en el Ámbito de la Modificación con los mismos.

5.1.2.12 Dotaciones

El objeto de este capítulo 2 del Título III del PIOT es la ordenación de los equipamientos públicos, que en el marco de la Ley 4/2017 se limita a establecer determinaciones de ordenación sobre los elementos dotacionales que se califiquen como equipamientos estructurantes de interés supramunicipal, denominados por el propio PIOT como usos dotacionales de 1º nivel.

Entre las determinaciones del PIOT para los equipamientos estructurantes de interés supramunicipal, Secciones 2ª y 3ª, se establecen criterios de ubicación e integración funcional, condiciones de diseño y criterios de dimensionamiento y localización para las dotaciones de primer nivel jerárquico.

5.1.2.13 Infraestructuras

El objeto del capítulo 3 de las Normas Sectoriales del PIOT es la ordenación de las infraestructuras con la finalidad de adecuar progresivamente el soporte infraestructural a las necesidades de la isla, para proporcionar una base adecuada al desarrollo territorial y socioeconómico. Como ya se ha indicado en varias ocasiones, en el marco de la Ley 4/2017 el Plan Insular puede y debe establecer determinaciones de ordenación sobre las infraestructuras que se califiquen como estructurantes de interés supramunicipal.

En consecuencia, el articulado del capítulo 3 del Título III establece unas directrices sobre integración paisajística y ambiental, y funcional y territorial. A su vez, dispone una serie de condiciones para la ejecución de las infraestructuras, sobre su integración paisajística, ambiental y funcional, sobre la relación de los viarios de nivel supramunicipal con otros usos del territorio, sobre su dimensionamiento, sobre la integración paisajística y ambiental de las conducciones de servicio y sobre las condiciones particulares de las instalaciones de energía.

5.1.2.14 Actividades Industriales y Terciarias

El capítulo 6 del Título III del PIOT tiene un doble contenido: en primer lugar, en la sección 2ª, establece las condiciones que deben observar los planes de desarrollo en la ordenación física de los usos industriales y terciarios para lograr su adecuada inserción en el modelo territorial; y de otra parte, la sección 3ª, señala las directrices de política sectorial que, con incidencia en la ordenación territorial, deben propiciar la consecución de los objetivos sobre la industria y los usos terciarios.

Tras la aprobación y entrada en vigor de la Ley 4/2017, como ya se ha reseñado, el PIOT no se considera un instrumento competente para regular exhaustivamente las condiciones de admisibilidad de los usos industriales y/o terciarios, ni tampoco para imponer condiciones a la regulación de las mismas por el planeamiento urbanístico.

Siendo así, se entiende compatible con la legislación vigente el siguiente contenido del PIOT, quedando limitado el alcance de sus determinaciones a:

- a) La regulación de las condiciones de admisibilidad en suelo rústico de los usos, actividades y construcciones industriales y terciarias (de servicios) que, según el artículo 62 de la Ley 4/2017, hayan de calificarse de interés público o social. Esta regulación queda amparada por lo dispuesto en el artículo 79.1 de la misma Ley, que establece que para la autorización de estos usos, el Ayuntamiento recabará del Cabildo informe sobre la regulación del mismo en el planeamiento insular.



-
- b) La regulación de las condiciones de admisibilidad o incluso la calificación expresa, independientemente de su localización, de las instalaciones o construcciones de naturaleza industrial o terciaria que, por su dimensión y nivel de servicio supramunicipal, han de considerarse como equipamientos estructurantes de acuerdo a lo establecido en el artículo 98 de la Ley 4/2017.
 - c) La determinación y localización (o en su caso remisión a un plan territorial) de los polígonos industriales de trascendencia insular.

5.1.2.15 Turismo

Por otro lado, el PIOT delimita en el Capítulo 7 destinado al Turismo de su Título III sobre Disposiciones Sectoriales, una serie de Ámbitos de Referencia Turísticos. Estos Ámbitos son definidos como aquellas zonas que presentan, a la escala de ordenación insular, características apropiadas para constituir soporte de oferta turística alojativa.

Los suelos incluidos en el Ámbito de la Modificación no se encuentran incluidos en ninguno de los Ámbitos de Referencia Turísticos. Aunque se debe señalar que el ámbito de la Operación Singular Estructurante de la Plataforma Logística del Sur sí que se encuentra colindante y en una muy limitada proporción afectada por uno de estos Ámbitos de Referencia Turísticos, hecho que, aun sin que afecte al Ámbito de la Modificación, se deberá tener en cuenta, por su proximidad, en la toma de decisiones sobre la ordenación.

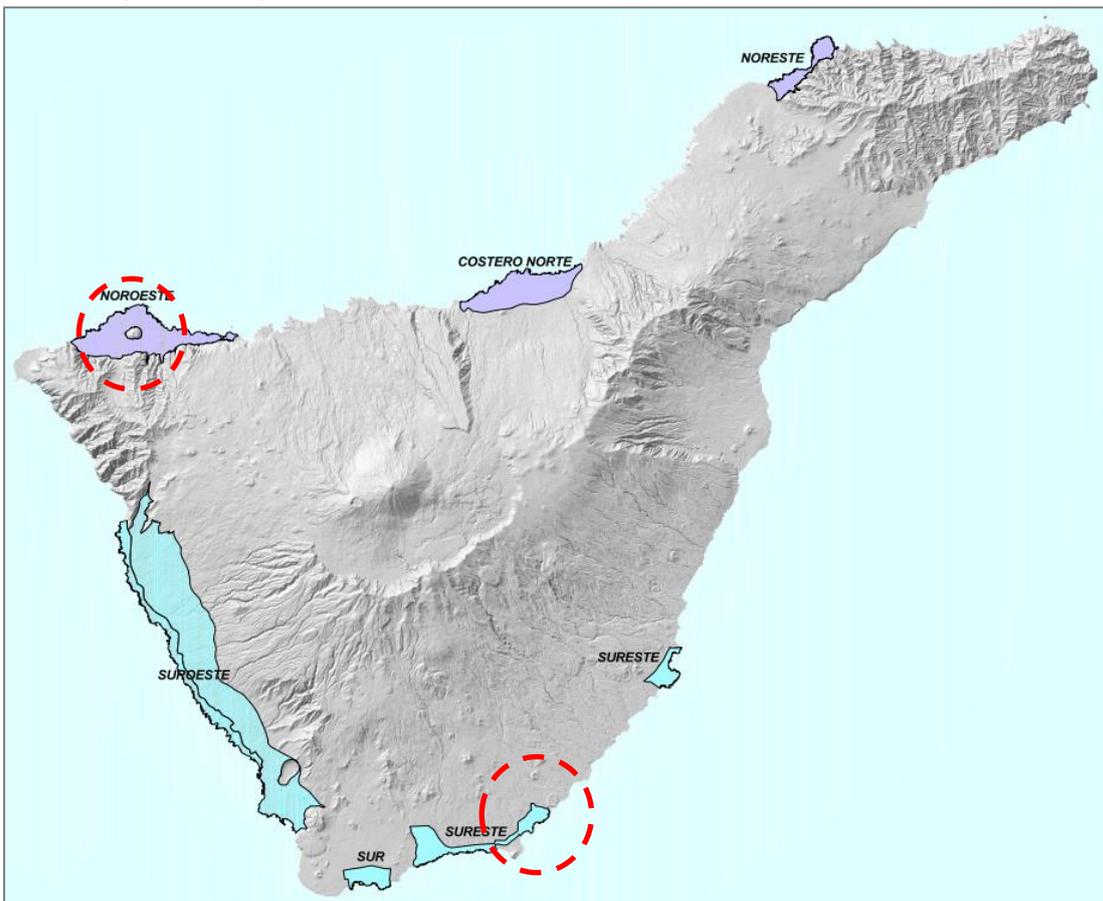
5.2 Instrumentos de ordenación territorial

Sobre el Ámbito de la Modificación Menor también inciden otros planes territoriales, de los cuales, los siguientes son los aprobados definitivamente:

5.2.1 PTE de Ordenación Turística de Tenerife

(Aprobado definitivamente, B.O.C. nº 168, de 26 de agosto de 2005)

El Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife (en adelante PTEOTT), fue aprobado definitivamente y de forma parcial en el año 2005.



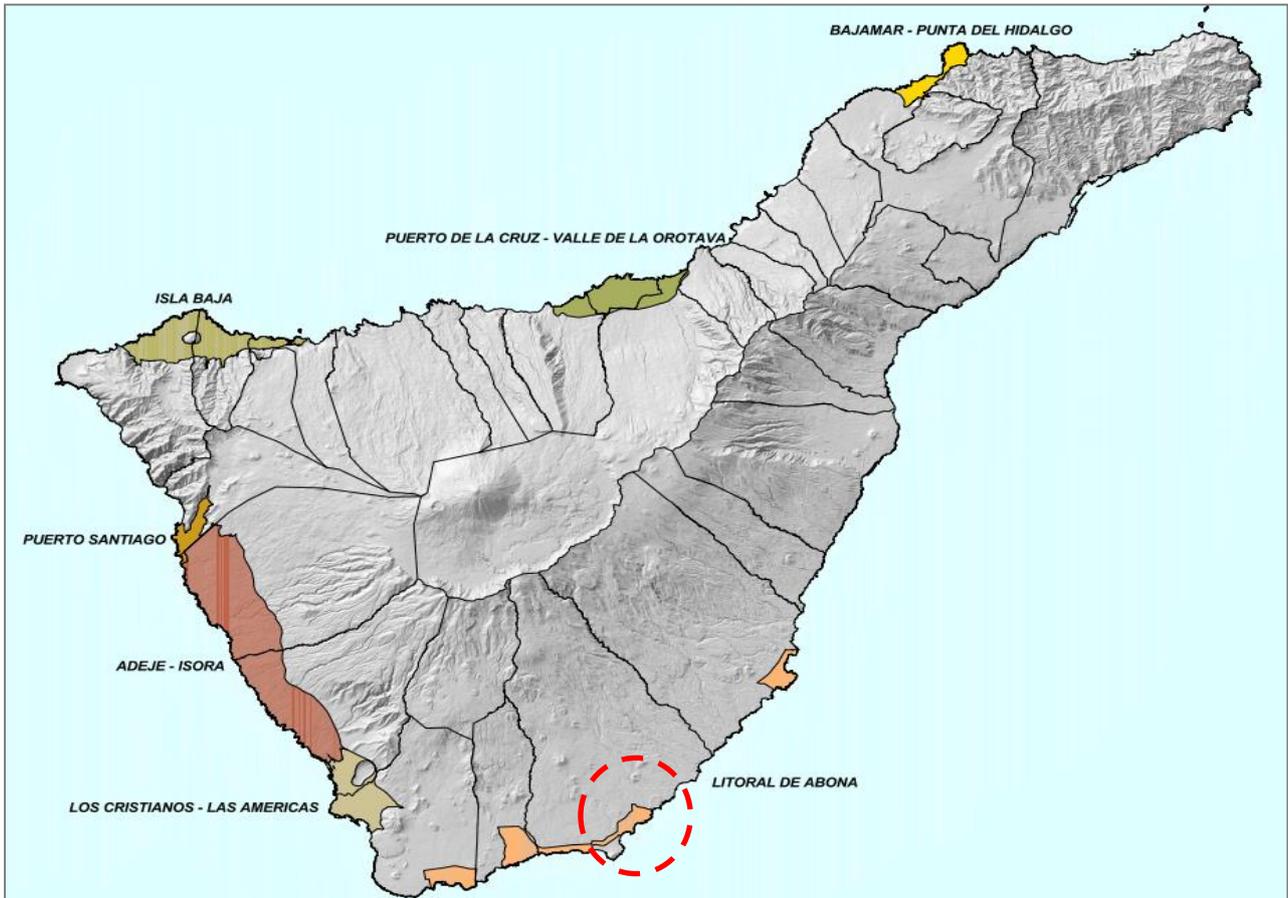
Ámbitos de referencia turística. PTEOTT.
Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

Como se expuso en apartados anteriores, el PIOT define como Ámbitos de Referencia Turísticos aquellas zonas que presentan, a la escala de ordenación insular, características apropiadas para constituir soporte de la oferta turística alojativa. Entre estos Ámbitos de Referencia Turística se encuentra incluido el denominado Ámbito Sureste, que corresponde a una franja territorial en la vertiente sureste de la isla y que colinda con la Operación Singular Estructurante de la Plataforma Logística del Sur (incluyendo incluso una muy pequeña superficie de suelo cuyo destino asignado por el PTEOTT es el de “Área de Reserva Común”), aunque no afecta al Ámbito de la Modificación Menor.

Siendo así, únicamente se hace una breve referencia a las determinaciones del PTEOTT sobre la Zona Turística, sin profundizar en el resto de contenidos.

5.2.1.1 Zonas Turísticas a escala insular

De las diferencias de sus características territoriales y las preexistencias que, en materia turística y desarrollo urbano ofrecen los distintos ámbitos territoriales, el PTEOTT lleva a término una primera segmentación de este espacio singular relacionada con los modelos de marketing y desarrollo turístico que integran las políticas de promoción turística insular, dividiendo cada uno de los ámbitos en Zonas Turísticas. En el caso del Ámbito de Referencia Turístico del Sureste resulta coincidente con la Zona Turística del Litoral de Abona.



Zonas turísticas. PTEOTT.
Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

5.2.1.2 Zona turística del Litoral de Abona

La Zona Turística del Litoral de Abona se identifica con los ámbitos de referencia turísticos del Sur y Sureste establecidos en el PIOT. El ámbito del Sureste comprende un primer subámbito delimitado entre la autopista TF-1 y el mar, y entre el límite suroriental de Los Abriguitos y el noroccidental del Porís de Abona; el segundo subámbito y el ámbito Sur ocupan un extenso frente litoral de profundidad variable, generalmente escasa, desde el Monumento Natural de Montaña Pelada, en Granadilla, hasta la delimitación de la Operación Singular Estructurante del Complejo Turístico-Recreativo de Rasca, la cual se integra en esta Zona Turística desde las particularidades de su características específicas.

Los espacios afectos a la Operación Singular Estructurante del Complejo Turístico-Recreativo de Rasca así como el subámbito sito en la costa de Arico, tienen su desarrollo remitido a un estudio específico de sus posibilidades, por lo que se hace remisión expresa en ambos casos a las previsiones establecidas al efecto en los artículos 2.4.10.1 y siguientes PIOT, en el primer supuesto y 3.7.2.2.2 PIOT en el segundo, sin perjuicio de las limitaciones de aplicación directa del PTEOTT.

La estrategia promocional de esta Zona Turística se basa en un concepto de “Sol y Playa: Deportivo y Familiar”. Este turismo requiere desarrollar una amplia oferta de instalaciones para la práctica deportiva, a la vez que exige unas infraestructuras adecuadas para niños con sus correspondientes programas de actividades

Sus componentes con incidencia territorial, hacen referencia a:

- a) Tener un crecimiento alojativo bajo con características distintas según el enclave. Así en Arona sería necesario una importante reconversión, y en San Miguel y Granadilla habría que limitar el crecimiento, centrándose en alojamientos con dotaciones deportivas competitivas y de calidad.
- b) Potenciar los alojamientos de 3 estrellas y apartamentos familiares con importantes dotaciones de instalaciones y servicios deportivos.
- c) Especializar el destino en 4 o 5 deportes, como podrían ser golf, tabla con vela (windsurf), cometas y otros deportes náuticos.
- d) Aumentar en número de alojamientos acogidos a sistemas de calidad.
- e) Potenciar hoteles especialistas en deportes y familia.
- f) Realizar un programa de formación de personal para la especialización en la atención de familias y deportistas.
- g) Homogeneizar la imagen del destino turístico.

5.2.2 PTEO de Infraestructuras del Tren del Sur

(Aprobado definitivamente, B.O.C. nº 178, de 11 de septiembre de 2015)



Plano de situación.
PTEO de Infraestructuras del Tren del Sur.

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur se redacta con la finalidad de definir una línea ferroviaria en la isla de Tenerife que discurra entre el norte y el sur de la isla, es decir, entre la capital insular, Santa Cruz de Tenerife, el aeropuerto Reina Sofía y las zonas turísticas del sur, Los Cristianos y Adeje.

El objetivo principal que guía el PTEO de Infraestructuras del Tren del Sur puede sintetizarse en la consecución de un modo de transporte ferroviario eficiente para la mejora de las relaciones de transporte de viajeros en el corredor sur de la isla, entre el área metropolitana de Santa Cruz y las zonas turísticas de Arona y Adeje, sin olvidar la integración eficaz de las consideraciones ambientales y el aprovechamiento de las oportunidades de desarrollo que puedan derivarse de esta acción.

Este objetivo principal se construye a partir de otros relacionados con la planificación y con el transporte dentro de una óptica que se sitúa dentro de los dictados de la sostenibilidad, por medio de la racionalización del consumo de recursos a través de la eficiencia en la planificación y en el funcionamiento de los sistemas de transporte. Confluyen en el objetivo principal, por tanto, elementos de los ejes social, ambiental y económico. Un ferrocarril competitivo permitirá mejorar el rendimiento energético, reducir la accidentabilidad y disminuir los impactos sobre el medio ambiente.

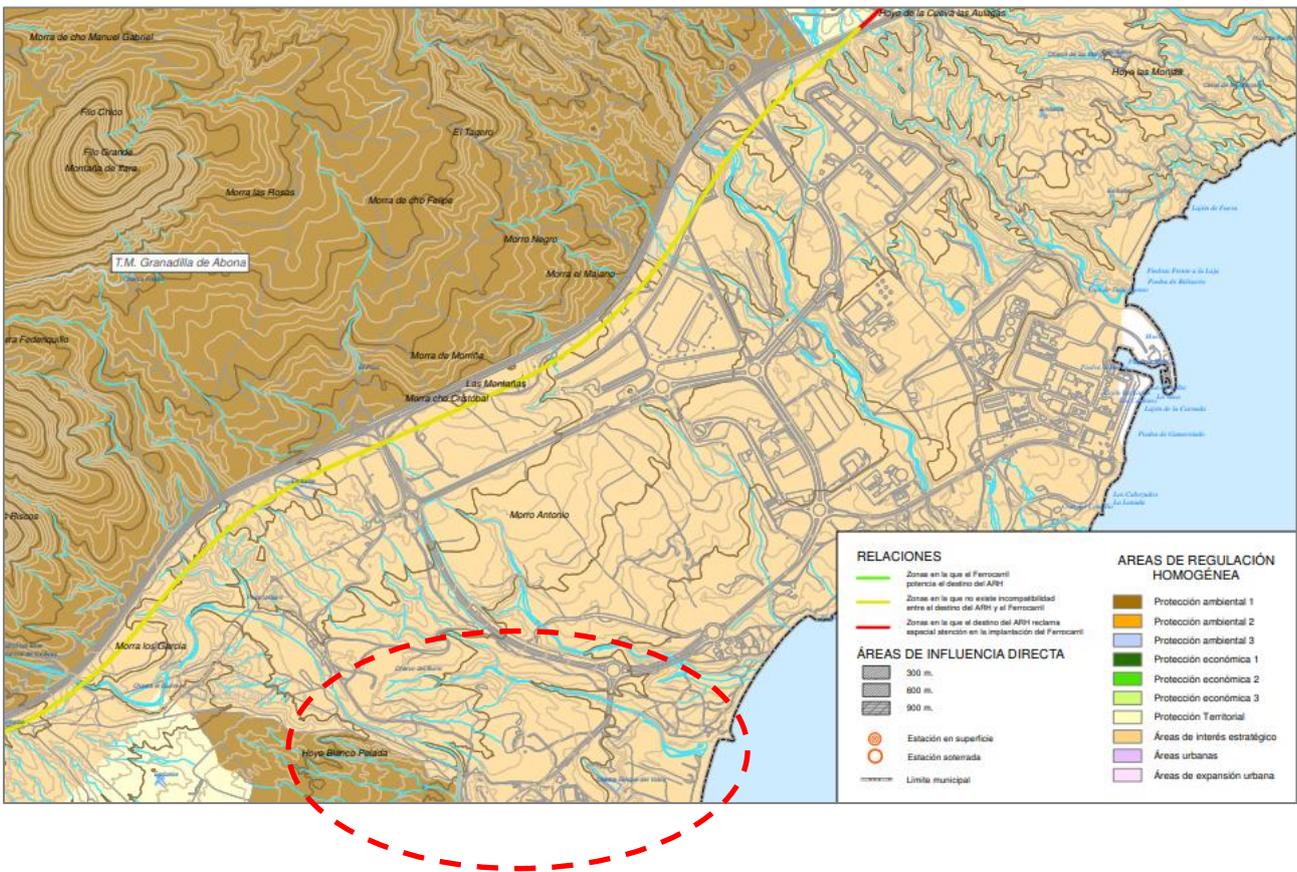
Entre los objetivos generales establecidos para el transporte el PTEO se plantea:

- Impulsar el desarrollo de la intermodalidad en el transporte y equilibrar el uso entre los diferentes modos, haciéndolos complementarios.
- Discriminar positivamente la utilización del transporte público.
- Eliminar los desplazamientos innecesarios mediante la gestión de la demanda.

Y entre los objetivos territoriales del PTEO figuran:

- Coordinación de la planificación para mejorar y equilibrar la distribución espacial de las actividades residenciales y socioeconómicas del territorio.
- Coordinación de la ordenación del territorio para ajustar la oferta de transporte a las necesidades de acceso de la población a los servicios básicos.
- Evitar el incremento del grado actual de fragmentación del territorio.

El Ámbito de la Modificación Menor se encuentra muy próximo al trazado de la infraestructura ferroviaria del Tren del Sur. Aunque no existe ninguna afección, se deberán tener en consideración en la toma de decisiones las determinaciones normativas del PTEO de Infraestructuras del Tren del Sur.

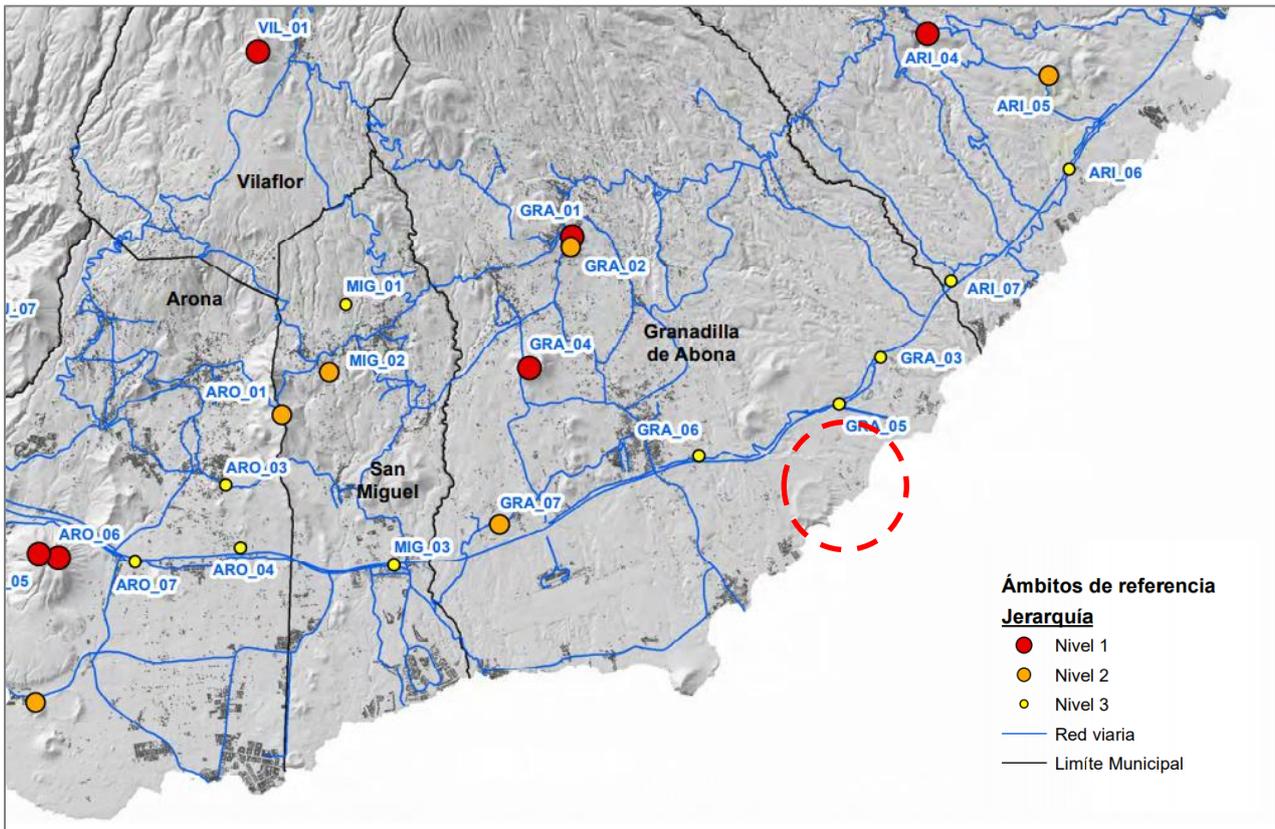


Relación de infraestructuras con el Modelo de Ordenación Territorial Insular. PTEO de Infraestructuras del Tren del Sur.

5.2.3 PTEO de las Infraestructuras de Telecomunicación de Tenerife (Aprobado definitivamente, B.O.C. nº 2, de 3 de enero de 2019)

El objeto del PTEOIT es la ordenación, conforme al modelo insular establecido en el PIOT y en coherencia con los niveles objetivo de cobertura dispuestos en las Directrices de Ordenación Territorial de las Telecomunicaciones de Canarias, de ámbitos de ubicación preferente de las redes de acceso y de transporte de los servicios de telecomunicaciones cuando éstos, por su ámbito de cobertura, superen el ámbito municipal o, sin superarlo, garanticen servicios estructurantes a nivel insular.

La ordenación se concreta con la identificación de los espacios aptos para la localización de las infraestructuras en los denominados Ámbitos de Referencia de Instalación de Infraestructuras de Telecomunicaciones (AR), y estableciendo las condiciones para su ejecución, de tal forma que se posibilite el despliegue, por parte de los diferentes operadores de infraestructuras de telecomunicaciones, de las redes vinculadas a la prestación de los servicios contemplados garantizando su adecuación territorial, ambiental y paisajística así como su compatibilidad con los restantes usos del territorio.

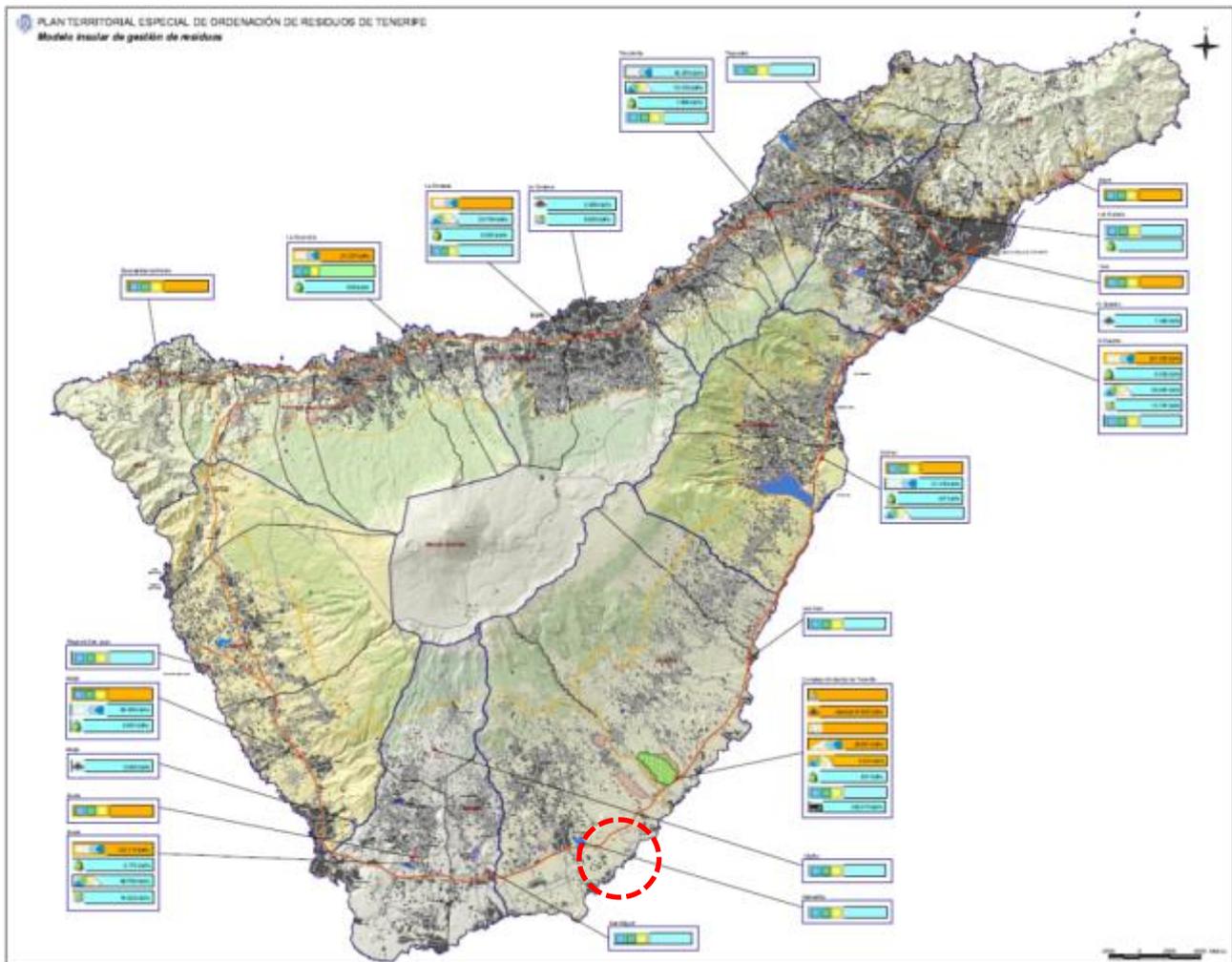


Modelo de ordenación: Infraestructuras de redes móviles o por radio.
PTEO de Infraestructuras de Telecomunicación de Tenerife.

El Ámbito de la Modificación Menor no se encuentra afectado por ninguno de los Ámbitos de referencia del PTEO de Infraestructuras de Telecomunicación de Tenerife.

5.2.4 PTEO de Residuos de la isla de Tenerife

(Aprobado definitivamente, BOC nº 199, de 7 de octubre de 2011)



Modelo Insular de Gestión de Residuos.
PTEO de Residuos de la isla de Tenerife.

El PTEO de Residuos, tiene como objetivo el desarrollo de la ordenación en materia de residuos, centrándose principalmente en la planificación y regulación del ejercicio de las actividades de tratamiento de los residuos, en base a una atención al ciclo integral de los mismos.

Según consta en el Capítulo II de la Normativa, el PTEOR no prevé el desarrollo en el ámbito de estudio de elementos integrados en la red de infraestructuras de tratamiento de residuos de primer nivel insular.

Aunque deberá tenerse en cuenta la generación de residuos y su posterior tratamiento, para su inserción en el ciclo integral establecido por el PTEOR para la isla, tanto en cada una de las fases de construcción que tengan lugar para la materialización de los distintos proyectos que se pudieran plantear como en la de implantación de los usos.



5.2.5 PTEO para la Prevención de Riesgos de Tenerife (Aprobado definitivamente, BOC nº 94, 14 de mayo de 2012)

El PTEO para la Prevención de Riesgos tiene como objeto la definición de la red insular de este tipo de instalaciones y el análisis territorial del riesgo a nivel insular, de cara a su toma en consideración por el planeamiento en sus diferentes niveles.

El contenido de este PTEO y su incidencia sobre el Ámbito de la Modificación Menor del PIOT se tendrá en cuenta en el Análisis de riesgos que acompañe a este documento, formando parte del correspondiente apartado del contenido ambiental.

Para la elaboración del indicado Análisis de riesgos se toma como fuente:

- Plan Territorial Especial de Ordenación de Prevención de Riesgos de Tenerife.
- Plan de Defensa frente a Avenidas de Tenerife.
- Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife (Segundo Ciclo 2015-2021).
- Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.

Y se tendrán que analizar los siguientes riesgos:

- Riesgo sísmico, para el que el PTEOPR incluye un mapa de intensidades máximas potenciales en diferentes puntos de la isla, un total de 28 mapas.
- Riesgo volcánico, para lo que el PTEOPR analiza, por un lado, la *Susceptibilidad frente a coladas lávicas* y, por otro, la *Susceptibilidad frente a Piroclastos de Caída*.
- Incendios forestales, para lo que se evalúa la susceptibilidad del territorio frente a incendios.
- Riesgos asociados a la dinámica de vertientes, para lo que el PTEOR tiene en cuenta los siguientes factores: litología, usos del suelo, precipitación, pendiente, obras públicas.
- Riesgo hidrológico, para lo que se toma como referencia el Plan de Defensa frente a Avenidas, elaborado por el Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

5.2.6 Plan Hidrológico de Tenerife

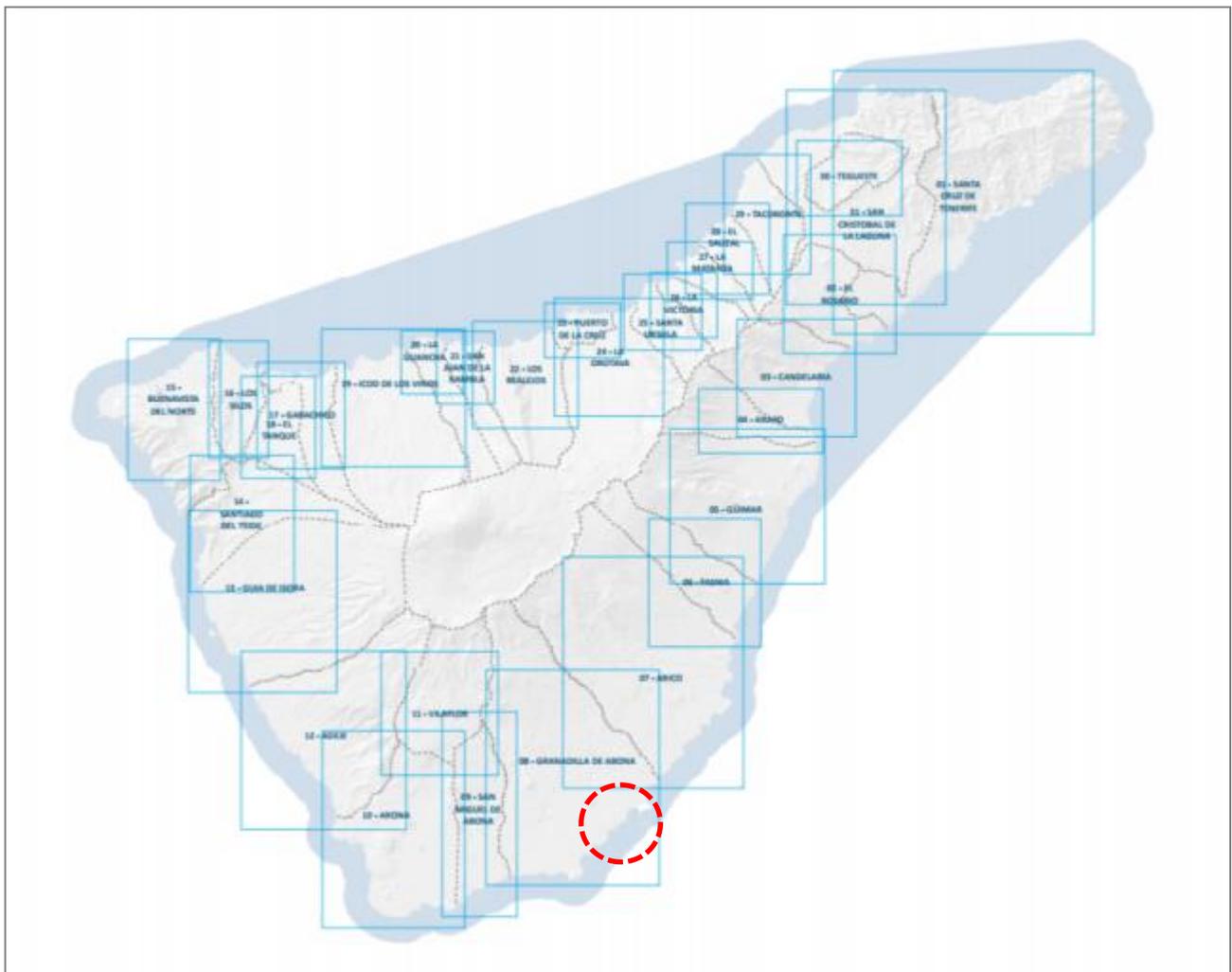
(Aprobado definitivamente, B.O.C. nº 250, de 27 de diciembre de 2018)

El Plan Hidrológico tiene como objetivo la definición de las infraestructuras hidráulicas que conforman el correspondiente submodelo de ordenación, así como la regulación del uso y aprovechamiento de los recursos hídricos insulares y de las intervenciones que pueden y deben realizarse en esta materia.

Dicho plan, tanto en su documento programa de medidas, como en los planos de ordenación, no prevé de manera expresa elementos infraestructurales hidráulicos que pudieran comprometer la propuesta de referencia.

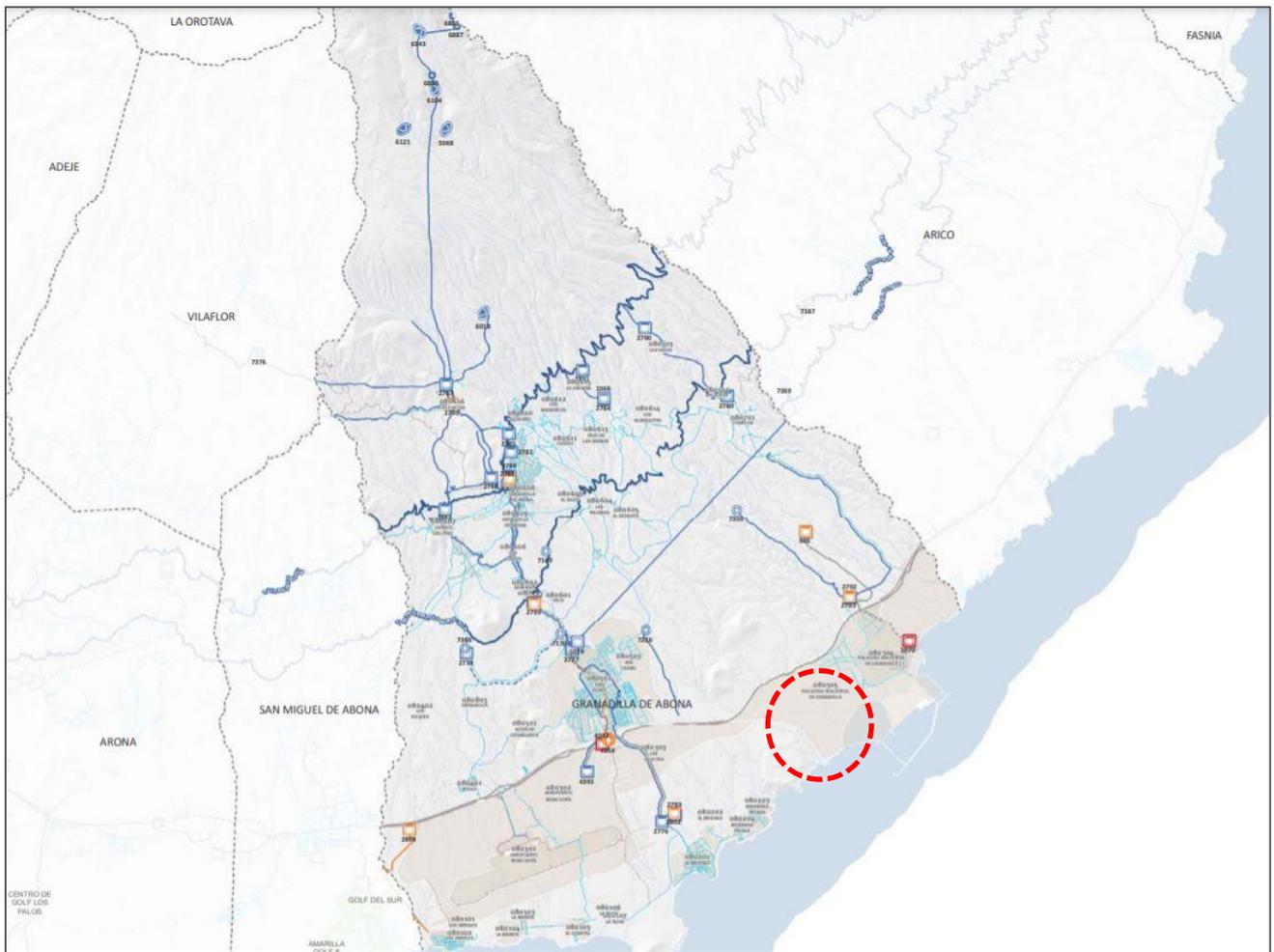
ABASTECIMIENTO

Con respecto a la red de abastecimiento de agua, el Plan Hidrológico de Tenerife delimita los siguientes Sistemas Territoriales:



Abastecimiento de agua a poblaciones. Sistemas Territoriales.
Plan Hidrológico de Tenerife.

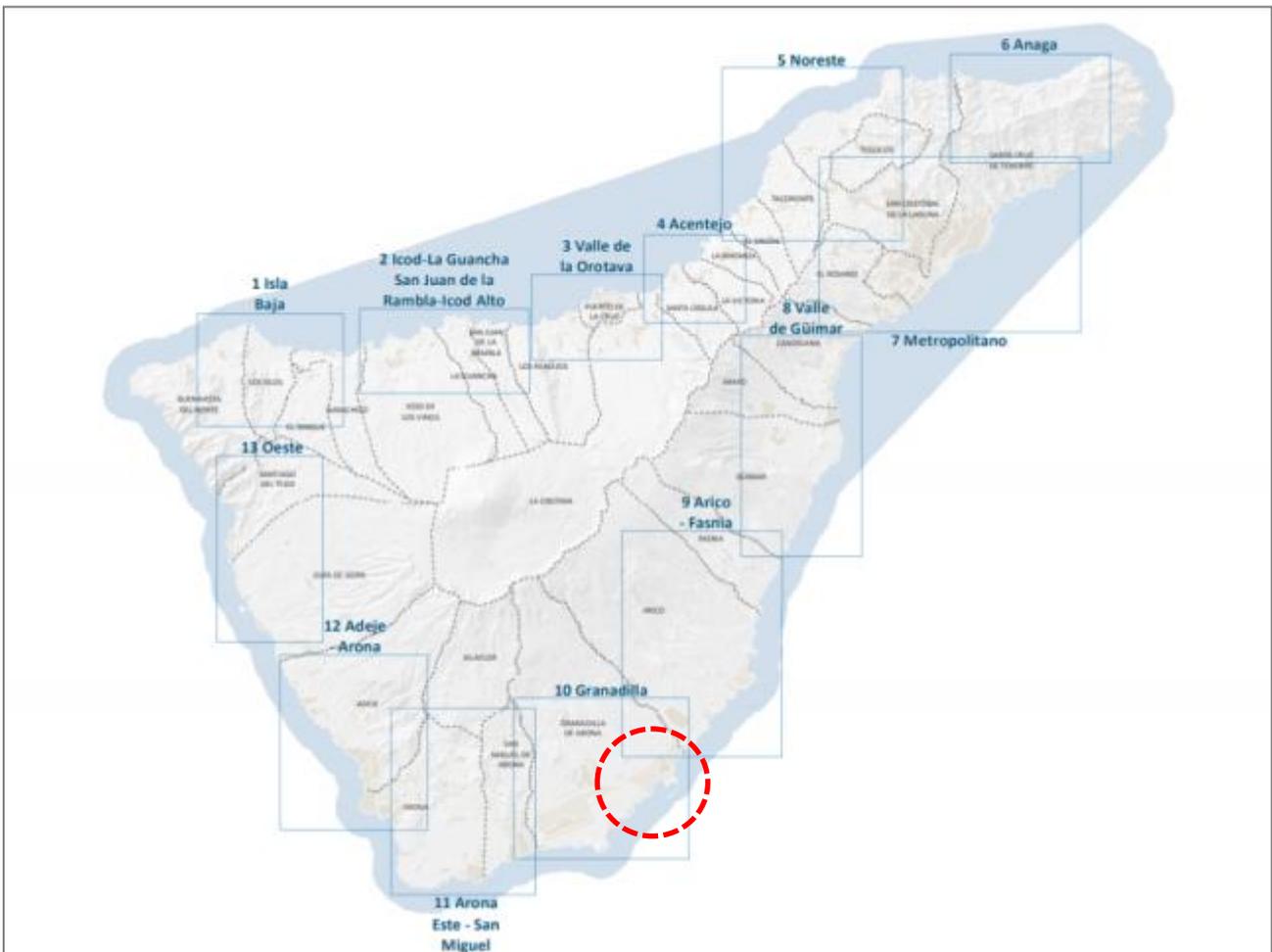
Siendo, específicamente Granadilla de Abona el siguiente:



Abastecimiento de agua a poblaciones. Sistema Territorial de Granadilla de Abona.
Plan Hidrológico de Tenerife.

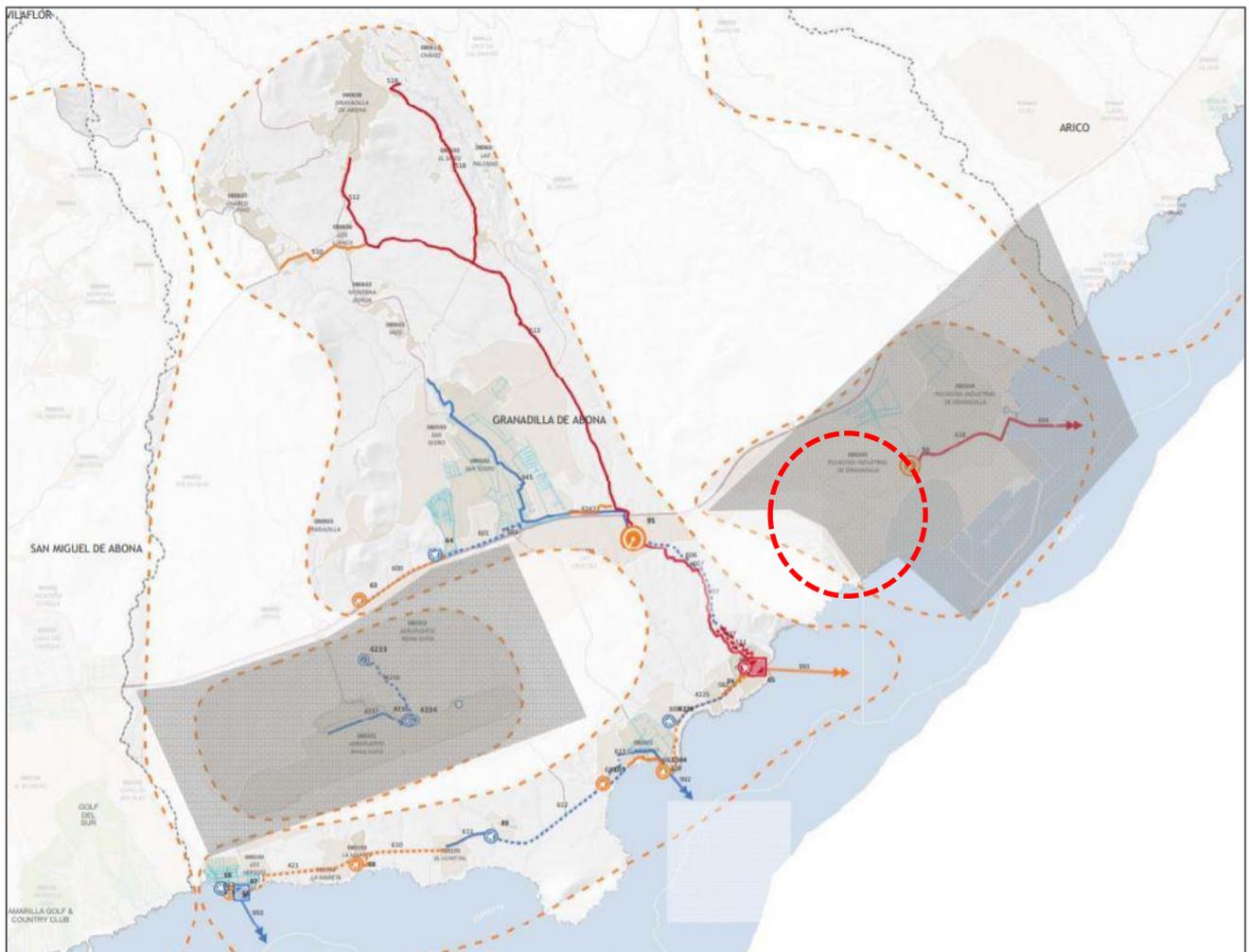
SANEAMIENTO

La red de saneamiento se distribuye según los siguientes Sistemas Territoriales.



Saneamiento. Sistemas Territoriales.
Plan Hidrológico de Tenerife.

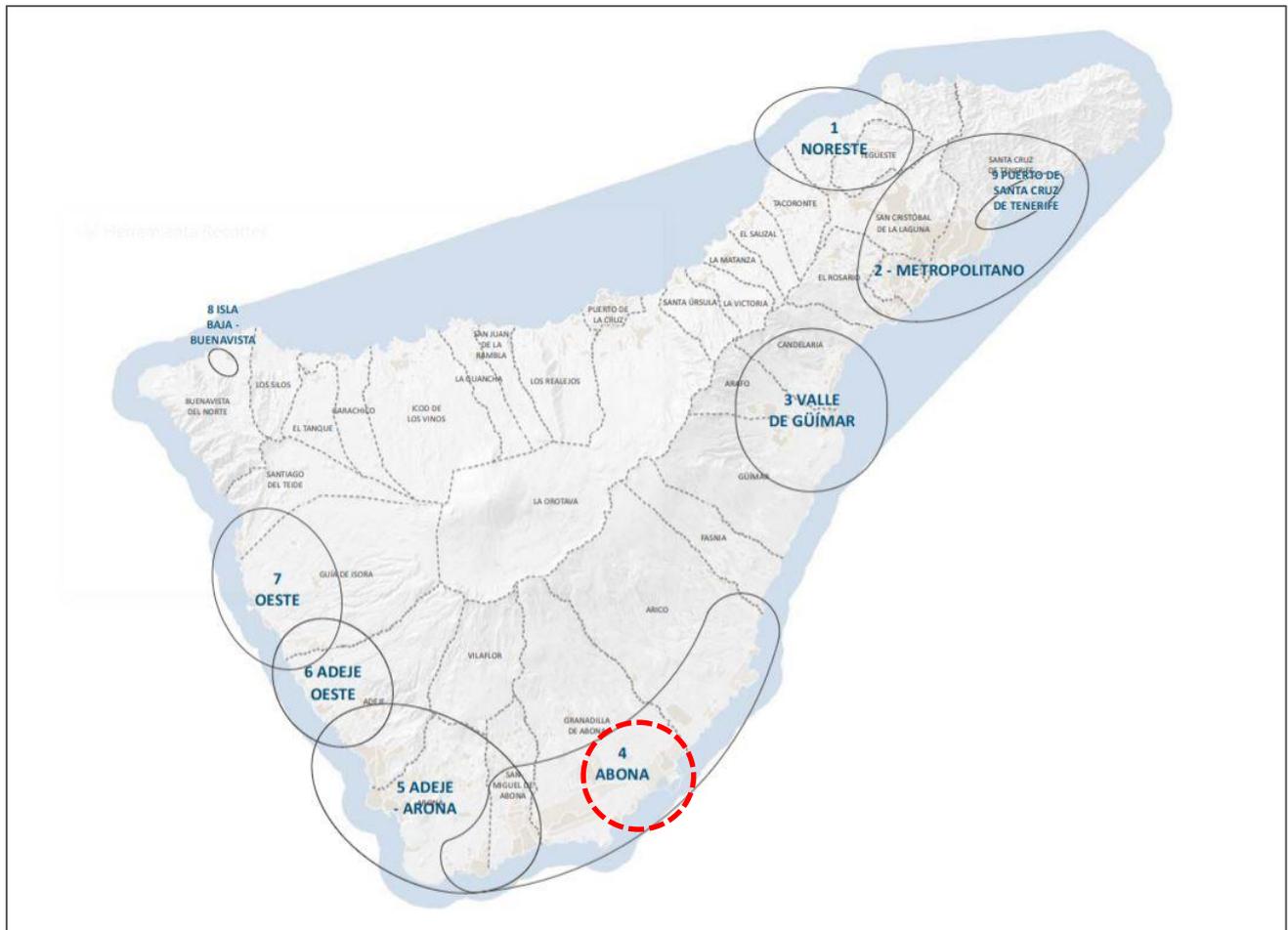
Siendo la distribución del Sistema Territorial de Granadilla, la que se muestra en la siguiente imagen:



Saneamiento. Sistema Territorial Granadilla.
Plan Hidrológico de Tenerife.

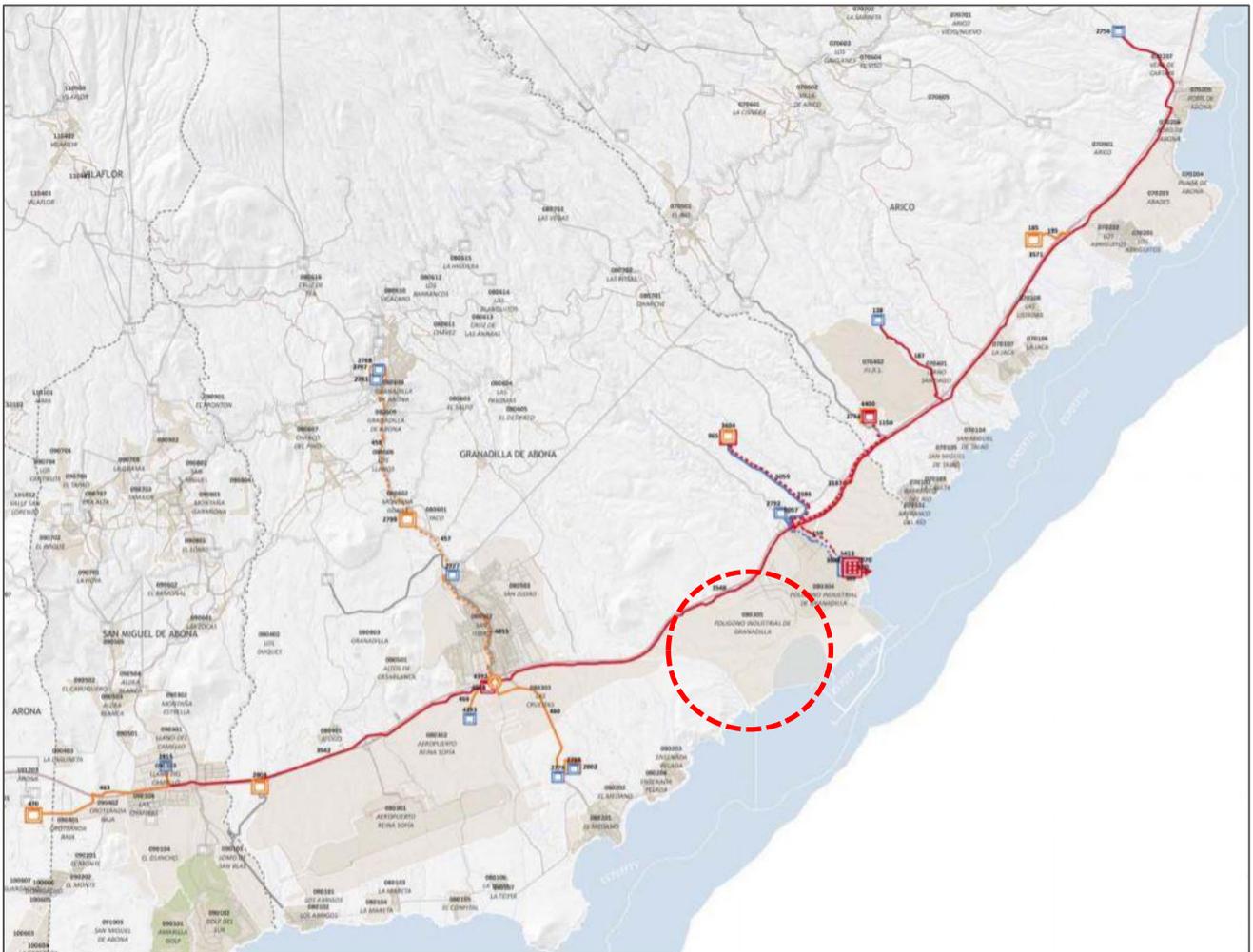
SUMINISTRO DE AGUA DE MAR DESALADA

El suministro de agua de mar desalado se distribuye según los siguientes Sistemas Territoriales.



Suministro de agua de mar desalada. Sistemas Territoriales.
Plan Hidrológico de Tenerife.

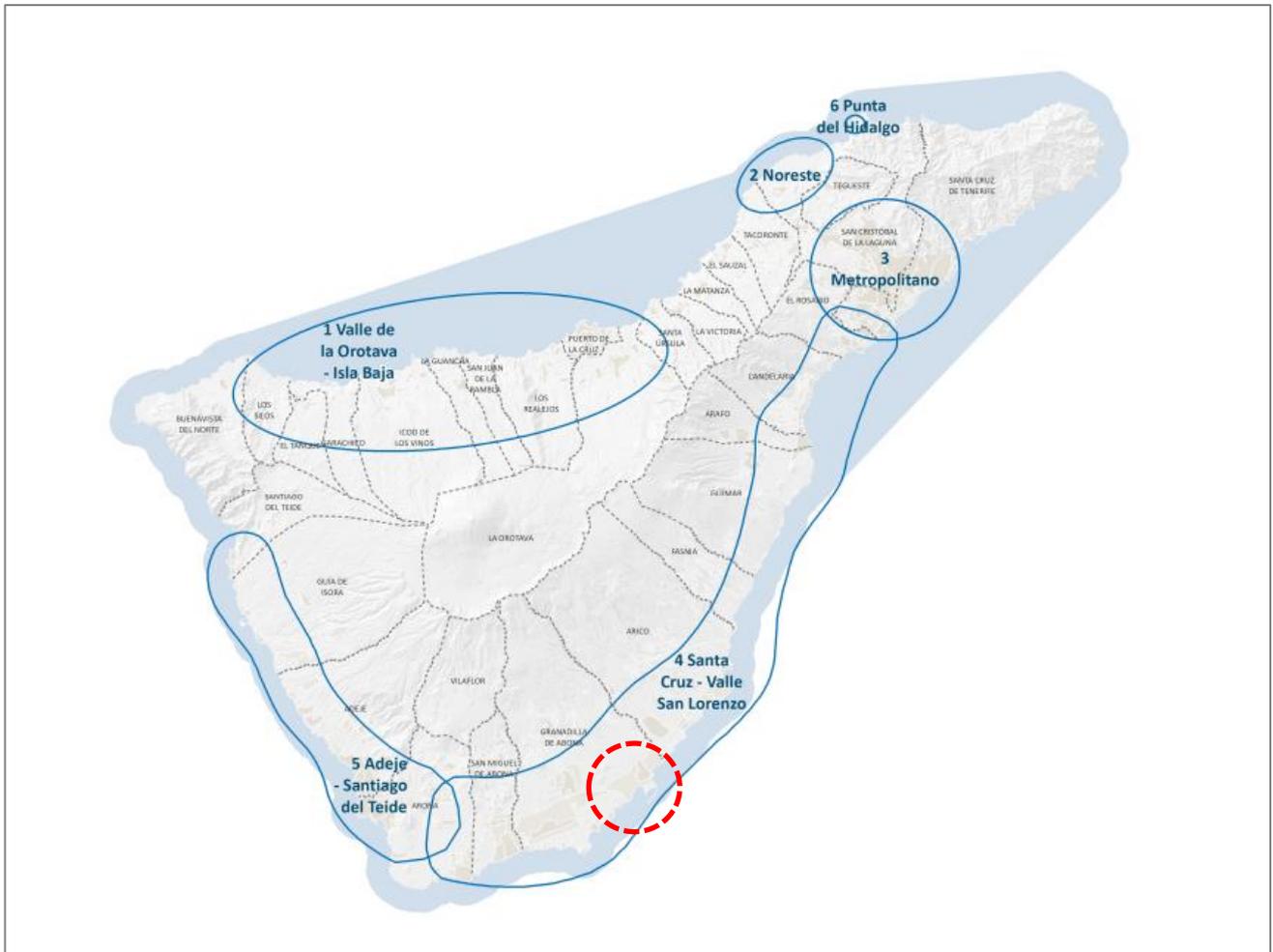
El sistema territorial de Abona es el siguiente:



Suministro de agua de mar desalada. Sistema Territorial Abona.
Plan Hidrológico de Tenerife.

SUMINISTRO DE AGUA RESIDUAL DEPURADA REGENERADA

Y con respecto a la distribución a los Sistemas Territoriales del suministro de agua residual depurada regenerada, se muestra el Sistema Territorial Santa Cruz-Valle San Lorenzo:



Suministro de agua residual depurada regenerada. Sistemas territoriales. Plan Hidrológico de Tenerife.

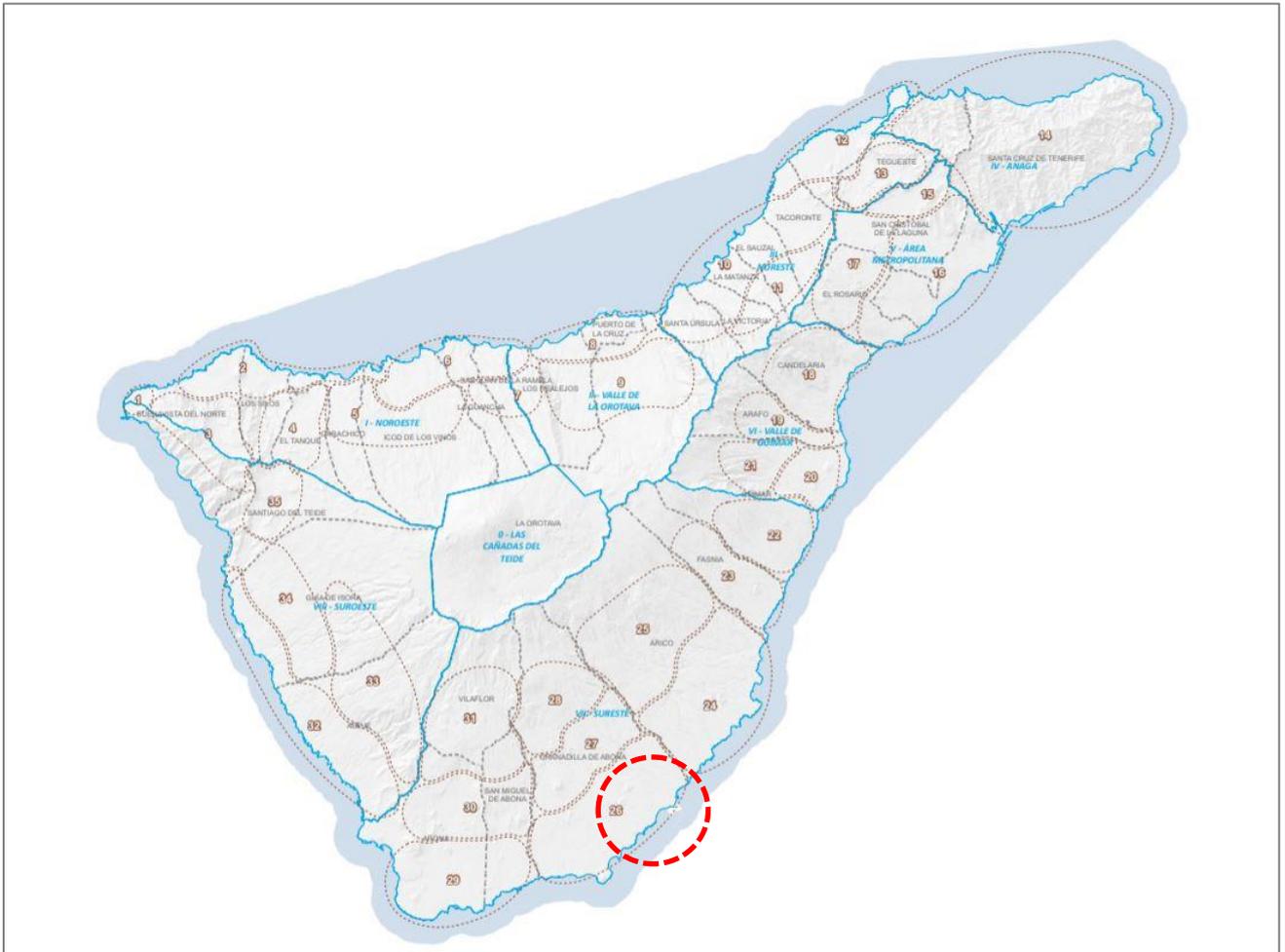
Siendo el siguiente:



Suministro de agua residual depurada regenerada. Sistema Territorial Santa Cruz – Valle San Lorenzo. Plan Hidrológico de Tenerife.

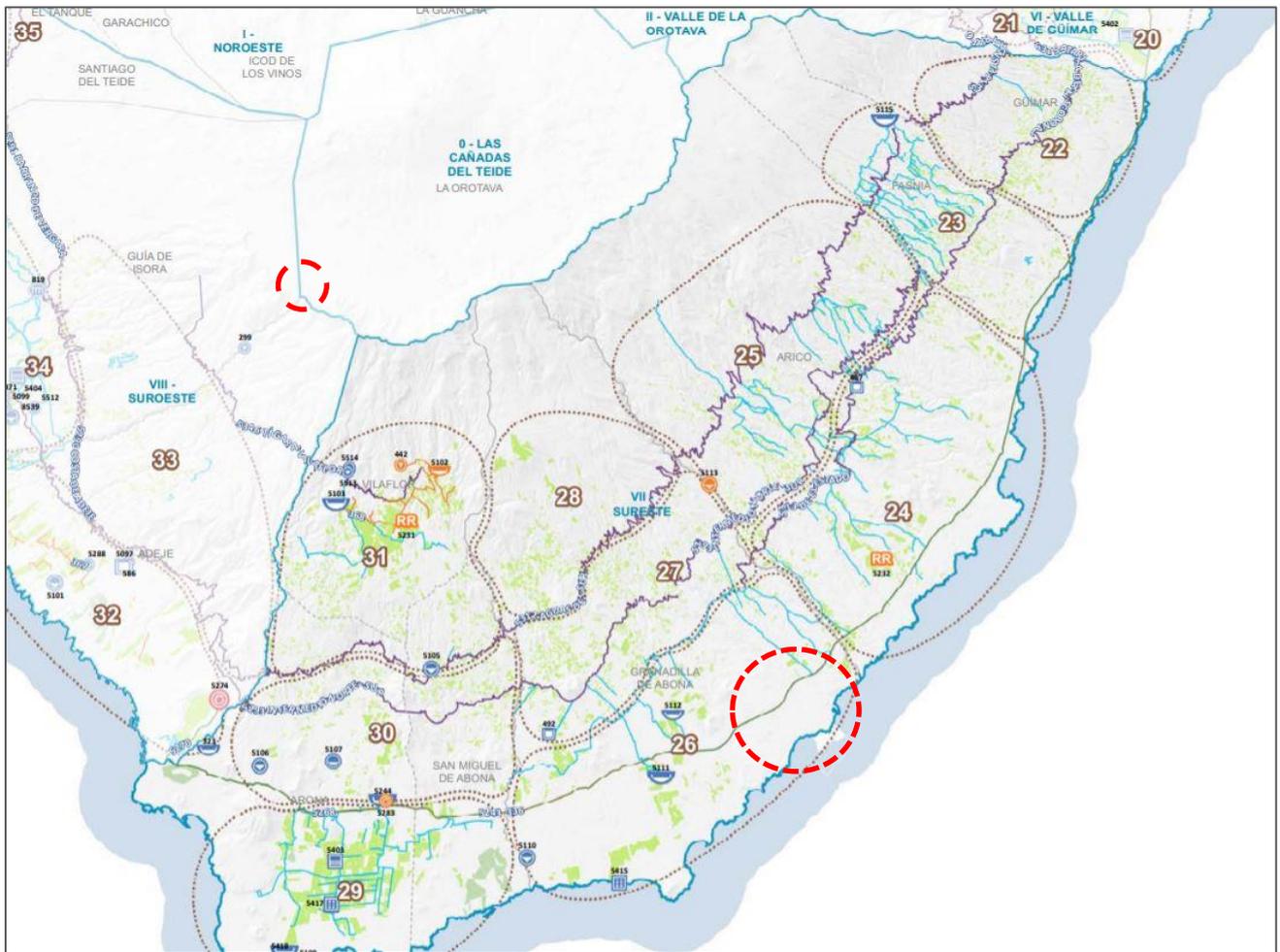
SUMINISTRO DE AGUA PARA RIEGO

La red de suministro de agua para riego se distribuye según los siguientes Sistemas Territoriales:



Suministro de agua para riego. Sistema Territorial.
Plan Hidrológico de Tenerife.

Siendo, específicamente el Sistema Territorial Costa Granadilla el siguiente:



Suministro de agua para riego.Sistema Territorial Costa Granadilla.
Plan Hidrológico de Tenerife.

BARRANCOS

Según el Inventario Oficial de Cauces de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife, el Ámbito de la Modificación Menor del PIOT se encuentra mínimamente afectado por el cauce del barranco el Charcón (Cauce nº 4516), el cual discurre prácticamente de manera paralela y exterior al límite oeste-suroeste del Ámbito, atravesándolo únicamente en la zona sur de su brazo noroeste. Es destacable que este colector natural ha sido objeto de canalización y desvío aguas arriba, con derivación en las estribaciones de la parcela del ITER hacia el barranquillo las Rayas de Pelada, que debuta en la playa de Cuevas del Trigo.



Inventarios de cauces y catálogo de cauce de titularidad pública, Plan Hidrológico de Tenerife. Elaboración propia



Extracto del Plano de Drenaje Territorial. Inventarios de cauces y catálogo de cauce de titularidad pública. Plan Hidrológico de Tenerife.

De resto, en el PHT analizado no se han detectado determinaciones específicas que condicionen la ordenación del ámbito motivo de alteración.



5.2.7 Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.

(Aprobado definitivamente, BOE nº 70, de 23 de marzo de 2011)

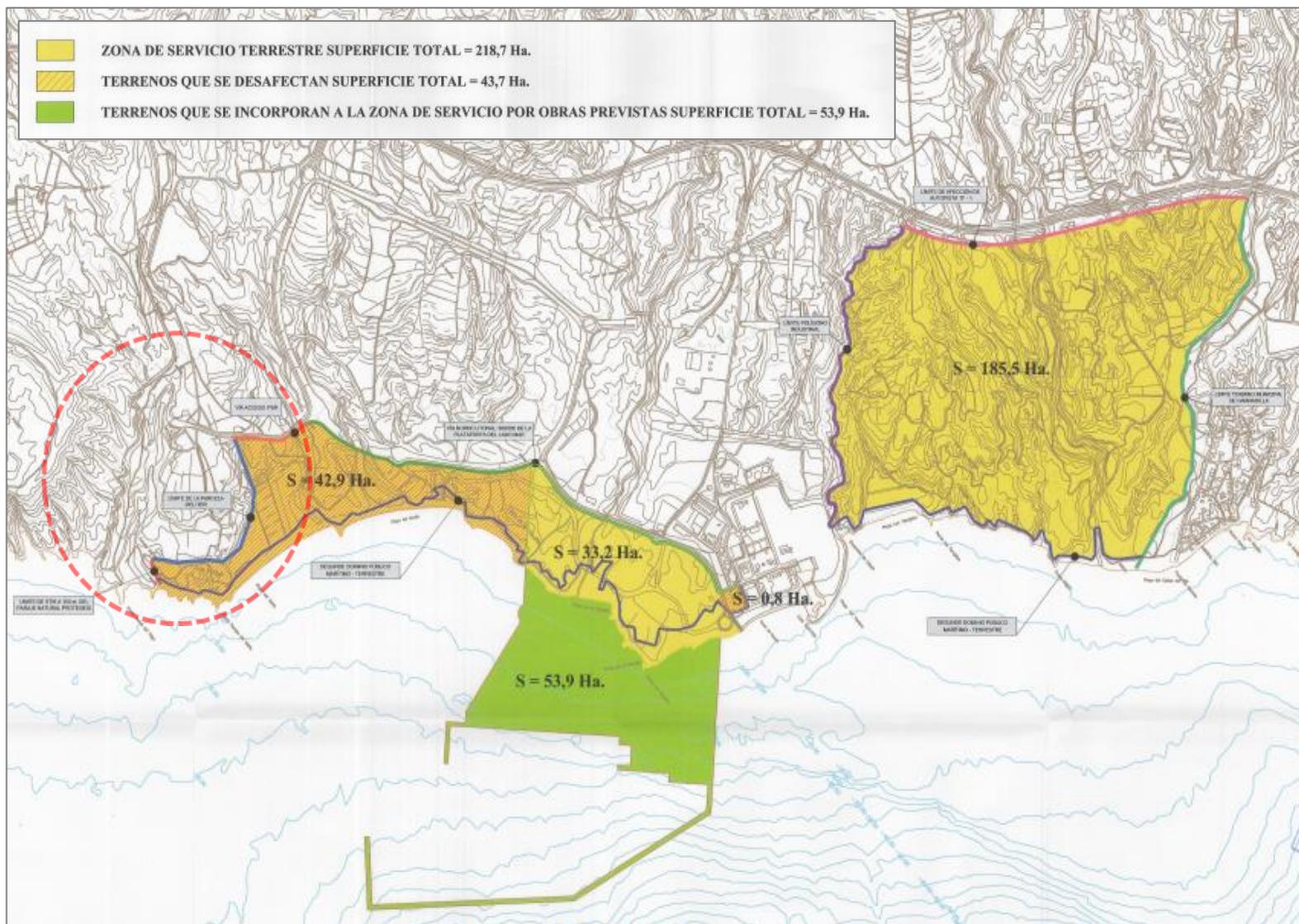
La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, establece en su artículo 96 que el Ministerio de Fomento delimitará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, definidos en el artículo 94.1 de dicha ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquéllos que puedan destinarse a usos no portuarios, mencionados en dicho artículo. Esta delimitación se efectuará a través del plan de utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, y su aprobación corresponde al Ministro de Fomento. Así, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla fue aprobado por Orden Ministerial de 13 de febrero de 2004.

La tramitación de la modificación de los planes de utilización, se establece en el artículo 97 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, que se someterá al mismo procedimiento de aprobación que el establecido en el artículo 96 para los propios planes de utilización, en caso de tener carácter sustancial.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla fue aprobado por Orden FOM/676/2011, de 8 de marzo, por la que se aprueba la Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla. Como se ha indicado, el Plan de utilización originario fue aprobado por Orden Ministerial de 13 de febrero de 2004. En noviembre de ese mismo año, con el plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Granadilla ya aprobado, pero sin haber comenzado aún las obras de construcción, se propuso por parte del Ministerio de Fomento, el entonces Ministerio de Medio Ambiente y el Gobierno de Canarias, el redimensionamiento de las infraestructuras portuarias a construir, con el fin de reducirlas a las dimensiones mínimas necesarias para garantizar la operatividad portuaria. La Comisión Europea emitió dictamen favorable a la ejecución del puerto con esa nueva configuración el 6 de noviembre de 2006.

La modificación se planteó con los objetivos siguientes:

- Redefinir las superficies que iban a generarse como consecuencia de la ejecución del proyecto finalmente aprobado.
- Asignar usos a las nuevas áreas funcionales en las que se estructura el puerto.
- Excluir de la zona de servicio portuaria una serie de parcelas, que con la nueva configuración no resultaban necesarias para el uso portuario.
- Y del mismo modo, reducir la zona de servicio.



Delimitación de la zona de servicio que se propone.
Terrenos que se desafectan.
Fuente:
Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.

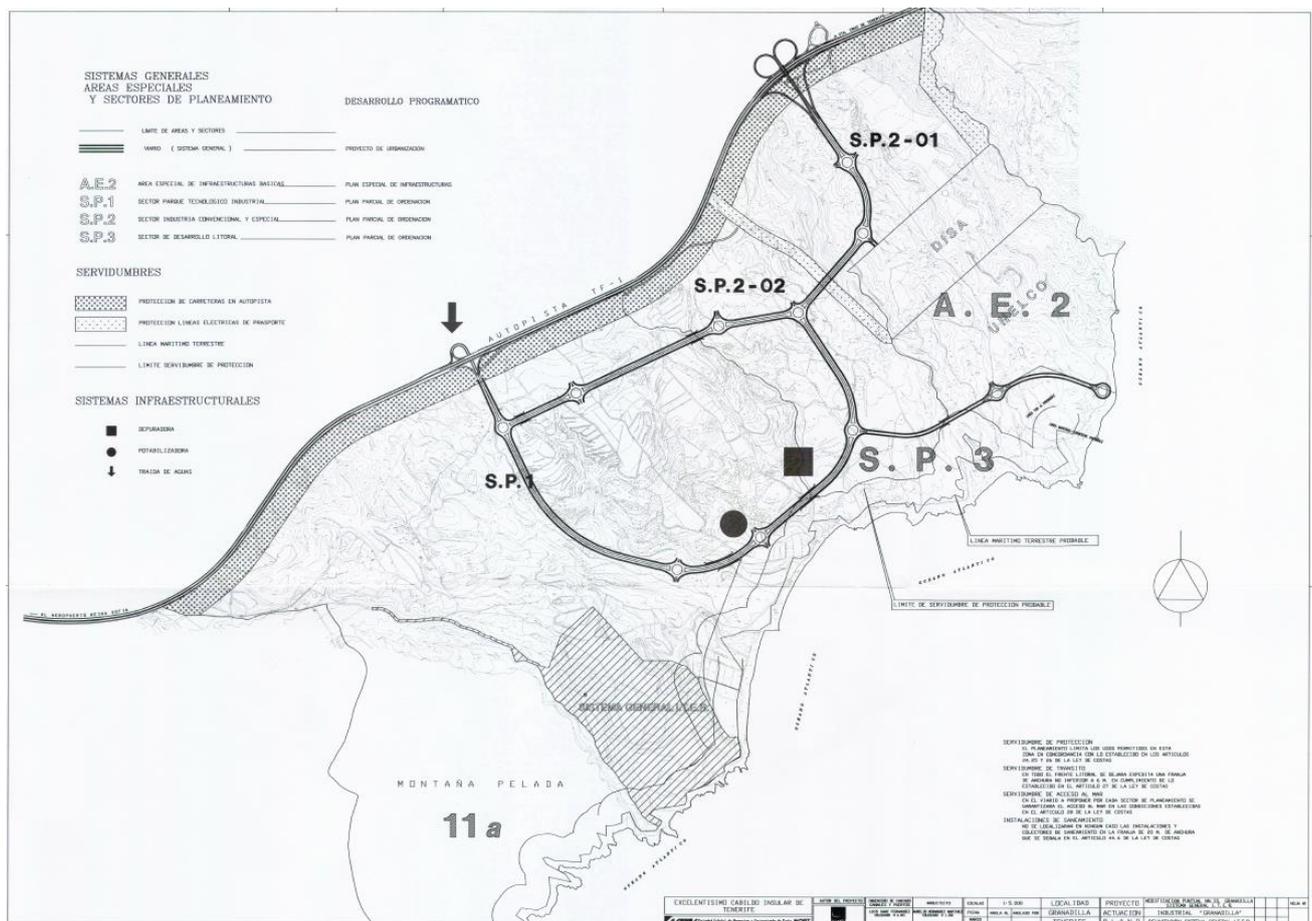
5.3 Instrumentos de ordenación urbanística

5.3.1 Plan Especial del ITER

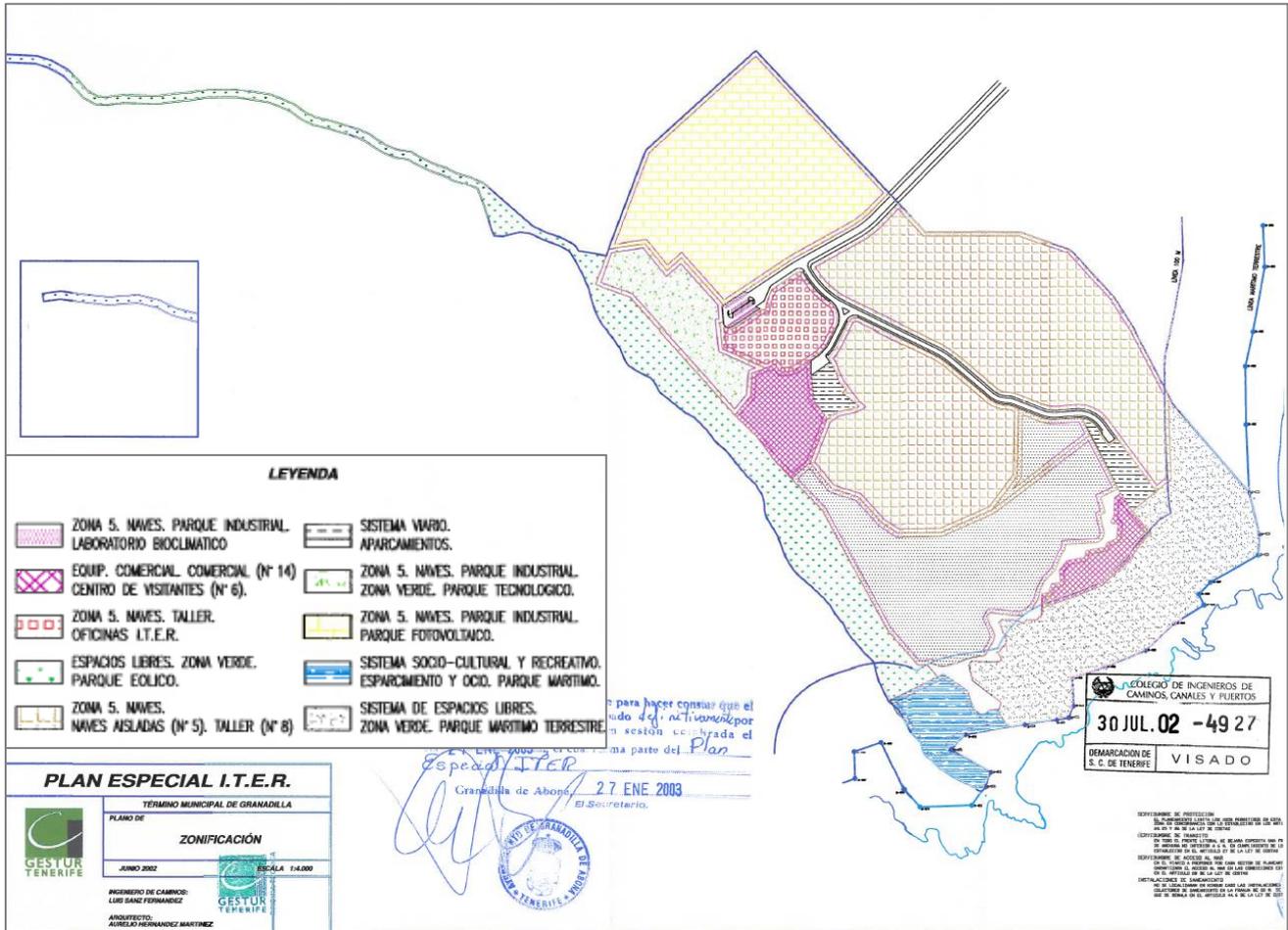
(Aprobado definitivamente, B.O.C. nº 60, de 27 de marzo de 2003)

El Plan Especial ITER, aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 27 de enero de 2003, es un instrumento de desarrollo de las determinaciones de la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Granadilla de Abona, Sistema General ITER, aprobada el 12 de diciembre de 2002 y publicado el 21 de enero de 2003 (BOC nº 13, de 21 de enero de 2003).

En la imagen mostrada a continuación, se puede ver la delimitación y reconocimiento de los suelos ocupados por el Instituto Tecnológico y de Energías Renovables como Sistema General de relevancia municipal, en la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Granadilla del 2003. En este documento, el suelo resulta clasificado como suelo apto para urbanizar y remite su ordenación a un plan especial.



Delimitación Sistema General ITER.
Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de Granadilla – Sistema General ITER.



Zonificación.
Plan Especial ITER.

El objetivo con el que se desarrolló el Plan Especial ITER era el de dotar al Instituto de un planeamiento para sus terrenos que ayudara a fomentar, potenciar y rentabilizar el estudio de las Energías Renovables para su posterior implantación.

La estructura actual del terreno y los parámetros urbanísticos establecidos por el Plan Especial ITER responde a los proyectos concretos que se realizaban en el momento de la redacción del Plan, estos proyectos se han desarrollado, modificado y concluido, y parece poco adecuado estructurar un territorio en base a una serie de proyectos específicos, con fecha de inicio y fin, de manera que no sea posible un desarrollo posterior de otros proyectos u actividades.

El Plan Especial ITER establece una serie de manzanas vinculadas a los proyectos específicos antes mencionados y con una forma que responde a carreteras de tránsito existentes previamente y edificaciones antiguas que no permiten un uso racional del suelo. Las antiguas vías, en base a las cuales se estableció el trazado de las manzanas y viales, estaban desarrolladas para el acceso a zonas de cultivo (en abandono) y por lo tanto, no estaban planteadas con los mismos requerimientos que serían deseables para los desarrollos actuales. Además, se hicieron por los lugares que para los medios de transporte y los medios de ejecución era posible en el momento de su ejecución. Este planteamiento da lugar a una serie de dificultades para la realización de la actuación:

- La estructuración del ámbito del ITER con una superficie total de 397.825,85 m² en catorce manzanas, hace que el territorio esté muy fragmentado dificultando la realización de grandes intervenciones. La organización de las manzanas se establece en la siguiente tabla:

Manzana	Superficie (m ²)	Edificabilidad (m ² / m ²)	Sup de techo (m ²)	Ocupación
1	43.152			5%
2	16.120	0.1	1.612	10%
3	57.982	0.1	5.798	30%
4	10.412	0.4	4.165	40%
5	61.621	0.4	24.648	40%
6	9.812	0.4	3.925	40%
7	2.102			
8	46.007	0.4	18.403	40%
9	5.348	0.25	1.337	30%
10	48.799	0.25	12.198	30%
11	3.356			
12	9.492	0.2	1.898	20%
13	47.442			5%
14	6.298	0.3	1.889	40%
TOTAL	367.943		75.873	

- Como se puede observar en la tabla, la edificabilidad prevista por el Plan Especial ITER es baja y la ocupación también, lo que unido a la pequeña dimensión de las manzanas hace muy difícil la implantación de nuevas edificaciones.

En casi todas las manzanas se ha consumido ya parte de la edificabilidad con las edificaciones o instalaciones existentes.

- La topografía de los terrenos del ITER conforma una planta irregular desarrollada entre la línea marítimo terrestre al sur, el monumento natural de Montaña Pelada al este y el SP2-02 al oeste y norte. La mayoría de la superficie del ITER se encuentra entre la cota 5 y la 50, presentando el terreno una zona central en la que la pendiente se desarrolla en sentido norte-sur (cota 40 a la 30 y 40 a la 50), mientras que en el lateral este, la pendiente desciende en sentido oeste/este bajando de la cota 30-40 a la cota 0, y en el lateral oeste, la pendiente es la correspondiente a un barranco bajando desde la cota 50 a la cota 0.

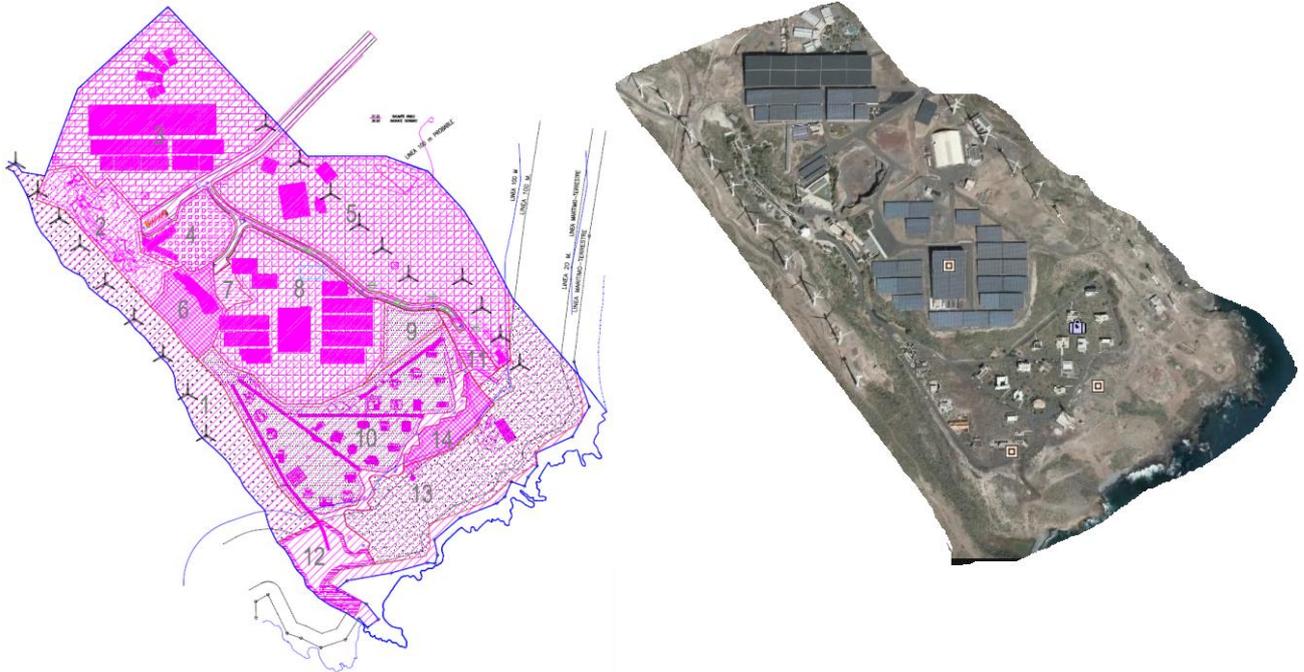
Por esto, y visto con el transcurso del tiempo, sólo algunas manzanas serían óptimas para implantación de ciertas edificaciones (tanto desde el punto de vista de la implantación de un edificio del tamaño necesario como desde el de la reducción de costes de ejecución).

La excesiva parcelación del terreno vigente desde la aprobación del Plan Especial, ha hecho que la zona más adecuada para la implantación de edificaciones o instalaciones esté muy fragmentada lo que sin duda limita las grandes intervenciones. Por otro lado, como se puede ver en la tabla estas manzanas cuentan todas con alguna edificación:

- En la manzana 10 se desarrolla el Laboratorio Bioclimático compuesto por veinticuatro viviendas bioclimáticas con una estructura de calles internas, por lo que esta manzana no es susceptible de albergar ninguna otra instalación.

- En la manzana 8 se encuentra ya ocupada su parte central que alberga el edificio sede del D-Alix y una instalación de plantas fotovoltaicas. La parte sur de la manzana coincide con una ladera con cierto valor ambiental por su flora autóctona conservada y la parte norte se encuentra parcialmente desocupada.
 - En la manzana 4 se encuentra la sede del ITER, quedando libre dentro de la misma su área este.
 - En la manzana 3 se encuentran un grupo de naves con cubierta fotovoltaica (ocho módulos), el Centro de Protección Animal y Medioambiental, un aerogenerador perteneciente al Parque Made de 4,8 MW y el control de seguridad.
 - En la manzana 5 se encuentran los centros de reparto, subestación, depósitos de agua procedente de plantas desaladoras, planta fotovoltaica, nave de ensayos, túnel de viento, dos aerogeneradores pertenecientes al Parque Made de 4,8 MW y seis aerogeneradores pertenecientes al Parque Experimental.
- Las ordenanzas de la edificación establecidas dentro del Plan Especial ITER son poco adaptables a edificios con requerimientos especiales, en contraposición a su vocación de convertirse en el punto de referencia de la innovación tecnológica en el sur del Tenerife. Algunas de las determinaciones son muy específicas si tenemos en cuenta que el ITER es el propietario único de los terrenos y que casi la totalidad de las edificaciones o instalaciones que se realizan son singulares, a pesar de ello, los parámetros establecidos son homólogos a los de áreas residenciales consolidadas o edificación residencial en entornos rurales.

A continuación, se incorpora el plano del Plan Especial vigente junto con una foto aérea actual de la zona, donde se puede apreciar que el viario previsto coincide con la situación real del ámbito.





-
- Las edificaciones que se han realizado en el ITER y también algunos proyectos previstos han nacido con la premisa de ser un edificio de Energía Casi Nula para ello es de gran importancia la orientación de las edificaciones tanto desde el punto de vista de las consideraciones bioclimáticas como la integración de energías solares.

Sin embargo, las manzanas y el trazado viario aprobados en el Plan Especial ITER no tienen en cuenta estas consideraciones, fruto de lo cual es complicada la implantación de las distintas actuaciones. Sin duda, un trazado viario que se correspondiera con criterios de urbanismo sostenible facilitaría la ordenación de las edificaciones.

La ordenación a establecer por la presente modificación suplantará a la establecida por el Plan Especial, debiendo incorporarse al planeamiento urbanístico (PGO de Granadilla) en el momento de su revisión o adaptación al marco normativo vigente.

5.3.2 Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona

(Aprobado definitivamente, BOC nº 67, de 6 de abril de 2005)

El Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, en su Adaptación Plena al Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, fue aprobado definitivamente y de modo parcial por Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 26 de enero de 2005, y publicado en el BOC nº 67, del miércoles 6 de abril de 2005.

Así, siguiendo lo establecido por la legislación vigente en el momento de su tramitación y aprobación, el Plan General define, dentro del marco de la utilización racional de los recursos naturales establecido en las Directrices de Ordenación y en el planeamiento insular, para la totalidad del término municipal, la ordenación urbanística, organizando la gestión de su ejecución. Establece la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada.

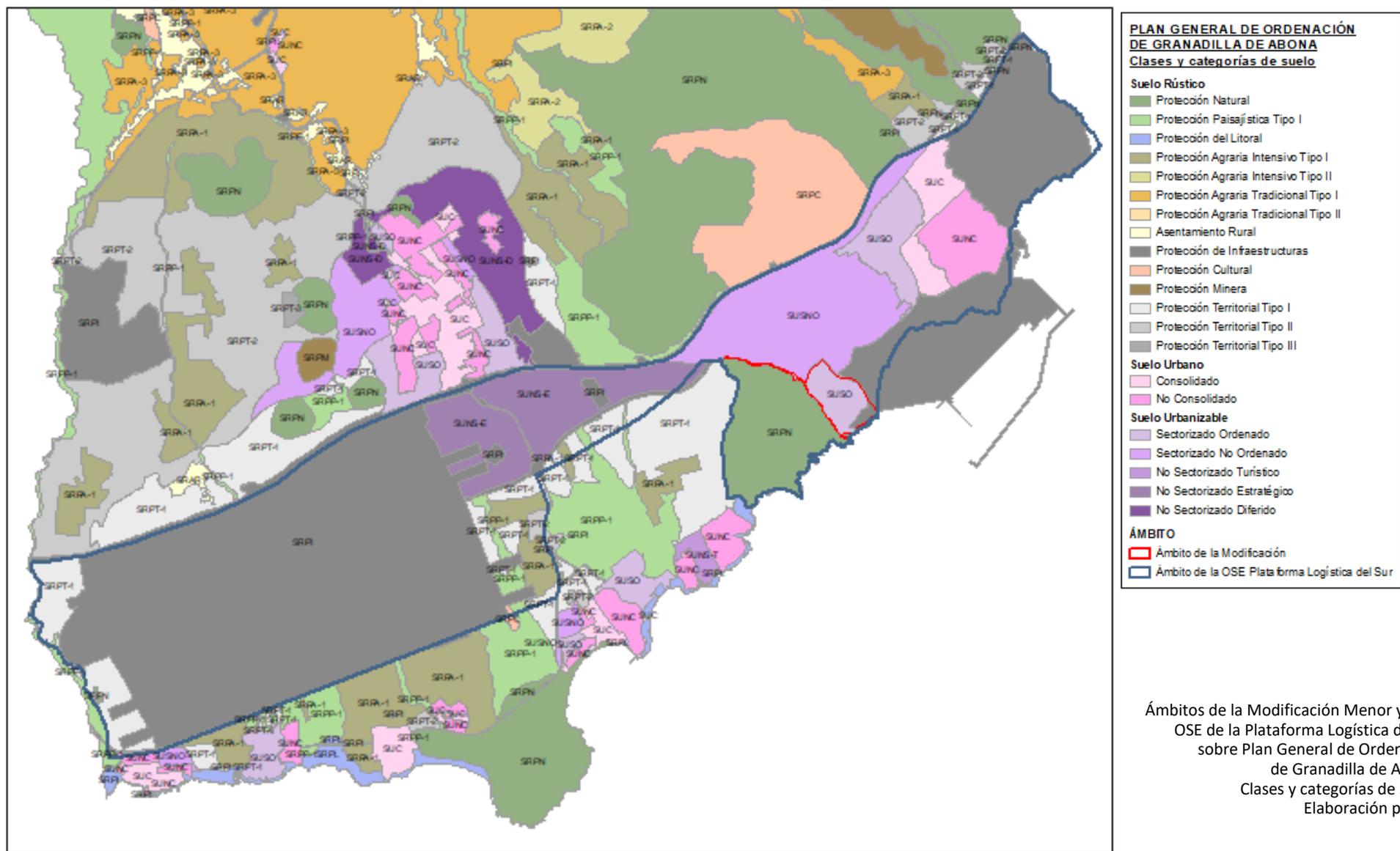
A continuación se exponen las determinaciones del PGO sobre el Ámbito de la presente Modificación Menor y su entorno, siempre teniendo presente la delimitación de la Operación Singular Estructurante de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife para coherencia de la información con respecto al documento modificado, el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

5.3.2.1 Clasificación y categorización de suelo

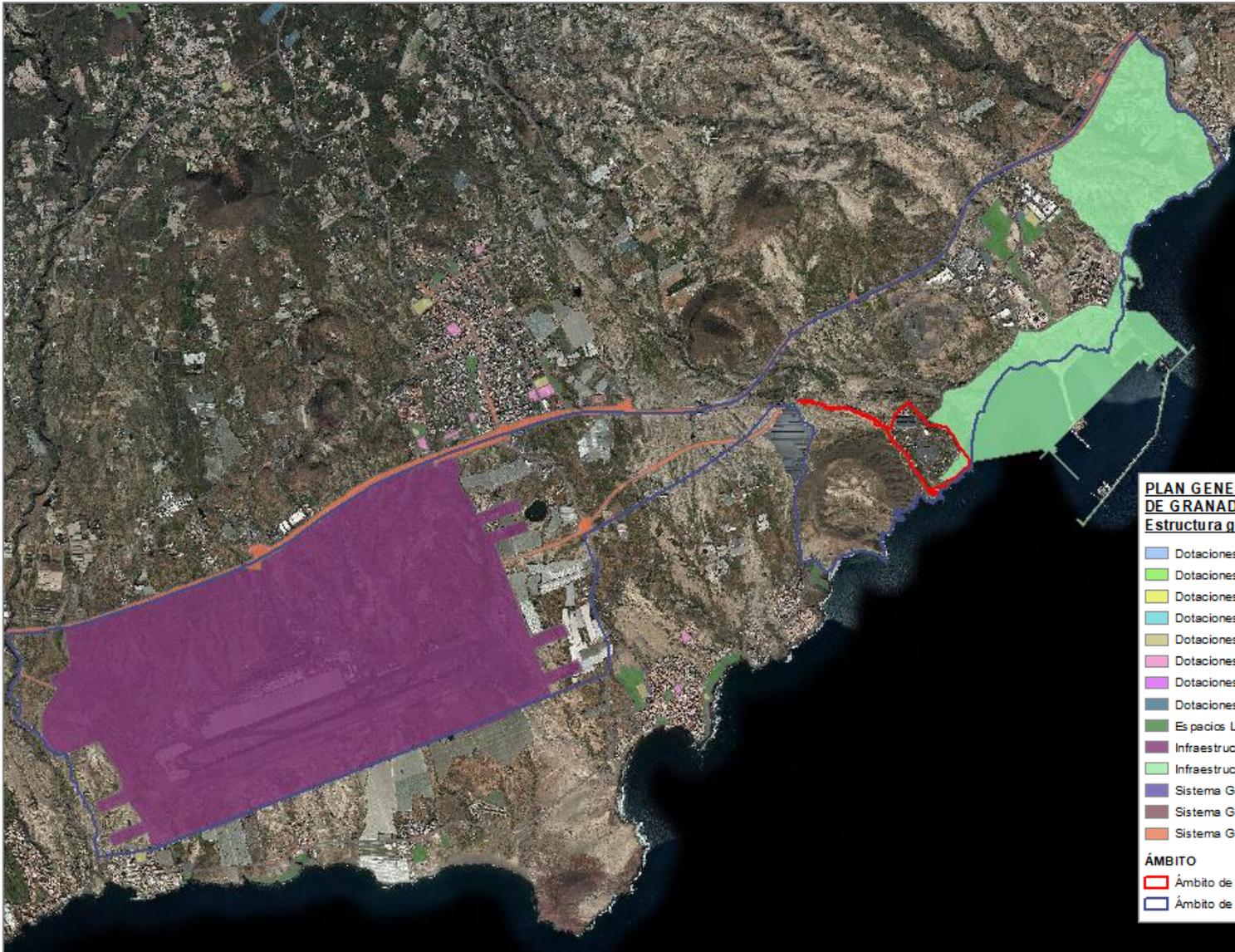
En el Ámbito de la OSE se incluyen todas las clases de suelo: rústico, urbano y urbanizable, en diversas categorías. En una mayor proporción que el resto, se reconoce el suelo rústico de protección de infraestructuras dividido en dos grandes bolsas en los extremos del ámbito, que albergan los usos relacionados con el Aeropuerto Reina Sofía y el Puerto de Granadilla.

La zona central, en sus suelos más próximos a la costa, se clasifica en su mayoría como rústico y se categoriza, muy fraccionadamente, en protección paisajística, agraria y territorial, diferenciándose una gran bolsa de suelo rústico de protección natural que alberga un Espacio Natural Protegido de Canarias: el Monumento Natural de Montaña Pelada.

Los suelos del Ámbito de la presente Modificación incluyen la delimitación de una bolsa de suelo urbanizable sectorizado ordenado y una pequeña superficie, en la zona más próxima a la costa, clasificada y categorizada como suelo rústico de protección de infraestructuras, suelos que en su día (2004) fueron incluidos en el Ámbito del Puerto de Granadilla y que, posteriormente (2011), fueron desafectados (véase el apartado correspondiente a la Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla).



Ámbitos de la Modificación Menor y de la OSE de la Plataforma Logística del Sur sobre Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona: Clases y categorías de suelo. Elaboración propia.



Ámbitos de la Modificación Menor y de la OSE de la Plataforma Logística del Sur sobre Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona:
Estructura general.
Elaboración propia.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE GRANADILLA DE ABONA
Estructura general

- Dotaciones y equipamientos. Administración pública
 - Dotaciones y equipamientos. Cementerio
 - Dotaciones y equipamientos. Cultural
 - Dotaciones y equipamientos. Defensa y seguridad
 - Dotaciones y equipamientos. Deportivas
 - Dotaciones y equipamientos. Docente
 - Dotaciones y equipamientos. Sanitario
 - Dotaciones y equipamientos. Social asistencial
 - Espacios Libres Públicos. Plazas y Parques
 - Infraestructuras aeroportuarias. Aeropuerto Tenerife Sur
 - Infraestructuras portuarias. Puerto de Granadilla
 - Sistema General de infraestructuras de Servicios básicos municipal
 - Sistema General de infraestructuras de transporte Vías municipal
 - Sistema General de infraestructuras de transporte Vías supramunicipal
- ÁMBITO**
- Ámbito de la Modificación
 - Ámbito de la OSE Plataforma Logística del Sur



5.3.2.2 El modelo de ordenación estructural

Los Sistemas Territoriales y Municipales definidos en el Plan General forman parte del modelo de ordenación estructural del municipio, localizando los usos dotacionales, de equipamientos, de espacios libres públicos y de infraestructuras que se consideran sistemas de carácter estructural para la organización y el funcionamiento urbano actual y futuro.

EL DESARROLLO DEL USO INDUSTRIAL ESTRATÉGICO

El uso industrial de carácter estratégico se localiza en el suelo urbano SP2-01 y en el sector de suelo urbanizable ordenado SP2-02 y no ordenado SP1 del Polígono Industrial de Granadilla, en las condiciones específicas que se determinan para cada uno de ellos con referencia a las intensidades y categorías del uso industrial.

Dada la importancia que adquiere el conjunto del área industrial estratégica y la necesidad de regulación concreta de las actividades a desarrollar en la misma, el PGO incluye criterios específicos aplicables a los correspondientes sectores.

EJE VIARIO AEROPUERTO – POLÍGONO / PUERTO

Siguiendo lo expuesto en la Memoria de Ordenación del PGO, *“en la franja del municipio delimitada por la Autopista TF-1 y la costa, se encuentran dos elementos primordiales para el funcionamiento del territorio insular: a) el Aeropuerto Tenerife Sur, como punto principal de entrada y salida del tráfico de pasajeros y mercancías por vía aérea, tanto nacional como internacional, encontrándose prevista la ampliación del mismo con una segunda pista; y b) el futuro Puerto Comercial de la isla a ejecutar en el Polígono Industrial de Granadilla, así como la actividad económica (empresarial o industrial) que en él se desarrolle”*.

La relación entre las infraestructuras citadas y el carácter de área estratégica de la zona supone un aumento en las actuales densidades de tráfico de las vías principales, por lo que resultaba necesario la creación de una conexión entre ambas instalaciones. Además, la creación de este elemento de la estructura general viaria responde también a: implantación de un sistema alternativo de transporte público colectivo (tren del sur); localización de un intercambiador de transporte que permita la funcionalidad intermodal de los sistemas de transporte público y de red viaria; previsión de una segunda pista del aeropuerto, situada entre la actual terminal y la autopista; la necesidad de dotar a las instalaciones portuarias de una accesibilidad adecuada a sus características e importancia; y la oportunidad de desarrollar un área estratégica para actividades terciarias y logísticas en el suelo urbanizable no sectorizado comprendido entre el aeropuerto y el polígono y limitado por el nuevo eje de conexión entre ambos y la autopista TF-1.

En consecuencia de lo expuesto, el PGO recoge un trazado que responde a las funciones que debe cumplir la vía para la adecuada conexión Aeropuerto – Polígono – Puerto, sin perjuicio de las adaptaciones que se puedan producir tras los estudios específicos que se realicen o mediante la formulación del correspondiente Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur.

5.3.2.3 Plataforma Logística del Sur de Tenerife

En la definición del Modelo de Ordenación Estructural de Granadilla de Abona, como ya se ha comentado, adquiere una relevancia fundamental la localización en el municipio del Aeropuerto Tenerife Sur y del Polígono Industrial de Granadilla, y el Puerto Comercial.

A tales infraestructuras y actividades se sumaban otras previsiones y consideraciones que obligaban necesariamente a considerar la necesaria interrelación entre uno y otro ámbito y a determinar dentro de la Estructura general una plataforma de carácter estratégico del Sur de Tenerife conformada por los siguientes componentes: Aeropuerto Tenerife Sur (con la ampliación prevista para el mismo) – zona para actividades terciarias, logísticas y de servicio al transporte - Polígono Industrial de Granadilla (con la incorporación de las actividades de la ZEC) - Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

Aunque determinadas decisiones de ordenación sobre las infraestructuras de transporte aéreo y marítimo y sobre las actividades económicas de primer orden, superaban el alcance competencial de la Administración municipal, no por ello se desatendió desde el planeamiento general la incorporación de tales aspectos como elementos principales de la organización funcional y estructural del municipio. Por lo tanto, el PGO incorpora una serie de propuestas respecto a las cuestiones de índole urbanística que deben tenerse en cuenta en el desarrollo futuro del conjunto.

Memoria del PGO de Granadilla de Abona

“(…) Por tanto, el modelo de ordenación estructural propuesto en este Plan General determina la consideración de un gran espacio como plataforma o complejo multifuncional de carácter estratégico, conformado por el ámbito del Sistema Aeroportuario, el Polígono Industrial y la zona de servicio del nuevo Puerto que ubicará en el mismo (incluida su ampliación hasta el límite este del término municipal), y el suelo de la franja de terrenos existente entre uno y otro. Por estos terrenos intermedios discurrirá la línea de tren del sur y el nuevo viario de conexión entre ambas infraestructuras de transporte, y en ellos deberá localizarse el intercambiador de los modos de transporte público, sirviendo de ámbito para desarrollar actividades terciarias y empresariales.

La Plataforma se articula en cuatro grandes ámbitos de carácter estratégico y estructurante:

- *Aeropuerto Tenerife Sur*
- *Puerto de Granadilla*
- *Área Estratégica de suelo urbanizable no sectorizado para Actividades Terciarias, Logísticas y del Transporte*
- *Área Estratégica Polígono Industrial, que está conformada por los siguientes:*
 - *Suelo urbano*
 - *SP2-01 Industrial*
 - *Unelco*
 - *Disa*
 - *Sectores de suelo urbanizable ordenado*
 - *SP2-01 Industrial*
 - *ITER*
 - *Sectores de suelo urbanizable no ordenado*
 - *Polígono Industrial SP1*

La definición de la plataforma o complejo de carácter estratégico no tiene otro efecto o incidencia en los respectivos sectores o ámbitos que lo componen que determinar la obligación de las Administraciones competentes y los organismos o entidades implicadas, de actuar de forma coordinada en la formulación del planeamiento territorial, en la tramitación, gestión y ejecución del planeamiento que desarrolle la ordenación pormenorizada de los respectivos ámbitos, y en la realización en común de determinados aspectos y actuaciones de interés general.

Dada la importancia y la singularidad de la Plataforma planteada y la obligación de reordenar los ámbitos y las condiciones del planeamiento vigente en el ámbito del Polígono Industrial, en el epígrafe siguiente se definen los criterios y recomendaciones que establece el planeamiento general para la citada reordenación. Su contenido, anticipado en el Avance, proviene del documento denominado “Propuesta de actuación coordinada en el Polígono Industrial de Granadilla y el nuevo Puerto Comercial”, suscrito en marzo de 2000 por la comisión creada al efecto y formada por técnicos de la Autoridad Portuaria, la Sociedad Polígono Industrial de Granadilla y Parque Tecnológico, Cabildo Insular de Tenerife y Ayuntamiento de Granadilla de Abona, así como del anexo que contiene el informe complementario del representante municipal en dicha comisión.

Esta propuesta, posteriormente avalada por los respectivos órganos de las administraciones u organismos, se elaboró en ejercicio del principio de cooperación administrativa enunciado en la legislación canaria de ordenación del territorio”.

Siendo así, a pesar de que el PGO hace su valoración y establece unas pautas para el desarrollo de los suelos que integran la denominada Plataforma Logística del Sur, en su cuerpo alude a las Administraciones competentes para la formulación coordinada del planeamiento territorial correspondiente. Para dicha coordinación, el PGO resalta los siguientes aspectos a tener en cuenta:

1. Definición del ámbito portuario
2. Accesibilidad viaria y conectividad
3. Nuevas demandas de movilidad
4. Infraestructuras hidráulicas
5. Infraestructuras energéticas y de comunicaciones
6. Ordenación de los usos
7. Planeamiento urbanístico y territorial
8. Instituto Tecnológico y de Energías Renovables
9. ZEC y zona franca
10. Ampliación hasta el barranco del Río

En referencia al planeamiento territorial citado por el PGO, este destina un apartado de su Memoria a las áreas estratégicas como Operaciones Singulares Estructurantes del PIOT, que dice así:

7.3.- LAS ÁREAS ESTRATÉGICAS COMO OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES DEL PIOT

“El Plan Insular de Ordenación de Tenerife considera la Plataforma Logística del Sur como una de sus principales operaciones singulares estructurantes.

Para el PIOT el objetivo principal de esta operación es “constituir un gran área logística que abarque las dos principales infraestructuras de transporte de la isla y sus entornos inmediatos. En este área se localizan las principales instalaciones insulares de conexión de la isla con el exterior y una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y aquellos usos industriales que, por sus específicas características, deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en el área”.

El PIOT señala que “en orden a garantizar su papel de suelo destinado a albergar instalaciones y servicios básicos de nivel insular, han de seguirse los siguientes criterios con respecto a la implantación de usos e instalaciones:

- *Concentrar aquellas actividades propias del carácter que debe adquirir el área, evitando la dispersión por el territorio insular de instalaciones menores de la misma naturaleza.*
- *Paralelamente, se deberá evitar la aparición de aquellos usos e instalaciones que pueden ubicarse en otros ámbitos y puedan representar una hipoteca en la disponibilidad de suelo de reserva para los servicios necesarios”.*

5.3.2.4 Equipamiento de investigación (ITER)

El equipamiento de investigación ITER está incluido en el, denominado por el PGO, Sistema de Equipamientos Estructurantes. A pesar de que en el plano de ordenación del Plan General que refleja la Estructura general se determina como dotación de investigación, según reza la Memoria de ordenación del PGO, lo cierto es que las instalaciones del ITER, ubicado en el Polígono Industrial de Granadilla, desarrolla actividades que pueden ser incluidas en categorías de uso diferentes.

Así, dice el texto del PGO, mientras el Centro de Visitantes y las actividades divulgativas del parque tecnológico pueden considerarse dotaciones culturales, las instalaciones de la planta de concentración Euclides y el túnel aerodinámico para el estudio de las acciones del viento, parecen tener un claro componente de centro de investigación; sin embargo, los parques eólicos podrían considerarse dentro del uso de infraestructuras de energía. Por eso, en las determinaciones sobre el uso característico del sector se determinan de forma conjunta los usos de equipamiento (cultura y de investigación) e industrial, y el carácter estratégico del centro.

5.3.2.5 Sector de suelo urbanizable ordenado: ITER

SECTOR	ITER
USO CARACTERÍSTICO	EQUIPAMIENTO - INDUSTRIAL - ESTRATÉGICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN	Plan General de Ordenación Plan Especial ITER
ÁMBITOS DE GESTIÓN	Según Plan Especial

ANTECEDENTES:

- El Sector de suelo apto para urbanizar SP-1, fue objeto de una Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento en el ámbito del Polígono Industrial, con el fin de desdoblar el Sector SP-1 en dos sectores denominados SP1-01 y SP1-02.
- La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 30 de junio de 1999, acordó suspender la aprobación definitiva de esta Modificación Puntual, a fin de que en vez de subdividir el sector en dos, se cree un nuevo sistema general a desarrollar mediante Plan Especial.
- Con fecha 16 de febrero de 2001 se suscribió un convenio urbanístico entre el Ayuntamiento de Granadilla de Abona y el Instituto Tecnológico de Energías renovables (ITER) por el que se garantiza el aprovechamiento urbanístico que habría de corresponder al municipio.
- El Pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el día 29 de marzo de 2001 acordó aprobar la modificación puntual para crear el sistema general en el ámbito del ITER a desarrollar mediante Plan Especial.
- Mediante Orden de 12 de diciembre de 2002 del Consejero de Política Territorial y Medio Ambiente, se tomó conocimiento del Texto Refundido de la citada Modificación Puntual.
- El Plan Especial ITER se formuló en desarrollo de la Modificación Puntual citada anteriormente, siendo aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 27 de enero de 2003.

INSTRUCCIONES Y DETERMINACIONES:

- El Plan Especial deberá reordenar las zonas reflejadas en los planos de ordenación pormenorizada, dada la afección sobrevenida del espacio portuario.
- Una vez se apruebe el Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife será necesario proceder a la adaptación del Plan Parcial y Proyecto de Urbanización al mismo, en su caso.
- Aplicación de la Ley de Costas:
 - Los usos en servidumbre de protección estarán a lo dispuesto en los artículos 24,25 y 26 de la Ley de Costas.
 - La servidumbre de tránsito al artículo 27 de la Ley de Costas.
 - La zona de influencia al artículo 30 de la Ley de Costas.
 - Las instalaciones de tratamiento de aguas residuales al artículo 44-6 de la Ley de Costas.
 - Las instalaciones y construcciones existentes en dominio público y servidumbre de protección, a lo establecido en las Disposiciones Transitorias Tercera y Cuarta de la Ley de Costas y su modificación por la Ley 53/2002, de 30 de diciembre.
 - Los usos ó actuaciones que se proyecten en zona de dominio público precisarán previo otorgamiento de la autorización ó concesión prevista en la Ley de Costas.
 - El litoral es un territorio singular y escaso muy requerido para el emplazamiento de múltiples usos e instalaciones por ello se deberá ordenar cuidadosamente la organización multifuncional del espacio, haciendo compatibles los usos públicos y privados con la salvaguarda de los recursos naturales, paisajísticos y culturales, debiendo cumplir en cualquier caso lo dispuesto en la Ley de Costas y su Reglamento.
- Planos de Ordenación Pormenorizada: OP-17.1 y OP-17.2



6 OTROS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO Y/O CONDICIONANTES DE ORDENACIÓN

6.1 Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur (Anulado)

Tal y como se ha indicado apartados anteriores, según lo dispuesto en el PIOT, la OSE de la Plataforma Logística del Sur debe ser ordenada por un plan territorial parcial. Este PTP se formuló y aprobó definitivamente en el año 2008, pero fue anulado por Sentencia del Tribunal Supremo en 2013 a causa de ciertos defectos procedimentales.

Aun habiendo sido anulado el instrumento, resulta altamente interesante esbozar en este documento su propuesta de ordenación, como resultado de un detallado análisis de la delimitación, de su entorno y de sus necesidades, y dado que, a pesar de lo sucedido a posteriori, en su momento se consideró adecuado, se aprobó y estuvo en vigor durante varios años.

6.1.1.1 Retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur

Tras un detallado análisis del entorno y de los condicionantes de ordenación para el Ámbito de la Plataforma Logística del Sur, el PTP emite un diagnóstico en torno a dos consideraciones finales:

1. Un ámbito especialmente idóneo para el desarrollo del proyecto estratégico de la Plataforma Logística del Sur:
 - Por la concentración de Puerto y Aeropuerto en un territorio próximo: ésta es una circunstancia muy favorable que muy excepcionalmente se presenta.
 - Por la dimensión del ámbito: 2.501,5 Has, de las cuales 1.400,4 (un 56%) corresponden al entorno funcional del Nuevo Puerto Comercial y al Aeropuerto.
 - Por la localización y conectividad insular: en el centro de un área insular de gran dinámica de desarrollo, y conectado directamente a la Autopista TF-1, columna vertebral de la isla.
 - Por su carácter de pieza de potenciación del Sur de la isla, y su elevado potencial de proyección de sinergias territoriales y socioeconómicas en su entorno.
 - Por los condicionamientos internos mínimos de dicho ámbito: el nivel de servidumbres y condicionamientos de partida es excepcionalmente bajo para el caso de un entorno aeroportuario y portuario.
 - Por los condicionamientos topológicos: tanto en su forma regular, como por su topografía admisible, el ámbito va a permitir un desarrollo razonable de la ordenación de la PLS.
 - Por su viabilidad medioambiental: la PLS comprende zonas funcionales en las que ya existen instalaciones en marcha y proyectos ya sancionados por los correspondientes estudios de incidencia ambiental. Por otra parte, el impacto del nuevo desarrollo de la PLS es compatible a escala municipal e insular, tal y como reflejan el diagnóstico ambiental del Plan General de Granadilla y el Plan de Ordenación de Recursos Naturales del PIOT.
2. Una adecuada configuración de partida de entidades gestoras y marco de competencias para hacer realidad este proyecto innovador.
 - La viabilidad de la futura Plataforma Logística del Sur no va a depender únicamente del nivel de acierto de su concepción y planificación, sino de su gestión. El concepto innovador de “plataforma supra-puerto/aeropuerto”, que engloba ambas infraestructuras con su entorno funcional,

requiere un modelo de gestión respetuoso con los ámbitos de competencias de las entidades gestoras de ambas infraestructuras que, a la vez, resuelva su interacción con el entorno.

- En este sentido, el ámbito está preconfigurado en base a tres entidades gestoras de rango equivalente: la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, el Aeropuerto de Tenerife Sur (ambas dependientes del Ministerio de Fomento de la Administración Central), con el contrapunto del Polígono Industrial de Granadilla (que cuenta con presencia del Cabildo Insular de Tenerife). Esta configuración de partida es especialmente favorable para impulsar el necesario proceso concertado sobre todo el conjunto de la PLS, con similar sensibilidad por el largo plazo, siempre bajo el marco planificador territorial y urbanístico del Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Granadilla de Abona.

Y también expone una serie de conclusiones de lo anterior, a partir de las que se conforma la lista de los principales retos de la planificación del PTP:

1. La materialización del concepto innovador de Plataforma Logística del Sur como unidad o marco funcional que engloba dos infraestructuras nodales del transporte (puerto y aeropuerto) y su entorno funcional inmediato.
 - La integración de Puertos y Aeropuertos con su entorno funcional responde a una necesidad creciente en el mundo de la planificación territorial. El proyecto de PLS constituye una iniciativa innovadora de articular esta integración mediante una figura de planeamiento y una concepción funcional no meramente pasiva, sino activa, en la que el entorno funcional o “interpuerto” adquiere una importancia clave en el conjunto.
 - Con este proyecto, Tenerife puede dotarse de un gran marco de oportunidad para dar respuesta no solamente a las garantías de conectividad y aprovisionamiento a largo plazo, sino a la puesta en pie de un importante polo de desarrollo económico insular.
2. Convertir en operativo el concepto habitualmente pasivo de “reserva estratégica”, ordenando y regulando su desarrollo a corto, medio y largo plazo.
 - Esa planificación y gestión ha de partir del respeto del ámbito de competencia de cada una de las grandes “piezas” funcionales de la PLS, pero estableciendo marcos claros de planificación global, de resolución de las interfases de las infraestructuras y de concertación de las decisiones de implementación y gestión de los sistemas comunes de infraestructuras.
 - Cada nuevo desarrollo parcial va a interactuar sobre todo el conjunto. La PLS ha de dotarse de imprescindibles sistemas de flexibilidad, y su planeamiento ha de definir el marco genérico de “reserva”, que contemple, entre otros aspectos, los siguientes:
 - Regulación flexible y concertada de competencias y actuaciones.
 - Definición de una estructura básica de ordenación.
 - Establecimiento de unidades de actuación de escala adecuada.
 - Marco flexible de prioridades de desarrollo.
3. Establecer las bases de la necesaria coordinación de las infraestructuras fundamentales de la PLS (infraestructuras de accesibilidad e infraestructuras básicas), tanto en su planificación como en su ejecución y gestión.
 - La PLS es un proyecto a largo plazo, que ha de articular procesos de planeamiento a corto con el concepto de “reserva estratégica”, habitualmente incorporado a la planificación portuaria y aeroportuaria, pero de más difícil encaje territorial y urbanístico.

4. Hacer viable un marco sostenible y de calidad de este proyecto singular, integrado en el territorio y respetuoso con el medio ambiente, y de alto valor socioeconómico.
 - El PTP debe elaborar las determinaciones, recomendaciones indicativas y orientativas, en perfecta coordinación con las directrices y estrategias definidas en el Estudio de Contenido Ambiental (ver Apartado I.0.1), para la consecución de la Plataforma como un área de actividades económicas e infraestructurales sostenibles:
 - Protección de áreas de valor ambiental (Montaña Pelada y barrancos).
 - Corrección de impactos de los nuevos desarrollos.
 - Adecuada integración del nuevo paisaje industrial y logístico desarrollado.
 - Compatibilidad de toda la gama de actividades de posible implantación.
 - La calidad integral como criterio de desarrollo.

6.1.1.2 Estructura y ordenación general

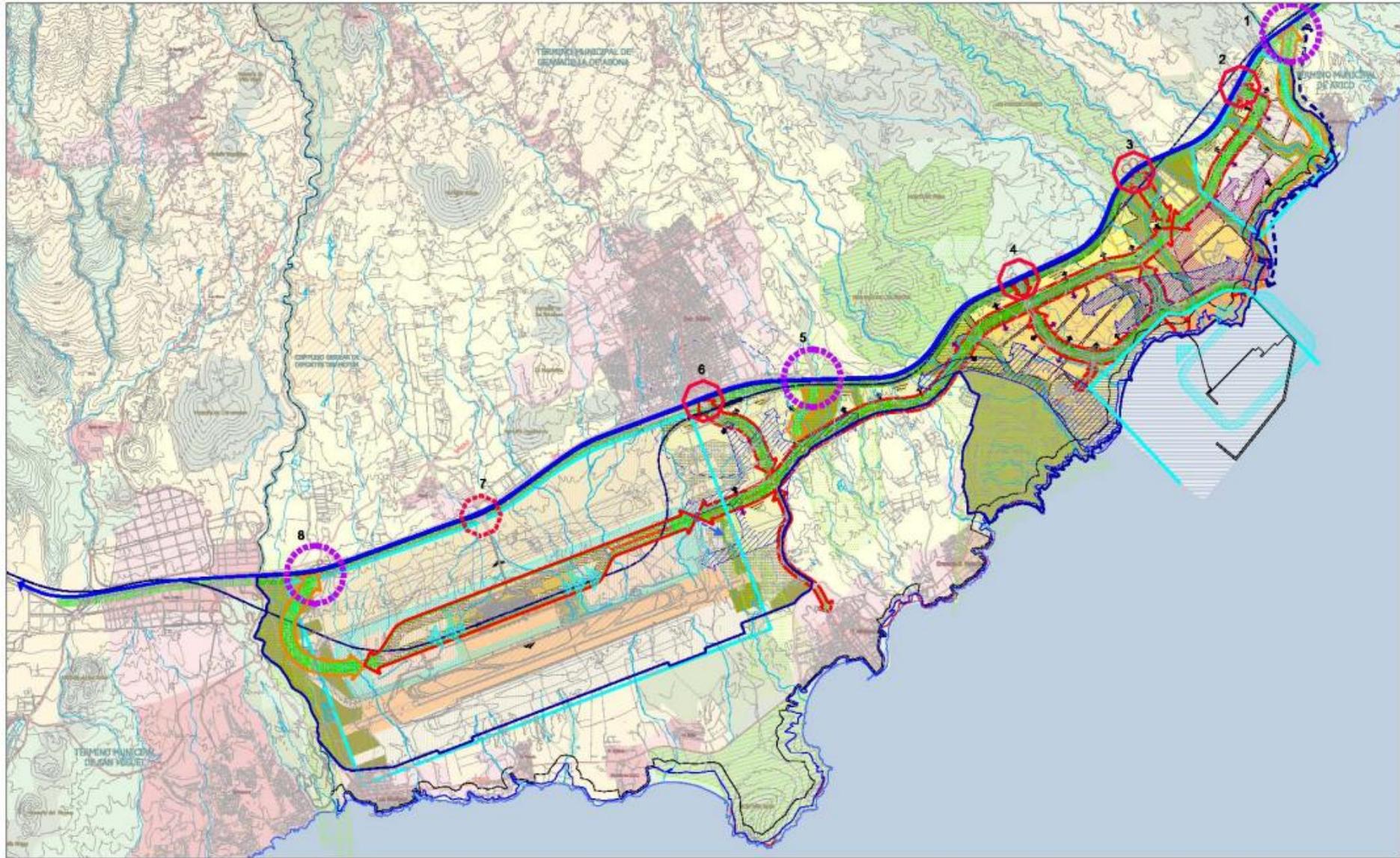
La propuesta de ordenación de la PLS se articula en torno a cinco grandes ejes fundamentales:

1. Una estructura general organizada en torno a tres Áreas Funcionales principales con el Puerto y Aeropuerto como ámbitos “motores” o condicionantes, y con una función activa del Entorno Funcional o Interpuerto), y un área ambiental (Montaña Pelada).
2. Ordenación de usos y actividades según la mayor o menor proximidad respecto al Puerto y Aeropuerto, y la distinta funcionalidad de estos espacios (zonificación por Líneas de Actividad), conforme a un sistema cuyas unidades elementales de desarrollo son los Parques de Actividad.
3. Estructura general de la Red de Comunicaciones, articulada en torno a grandes corredores: los principales, el eje de la Autopista TF-1 y el eje Corredor Central interior de la Plataforma, con diferentes ejes de conexión entre ambos y con el Puerto. La PLS planifica dos nuevos accesos: el nuevo acceso este al Puerto, y el nuevo acceso oeste al Aeropuerto. El Tren del Sur articulará la Plataforma con el norte de la isla, con dos estaciones en su ámbito.
4. Una estructura ambiental y paisajística que configura la identidad paisajística de la PLS, definida por la “gran escala” de ordenación de espacios y corredores paisajísticos y medioambientales, incluyendo los elementos protegidos más significativos, el Monumento Natural de Montaña Pelada y los barrancos clasificados como Suelo Rústico de Protección Ambiental y Paisajístico.
5. Un proceso de desarrollo multidireccional y abierto, a partir del Puerto, las instalaciones actuales del Aeropuerto (que prevé su ampliación con una nueva pista) y las áreas consolidadas del Polígono Industrial de Granadilla, en función de demandas del mercado y la distinta vocación funcional y de usos de los nuevos sectores de la PLS.

6.1.1.3 Estructura y ordenación, y desarrollo de la PLS

A continuación se muestran las siguientes imágenes extraídas del documento denominado Resumen y conclusiones del PTP de la Plataforma Logística del Sur:

- Plano de ordenación: Ordenación funcional básica de la PLS.
- Esquema de ordenación: Áreas funcionales de la PLS.
- Esquema de ordenación: Líneas de Actividad de la PLS.
- Esquema de ordenación: Red de comunicaciones de la PLS.
- Esquema de ordenación: Sectores de planeamiento y zonificación y clasificación del suelo.
- Esquema de ordenación: Proceso de desarrollo de la PLS.



MODIFICACIÓN DEL PIOT PARA LA ORDENACIÓN DEL ITER

La Plataforma Logística del Sur de Tenerife (PLS) está integrada por tres grandes Áreas Funcionales y un área ambiental:

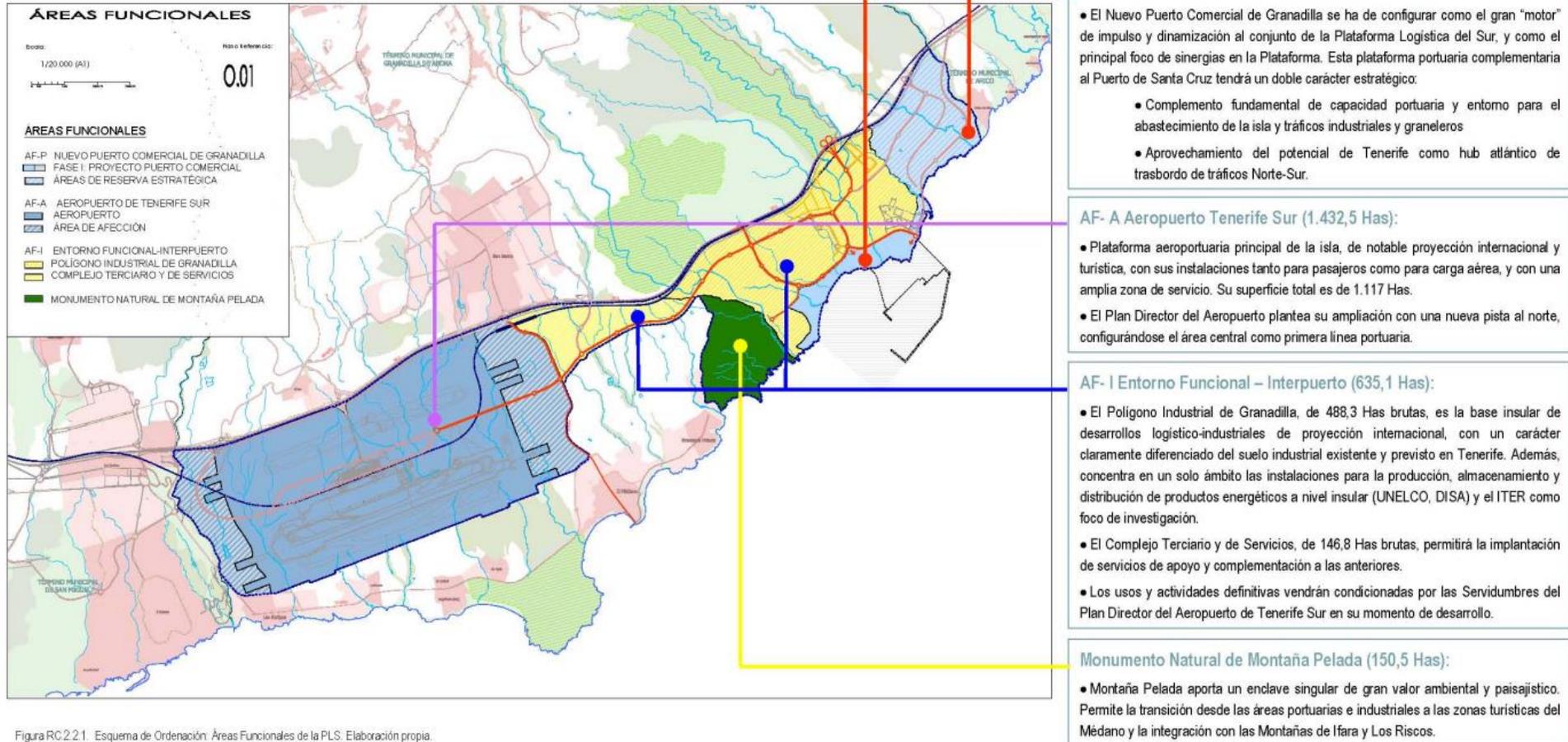


Figura RC2.21. Esquema de Ordenación Áreas Funcionales de la PLS. Elaboración propia.

Zonificación por Líneas de Actividad

Los espacios y actividades de la PLS se zonifican en relación con su proximidad física y relación funcional con las interfaces tierra-mar del Puerto y tierra-aire del Aeropuerto (zonificación por Líneas de Actividad).

Concepto de Parques de Actividad

Son unidades básicas de ordenación y gestión, como ámbitos funcionalmente homogéneos de actividad (logísticos, industriales, servicios, tecnológicos...), con un proceso de promoción y gestión unitario, de un tamaño entre 15-20 hasta 100 has, planificados unitariamente. Pueden ser monocliente (privados) o multiclientes (públicos). Los Parques de Actividad se agrupan en "supermanzanas" o sub-sectores, con actividades compatibles.

ACTIVIDADES DE PRIMERA LÍNEA AEROPORTUARIA

• Actividades directamente ligadas a los procesos de intercambio tierra-aire. Son las actividades específicas de interfase aérea, y se desarrollan en conexión directa con la plataforma del aeropuerto.

Tipos de Parques de Actividad

- Terminales de pasajeros, carga aérea y otros.

ACTIVIDADES DE SEGUNDA LÍNEA AEROPORTUARIA

• Actividades no estrictamente necesarias para el intercambio tierra-aire, que prestan servicios complementarios a las de primera línea aeroportuaria. Se localizan en el recinto aeroportuario, aunque no en contacto directo con la Plataforma.

Tipos de Parques de Actividad

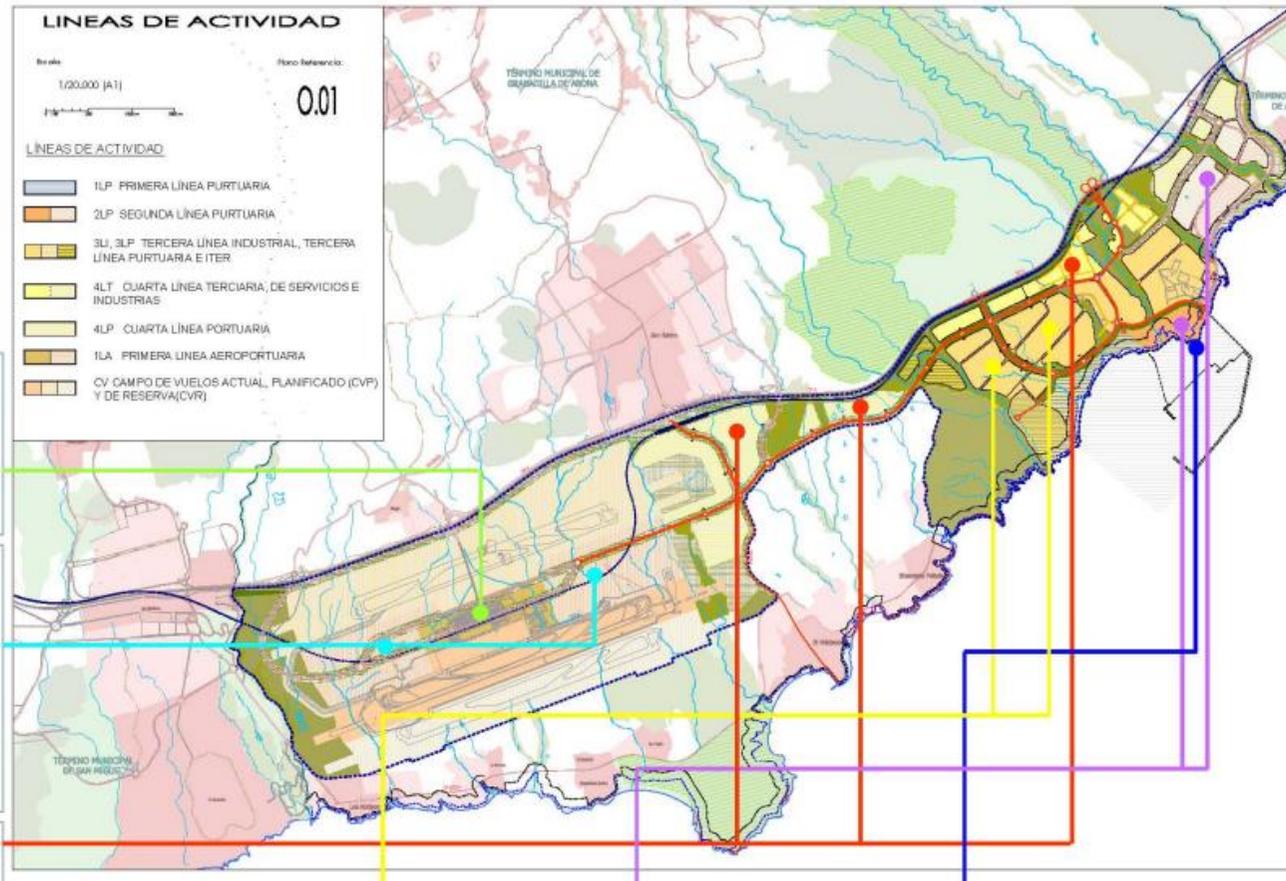
- Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero, Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios, Parques de Servicios Aeroportuarios a las Aeronaves y Generales.

ACTIVIDADES DE CUARTA LÍNEA

• Actividades mixtas o de servicios, que aprovechan las sinergias de la localización en un ámbito de alta accesibilidad multimodal para pasajeros y mercancías, y de centralidad insular.

Tipos de Parques de Actividad

- Parques empresariales, terciarios y Centros Integrados de Servicios, Parques Multifuncionales y Parques Tecnológicos (próximos al ITER).



ACTIVIDADES DE TERCERA LÍNEA

• Actividades empresariales, industriales, logísticas y de servicios, y actividades dotacionales, relacionadas de alguna forma con los tráficos portuarios y, en menor medida, aeroportuarios, y el conjunto de servicios al complejo anterior.

Tipos de Parques de Actividad

- Parques de Industria Ligera y Multifuncionales, Parques Logísticos y de Distribución, Ecoparques y Parques de Industrias Básicas, y Parques Tecnológicos (próximos al ITER).

ACTIVIDADES DE SEGUNDA LÍNEA PORTUARIA

• Actividades no estrictamente necesarias para el intercambio tierra-mar, pero que complementan a las de primera línea y contribuyen a mejorar el servicio. Se localizan lo más próximas posibles a las terminales de primera línea.

Tipos de Parques de Actividad

- Zonas de Industria Portuaria, Parques de Infraestructuras Energéticas y Zonas de Actividades Logísticas Portuarias.

ACTIVIDADES DE PRIMERA LÍNEA PORTUARIA

• Actividades directamente ligadas a los procesos de intercambio tierra-mar. Constituyen el núcleo básico de la operativa portuaria, y se desarrolla en las terminales marítimas.

Tipos de Actividad

- Terminales de graneles, contenedores y mercancía rodada y general.

Figura RC.23.1 Esquema de Ordenación: Líneas de Actividad de la PLS. Elaboración propia.

La Red de Comunicaciones Vias, base de la estructura general de la PLS

Los grandes ejes de comunicaciones internos de la PLS ponen en relación sus Áreas Funcionales entre si y con el conjunto de la Isla, y delimitan los ámbitos de desarrollo de actividades. Estos grandes ejes viarios se establecen como la estructura básica del conjunto de la Plataforma.

Accesibilidad general a la PLS y Enlaces con la Autopista TF-1

La PLS se conecta **actualmente** con la Autopista TF-1 a través de los siguientes Ejes de Acceso, que comunican directamente con el Corredor Central, Puerto y Aeropuerto:

- **Enlace de San Isidro**, conexión entre la TF-1 y la carretera TF-64 que dota de accesibilidad a la zona costero-turística de El Médano.
- Los dos **tramos de acceso actuales al Polígono Industrial, este y oeste**, que comunican con el Sistema Viario de distribución del Polígono.
- **Actual Acceso al Aeropuerto de Tenerife Sur**, permite el acceso a las actuales instalaciones, condicionado a medio-largo plazo por la ampliación del Aeropuerto.

La **propuesta** de estructura de enlaces de la PLS con la Autopista TF-1 es la siguiente:

Los enlaces que dotarán de accesibilidad a la Plataforma a **corto-medio plazo** se realizan sobre los ya existentes en la actualidad o sobre la remodelación de los mismos:

- **Acceso al Área de Reserva Portuaria**. Remodelación del enlace existente dotando de acceso al Área de Reserva del Puerto.
- **Acceso Este del Polígono Industrial de Granadilla**. Enlace existente de acceso al Polígono Industrial, por su lado oriental.
- **Acceso Oeste del Polígono Industrial de Granadilla**. Enlace existente de acceso al Polígono Industrial, por su lado occidental.
- **Acceso a la Carretera TF-64**. Enlace existente de acceso a San Isidro, y al Complejo Terciario y de Servicios de la PLS, estando prevista su remodelación en el PGO de Granadilla.
- **Acceso actual al Aeropuerto de Tenerife Sur**. Enlace existente de entrada al Aeropuerto, condicionado a la construcción de la pista norte.

Los posibles **enlaces a largo plazo**, de nueva construcción (constituídos en **Accesos Principales**) que se proponen son:

- **Nuevo Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla**: eje de nuevo desarrollo que conecta al puerto con la Autopista TF-1 y con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

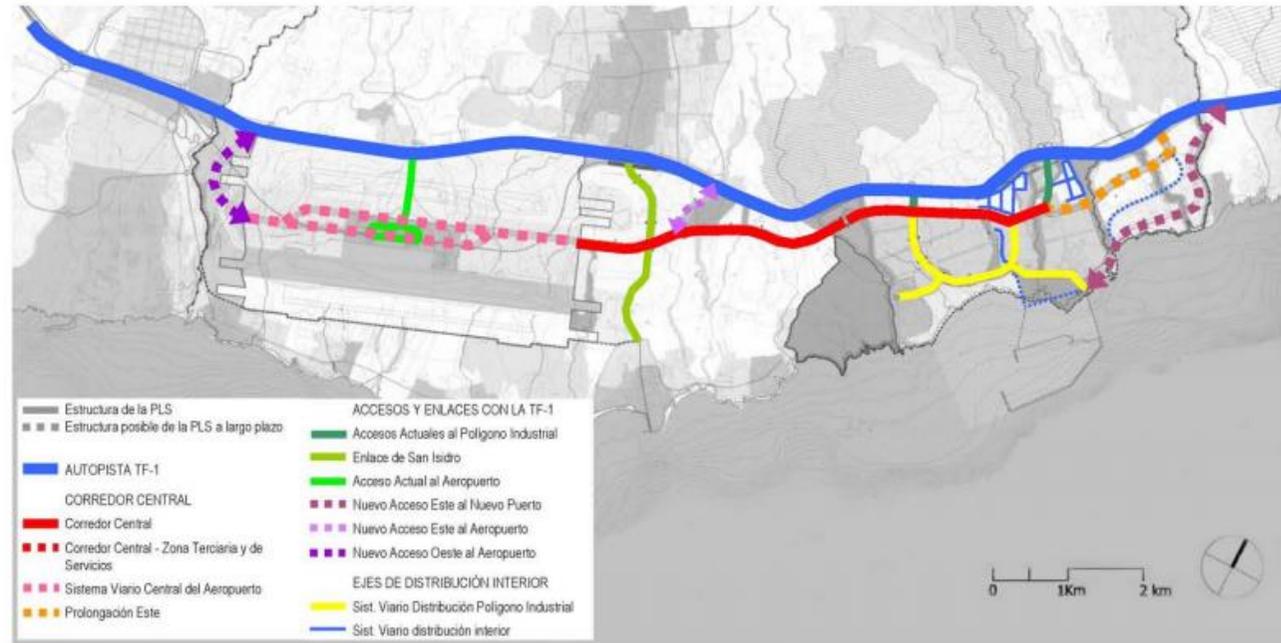


Figura RC.2.4.1. Esquema de Ordenación: Red de comunicaciones viarias de la PLS. Elaboración propia.

- **Nuevo Acceso Este al Aeropuerto**, conexión del aeropuerto con la autopista, en continuidad con la circunvalación de San Isidro propuesta por el PGO de Granadilla.

- **Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto**, permitiendo el acceso directo a través de la Autopista TF-1 al aeropuerto desde las principales áreas turísticas del Sur insular.

Estructura de la Red de Comunicaciones Vias de la PLS

La Red de Comunicaciones Vias de la PLS consta fundamentalmente de los siguientes elementos:

- **TF-1**: Eje de relación general de la PLS con el resto del territorio insular. Se proponen tres nuevos enlaces en el ámbito de la Plataforma.
- **Corredor Central** de la PLS, que supone la propuesta viaria fundamental de articulación interna a **corto-medio plazo** de la PLS. Paralela a la autopista, se constituye como alternativa interna de canalización de relaciones y tráfico entre las distintas Áreas Funcionales.
- **Otros Ejes básicos de Distribución interior** de la PLS: Sistemas Varios de distribución en el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, de distribución del Polígono Industrial de Granadilla, y de distribución del Aeropuerto de Tenerife Sur.

El Tren del Sur

El proyecto del Tren del Sur supondrá una radical transformación de las comunicaciones en la Isla de Santa Cruz de Tenerife, una oportunidad de desarrollo territorial que ha de convertirse en la pieza clave del proceso de transformación de sus infraestructuras viarias.

El Plan Territorial Parcial de la PLS recoge el trazado propuesto por el documento de Avance del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur en su Ordenación y lo integra, a largo plazo, en la ordenación general de la Plataforma, incorporando las estaciones de San Isidro y del Edificio Terminal del Aeropuerto de Tenerife Sur.

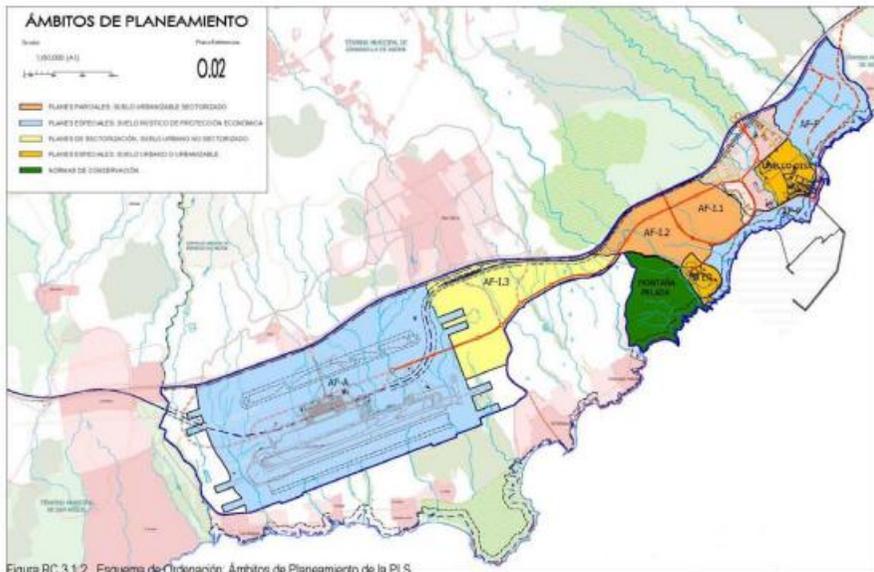
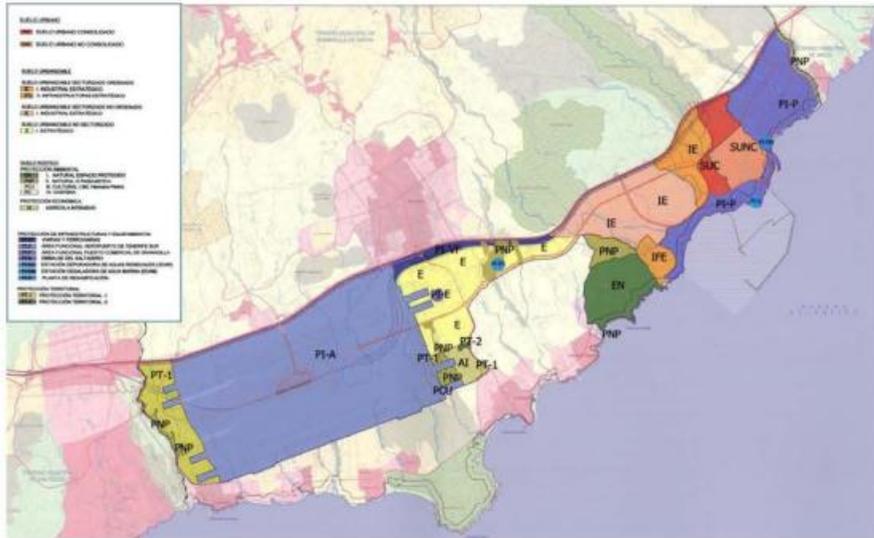


Figura RC.3.1.2. Esquema de Ordenación. Ámbitos de Planeamiento de la PLS.

Determinaciones sobre clases de suelo en el PTP

1.1. Suelo urbano.

1.1.1. Suelo urbano consolidado.

- Sector industrial SP.2-01.

1.1.2. Suelo urbano no consolidado.

- Parque Especial de Infraestructuras Básicas (UNELCO – DISA).

1.2. Suelo urbanizable.

1.2.1. Suelo urbanizable sectorizado ordenado.

- I. Industrial estratégico.
 - Sector Industrial SP. 2-02.
- II. Infraestructuras estratégico.
 - Parque de Actividades del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables P3-ITER.

1.2.2. Suelo urbanizable sectorizado no ordenado.

- I. Industrial estratégico.
 - Parques de Actividades Área Funcional Polígono Industrial de Granadilla.

1.2.3. Suelo urbanizable no sectorizado.

- I. Estratégico.
 - Área Funcional Complejo Terciario y de Servicios.

1.3. Suelo rústico.

1.3.1. Suelo rústico de protección ambiental.

- I. Natural, Paisaje Protegido.
 - Montaña Pelada.
- II. Natural o Paisajística.
 - Barrancos: son de carácter estructurante para el sistema paisajístico de la Plataforma, y adscribibles a los sistemas generales municipales los barrancos: del Río, de la Barca, de los Balos y de la Orchilla.
 - Llano del Guirre en Montaña Pelada.
- III. Cultural.
 - BIC Hermano Pedro.
- IV. Costera.
 - Sector de costa del ITER (correspondiente al Dominio Público).
 - Sector de costa del Área de Reserva del Nuevo Puerto.

1.3.2. Suelo rústico de protección económica.

- I. Agrícola intensivo.

1.3.3. Suelo rústico de protección de infraestructuras y equipamientos.

- Vías: márgenes de la autopista TF-1
- Ferroviarias: trazado del Tren del Sur.
- Área Funcional Aeropuerto Tenerife Sur.
- Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla.
- Embalse del Saltadero.
- Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR).

1.3.4. Suelo rústico de protección territorial.

- I. Protección territorial 1
 - Terrenos de articulación con el borde este y oeste del aeropuerto.
- II. Protección territorial 2
 - Terrenos junto a la carretera TF-64.

Ámbitos de planeamiento, sectores y figuras correspondientes de planeamiento de desarrollo:

Planes Parciales para el desarrollo del suelo urbanizable sectorizado	
Zona Funcional Polígono Industrial de Granadilla	<ul style="list-style-type: none"> • AF-1.1 • AF-1.2
Planes Especiales para la planificación suelo rústico de protección económica.	
Zona Funcional del Puerto de Granadilla	<ul style="list-style-type: none"> • AF-P: Puerto de Granadilla
Zona Funcional del Aeropuerto de Tenerife Sur	<ul style="list-style-type: none"> • AF-A
Planeamiento de desarrollo remitidos a la Revisión Parcial del PGO y Proyectos Técnicos	
Zona Funcional Complejo Terciario y de Servicios	<ul style="list-style-type: none"> • AF-1.3
Planes Especiales en suelo urbano o urbanizable	
	<ul style="list-style-type: none"> • Parque de Actividad de UNELCO-DISA • Parque de Actividad del ITER
Normas de Conservación	
Montaña Pelada	<ul style="list-style-type: none"> • Monumento Natural de Montaña Pelada

Criterios de desarrollo progresivo de la PLS

Evolución sobre la base de demandas, actuaciones proactivas y con visión estratégica de la Plataforma.

- El desarrollo de la PLS ha de llevarse a cabo, necesariamente, mediante procesos incrementales, en diversas áreas de avance, y siempre en función de la evolución de las diversas demandas, y de actuaciones de tipo proactivo para dotar a la plataformas de funciones complementarias básicas.

Necesidad de flexibilidad de respuesta y replanteamiento a la vista de la evolución real de la Plataforma.

- La PLS no va a tener un desarrollo lineal y unidireccional. El mayor o menor grado de evolución de cada una de sus funciones y Líneas de Actividad va a depender de la evolución de los tráficos, demandas asociadas y sinergias entre ellas. El marco general de mercado y necesidades insulares y globales puede verse fundamentalmente alterado en los próximos años y décadas, y la PLS ha de estar en condiciones de responder a dichos cambios.

Propuesta de avance: diversas direcciones o "frentes" de desarrollo, en función de actuaciones previas consolidadas.

- La forma más adecuada de desarrollo de la PLS es mediante diversidad de direcciones o "frentes" de avance, a partir principalmente de áreas o infraestructuras previamente consolidadas, tratando a la vez de poner a disposición del mercado una amplia gama de oferta de respuesta, y de crecer mediante actuaciones incrementales que eviten la excesiva dispersión y permitan rentabilizar al máximo las actuaciones infraestructurales y territoriales precedentes.
- De esta forma, en el apartado siguiente se proponen una amplia gama de direcciones o "frentes" de avance de la PLS, tanto a corto y medio como a largo plazo, y en cada una de las tres Áreas Funcionales básicas de la Plataforma.

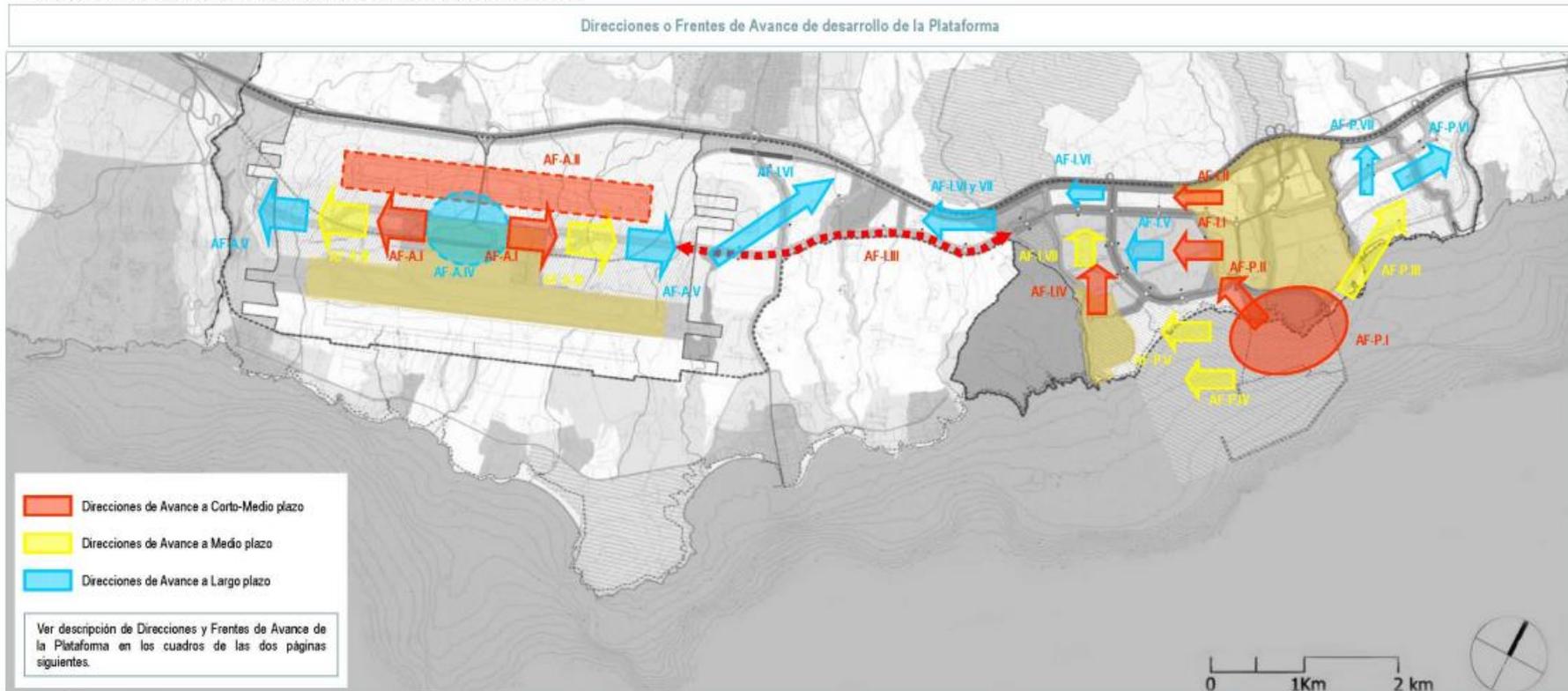


Figura RC.3.21. Esquema de Ordenación: Direcciones o Frentes de Avance de desarrollo de la Plataforma.



La Plataforma Logística del Sur está integrada por tres Áreas Funcionales y un Área Ambiental:

- AF-P Puerto Comercial de Granadilla
- AF-A Aeropuerto de Tenerife Sur
- AF-I Entorno Funcional – Interpuerto
- Monumento Natural Montaña Pelada

El ámbito de intervención (ITER) incide en las áreas AF-I Entorno Funcional – Interpuerto y AF-P Puerto Comercial de Granadilla. El área funcional AF-I Entorno Funcional – Interpuerto tiene una función de apoyo al desarrollo del Puerto, aunque también desempeña una función respecto al Aeropuerto. La proximidad a ambas infraestructuras le confiere un valor añadido de accesibilidad y sinergias a los suelos del corredor entre las mismas. Dicha AF ya contempla el ITER como “foco de investigación”.

En cuanto a la Zonificación por Líneas de Actividad, los espacios y actividades de la PLS se zonifican en relación con su proximidad física y relación funcional con las interfases tierra-mar del Puerto y tierra-aire del Aeropuerto.

- Primera Línea Aeroportuaria
- Segunda Línea Aeroportuaria
- Primera Línea Portuaria
- Segunda Línea Portuaria
- Tercera Línea Portuaria
- Cuarta Línea Portuaria

Los Parques de Actividad son unidades básicas de ordenación y gestión, como ámbitos funcionalmente homogéneos de actividad (logísticos, industriales, servicios, tecnológicos...). Se agrupan en “supermanzanas” o sub-sectores.

El ámbito de modificación se encuentra en la Tercera Línea Portuaria, vinculada a los siguientes Tipos de Parques de Actividad:

- Parques de Industria Ligera y Multifuncionales
- Parques Logísticos y de Distribución
- Ecoparques y Parques de Industrias Básicas
- Parques Tecnológicos (“próximos al ITER”)

En relación a la red de comunicaciones viarias y a su estructura general, el ámbito de intervención se encuentra vinculado al actual viario de distribución del Polígono Industrial de Granadilla conformado por la avenida Montaña Iferfe y la calle La Ricasa.

Con respecto a las determinaciones sobre clases de suelo en PTP contemplaba como Suelo urbanizable sectorizado ordenado el Parque de Actividades del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables P3-ITER, remitiendo su ordenación a Plan Especial.

Como criterios de desarrollo, el PTP planteaba procesos incrementales en diversas áreas de avance, previendo una evolución alejada de un desarrollo lineal y unidireccional. Plantea diversos frentes de avance a partir de áreas o infraestructuras consolidadas, creciendo mediante actuaciones incrementales. En este caso para el ITER, como una de las áreas consolidadas, se propone su avance o desarrollo hacia el noroeste (aguas arriba) con actuaciones a corto y medio plazo.

7 AFECCIONES DERIVADAS DE LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

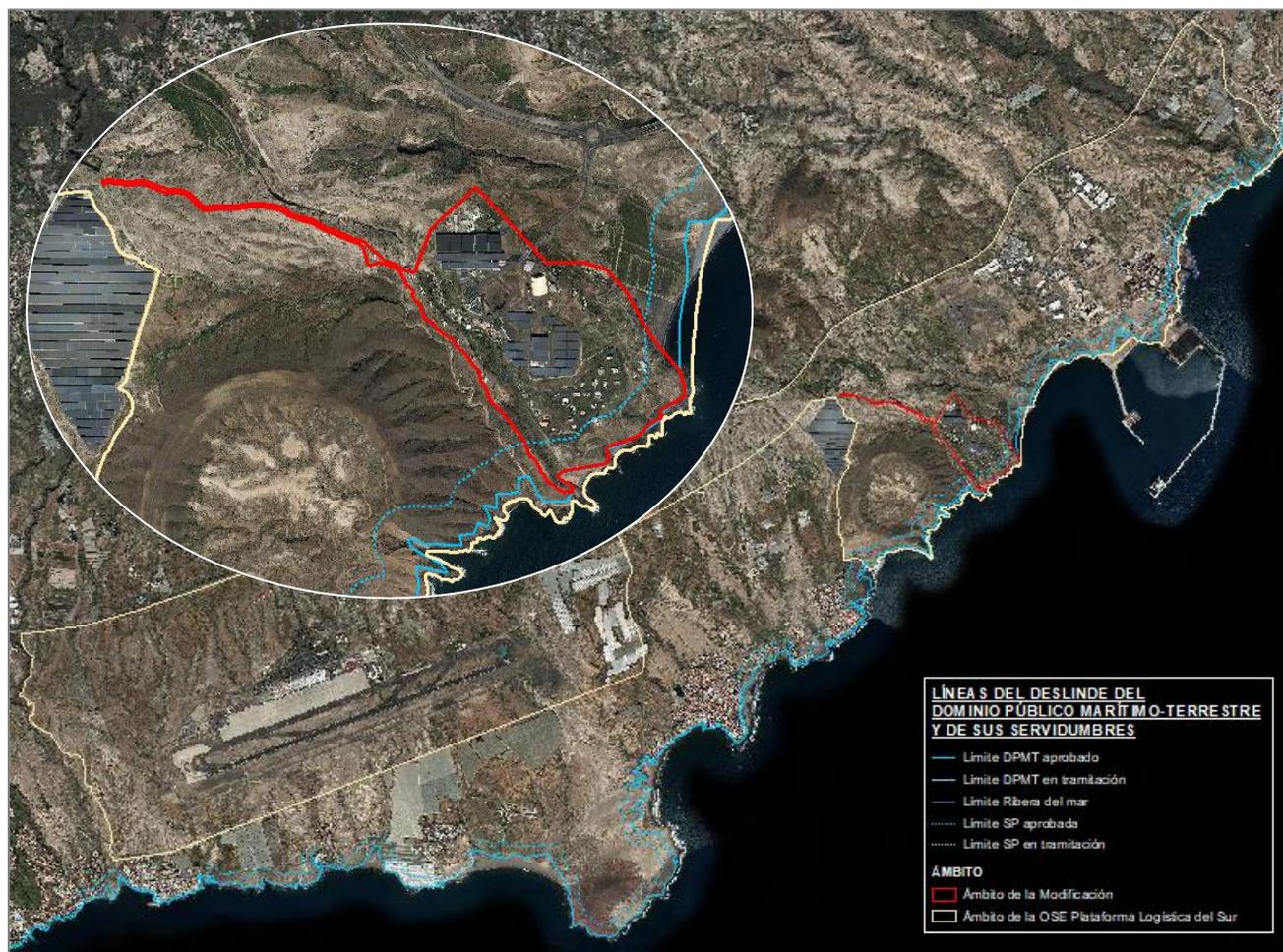
Los suelos, edificaciones y construcciones incluidos en el Ámbito de la Modificación Menor del PIOT no están afectados por ninguna legislación sectorial referente a instalaciones penitenciarias o militares ni de centros de atención a emigrantes. Ni por ninguna otra que no se encuentre entre ellas, salvo las afecciones que puedan surgir, cuando se lleve a término un estudio más pormenorizado, por la aplicación de las leyes de Costas, Aguas, Puertos, Aeropuertos, Carreteras y Patrimonio Histórico-Artístico, en su caso.

7.1 Costas

Será de aplicación el contenido de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, en las zonas de DPMT y sus servidumbres, delimitadas en la imagen.

El trazado de estas líneas de deslinde del DPMT, ha sido obtenido de la página web de la Vicepresidencia Tercera del Gobierno, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Gobierno de España.

Es oportuno y necesario para el desarrollo de posteriores fases de la Modificación, contar con un deslinde del DPMT, y servidumbres, oficial aportado por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y Servicio Provincial de Costas de Tenerife, perteneciente al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. A fecha de redacción de este documento, este trámite se ha realizado, y se encuentra a la espera de ajustar unos detalles.



Afecciones por la aplicación de la Ley de Costas. Elaboración propia

7.2 Aguas

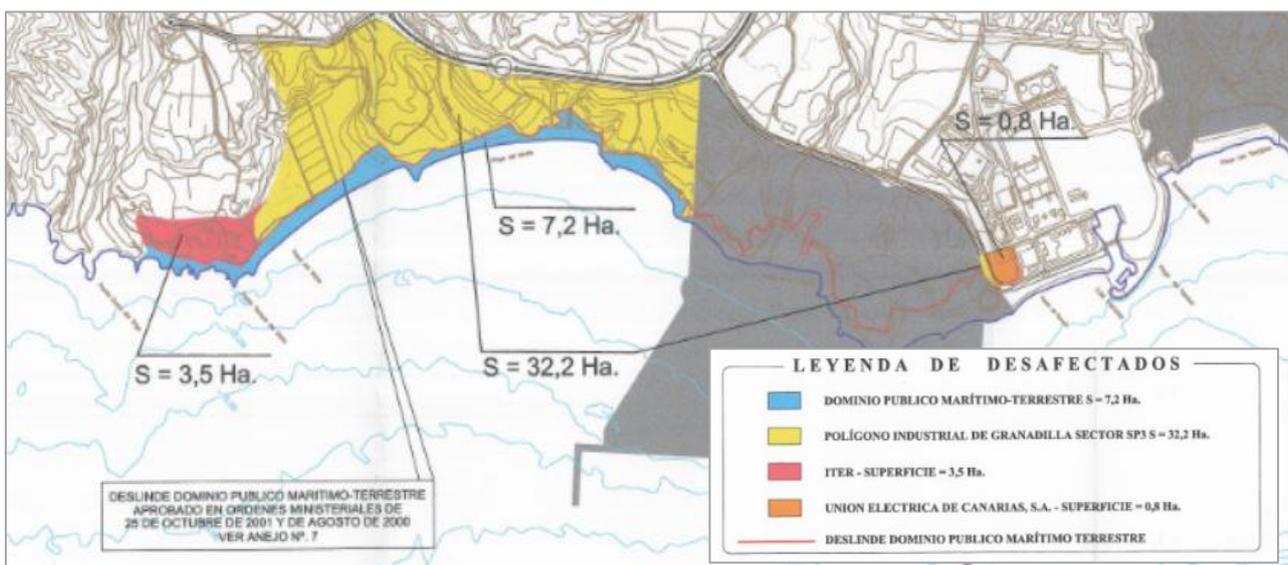
Como ya se ha expresado en el análisis del Plan Hidrológico de Tenerife, según el Inventario Oficial de Cauces de Titularidad Pública de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife, existe una posible afección en el ámbito de la presente Modificación Menor del PIOT por el cauce del barranco El Charcón. Se deberá prestar especial atención a este respecto y a cualquier otra afección por la aplicación de la legislación en materia de Aguas en el momento de toma de decisiones sobre la ordenación, tanto en el presente documento Borrador como en las fases posteriores de tramitación del instrumento de ordenación.



Inventarios de cauces y catálogo de cauce de titularidad pública, Plan Hidrológico de Tenerife. Elaboración propia

7.3 Puertos

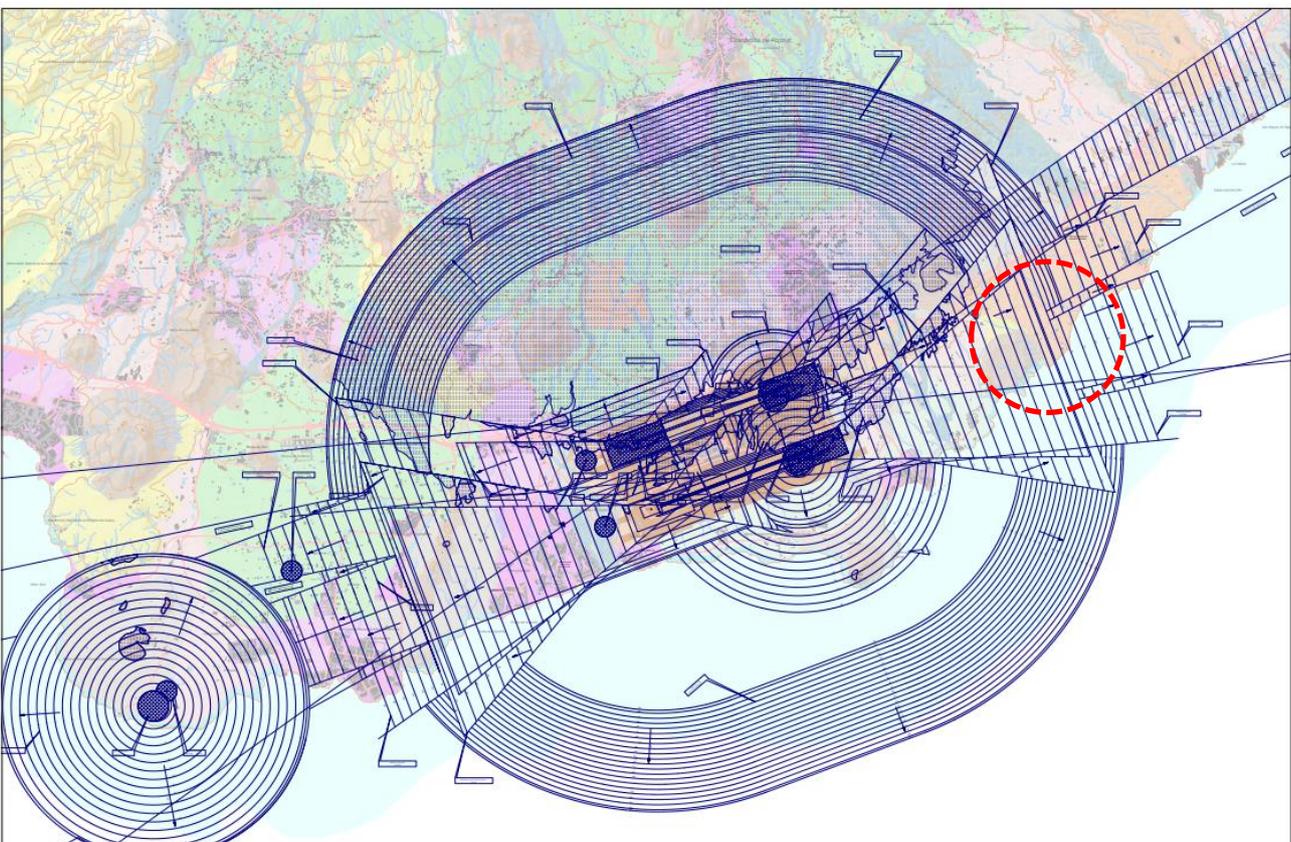
De acuerdo con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla, aprobado por Orden FOM/469/2004 el 13 de febrero y modificado mediante Orden FOM/616/2011 el 8 de marzo de 2011, el ámbito se encuentra desafectado por dicho plan. De cualquier modo, deberá tenerse en cuenta para posteriores fases del presente documento.



Plano de propiedades y derechos del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla. Fuente: Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.

7.4 Aeropuertos

El Ámbito de la Modificación Menor se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Sur. En la imagen mostrada a continuación se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur.



Aeropuerto Tenerife Sur. Propuesta de servidumbres aeronáuticas. Fuente: Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.
Aeropuerto de Tenerife Sur. Servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas. Real Decreto 2061/2004.
Fuente: PIOT. Estudio de base: aeropuertos. Febrero de 2010.



7.5 Patrimonio arqueológico y etnográfico

Siguiendo lo expuesto en la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, y en la Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias (BOC 13/05/2019), existen ciertos elementos con valores a proteger. Concretamente en el ámbito se localizan:

- Con valor arqueológico: Hoyo la Moraíta I, Mareta Tanque del Vidrio I, Mareta Tanque del Vidrio II, Barranquillo las Rayas de Pelada III, Punta la Carrera I, Punta la Carrera II, Mareta Tanque del Vidrio III, Charca Tanque del Vidrio I y Charca Tanque del Vidrio II.
- Con valor etnográfico Charca Tanque del Vidrio III.

8 ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

8.1 Dirección General del Catastro

Tras consulta a la Dirección General del Catastro, perteneciente a la Secretaría de Estado de Hacienda del Ministerio de Hacienda y Función Pública del Gobierno de España, y obtención de las correspondientes certificaciones catastrales, se concluye que la estructura de la propiedad del Ámbito de la presente Modificación Menor del PIOT se compone de tres propiedades en división horizontal, cuya titularidad consta a nombre del Instituto Tecnológico de Energías Renovables S.A, tal y como se muestra a continuación:

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN MENOR DEL PIOT SEGÚN LA DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO (GOBIERNO DE ESPAÑA)						
Referencia Catastral	Suelo	Titularidad	Ubicacion	Superficie de suelo (m ²)	Superficie construida (m ² c)	Año de construcción
1068903CS5015C0001TJ	Urbano	ITER	Polígono de Granadilla, ITER. El Médano, 38619. TM de Granadilla de Abona.	350.647	14.737	1990
1068903CS5015C0002YK					1.579	2011
1068903CS5015C0003UL					4.385	2015



Estructura de la propiedad según la Dirección General del Catastro en el Ámbito de la Modificación Menor.
Elaboración propia.

8.2 Consolidación de parcela

En el año 2022, el Instituto Tecnológico y de Energías Renovables de Tenerife comenzó la tramitación necesaria para la consolidación de la parcela de su titularidad, con la finalidad de armonizar la realidad de la delimitación de la propiedad y la información que figuraba en el Catastro, y escriturarla correctamente en el Registro de la Propiedad.

Para llevar a cabo estos trámites fue encargado por el ITER y elaborado, por técnico competente en la materia, un certificado de superficie georreferenciado de la parcela sita en el sector SP1-01, referido al Polígono Industrial de Granadilla, dentro del término municipal de Granadilla de Abona. Dicho certificado se adjunta en el anexo correspondiente del presente documento.

Una vez hecho el certificado de superficie, se firma acta denominada: “Acta de deslinde de consolidación de la parcela con referencia catastral 1068903CS5015N del Polígono Industrial de Granadilla en el término municipal de Granadilla de Abona” por los representantes del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables, S.A. y del Polígono Industrial de Granadilla, S.A, acordando el linde reflejado y referenciado en el Certificado de superficie antes reseñado. El Acta de deslinde se adjunta en el anexo correspondiente del presente documento.

Es preciso añadir que en el procedimiento de levantamiento del Acta de deslinde se evidenció el hecho de que alguno aerogeneradores pertenecientes al ITER se ubican en la propiedad del Polígono Industrial de Granadilla. Se hizo constar por parte del ITER que se ha elaborado un Proyecto de repotenciación, en el que figura el desmonte y retirada de dichos elementos. Siendo así, el Polígono Industrial de Granadilla accedió a dar conformidad y a la firma del Acta.

Por último indicar que la armonización de la delimitación de la propiedad con la información del Catastro se completará en el momento en que se haga efectiva la inscripción en el Registro de la Propiedad, que a fecha de redacción del presente documento se está tramitando.

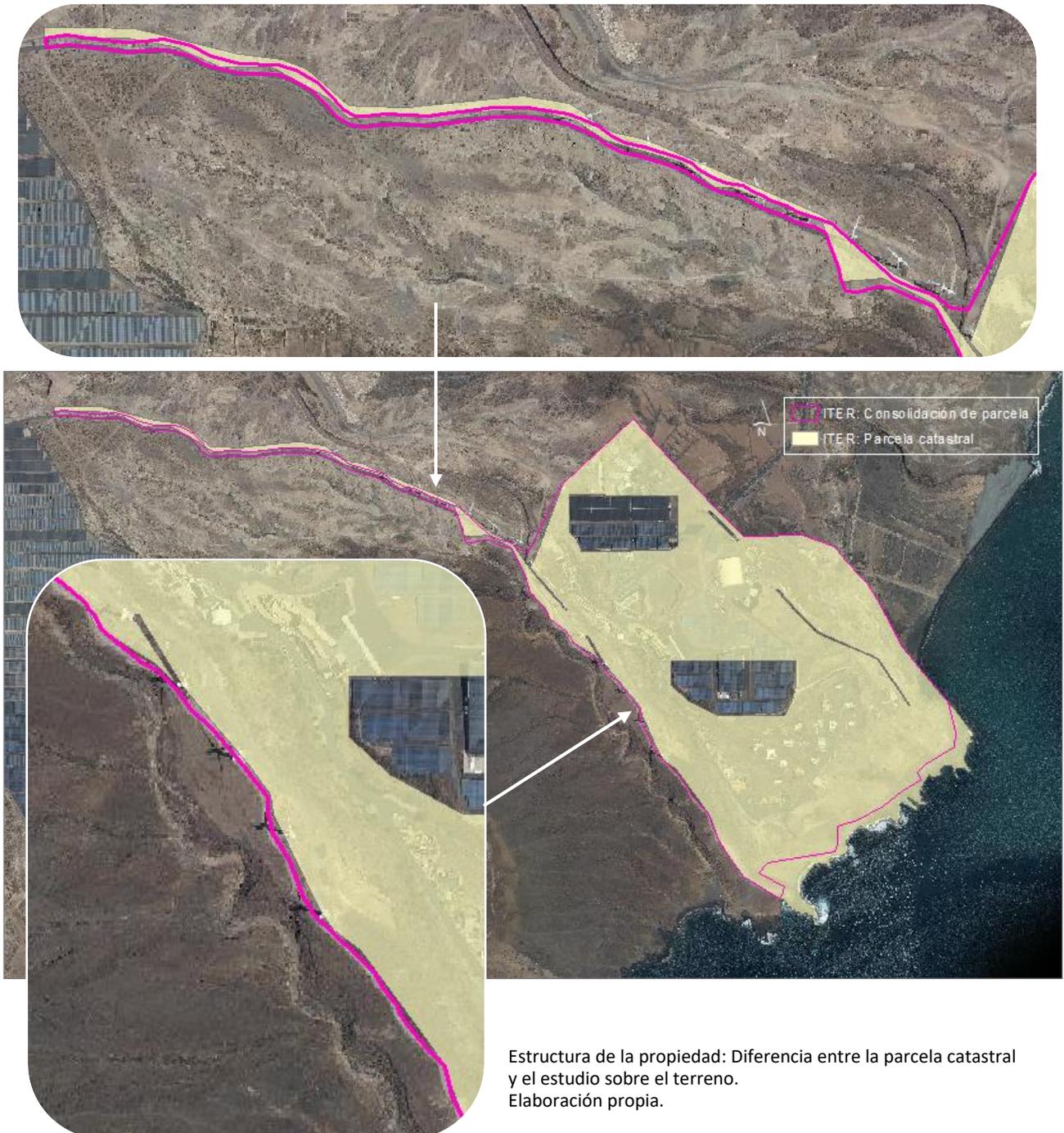


Consolidación de parcela. Elaboración propia.

8.3 Diferencia entre la delimitación catastral y la consolidación de parcela

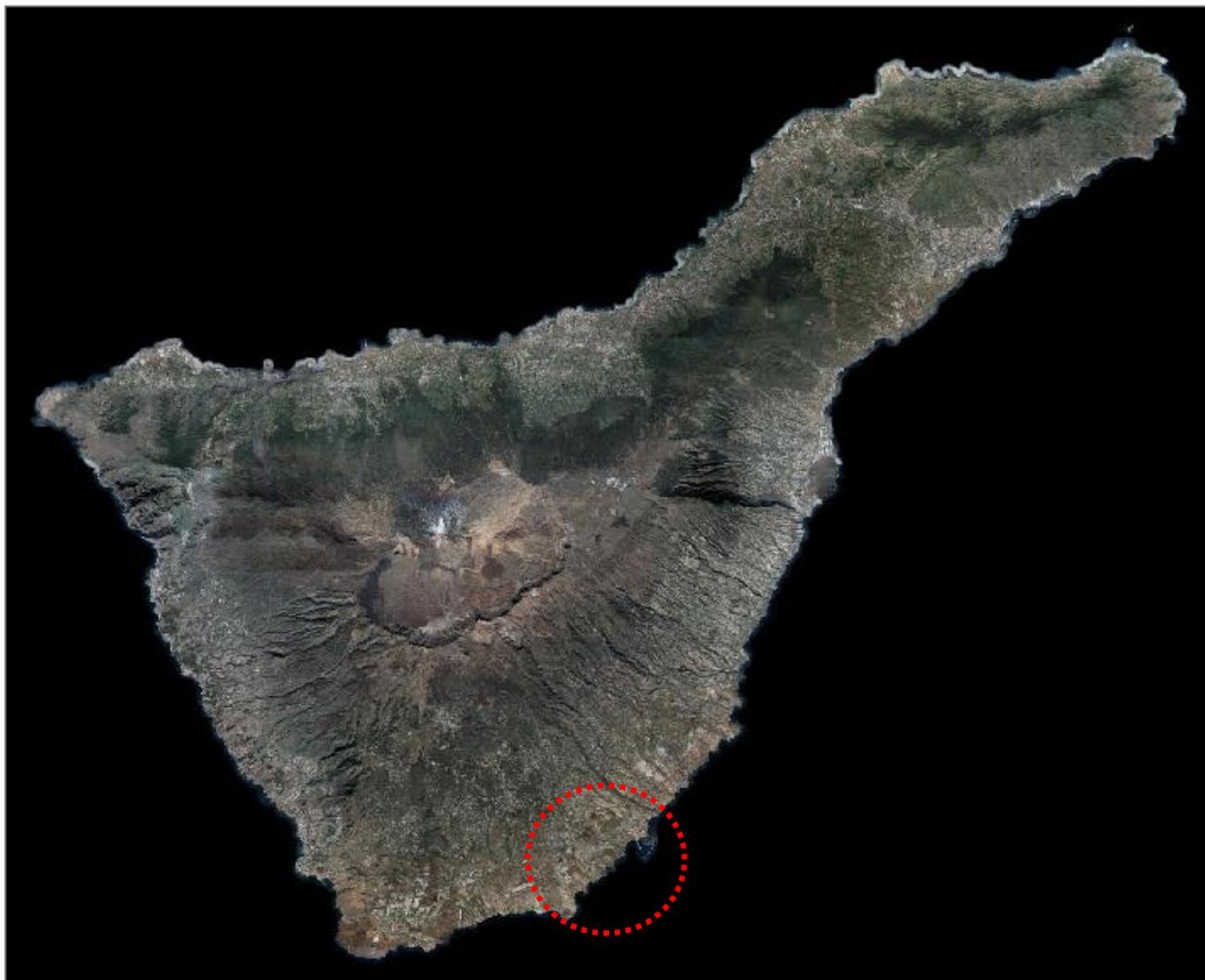
Del proceso de ajuste a la propiedad del ITER entre la información que figura en el Catastro y el estudio sobre el terreno y Acuerdo con propiedad colindante, mostrado en los apartados anteriores, se aprecia que hay una diferencia de superficie de 48.337 m², ascendiendo lo contemplado en el Catastro a 350.647 m² y el Acuerdo entre propiedades basado en levantamiento topográfico a 398.984 m².

La delimitación definitiva será la que resulta del proceso de consolidación de parcela, ya que esta refleja la realidad sobre el terreno y está avalada por un Acta de deslinde entre propiedades.



9 ÁMBITO: MARCO, DELIMITACIÓN Y DESCRIPCIÓN

9.1 Marco territorial y administrativo

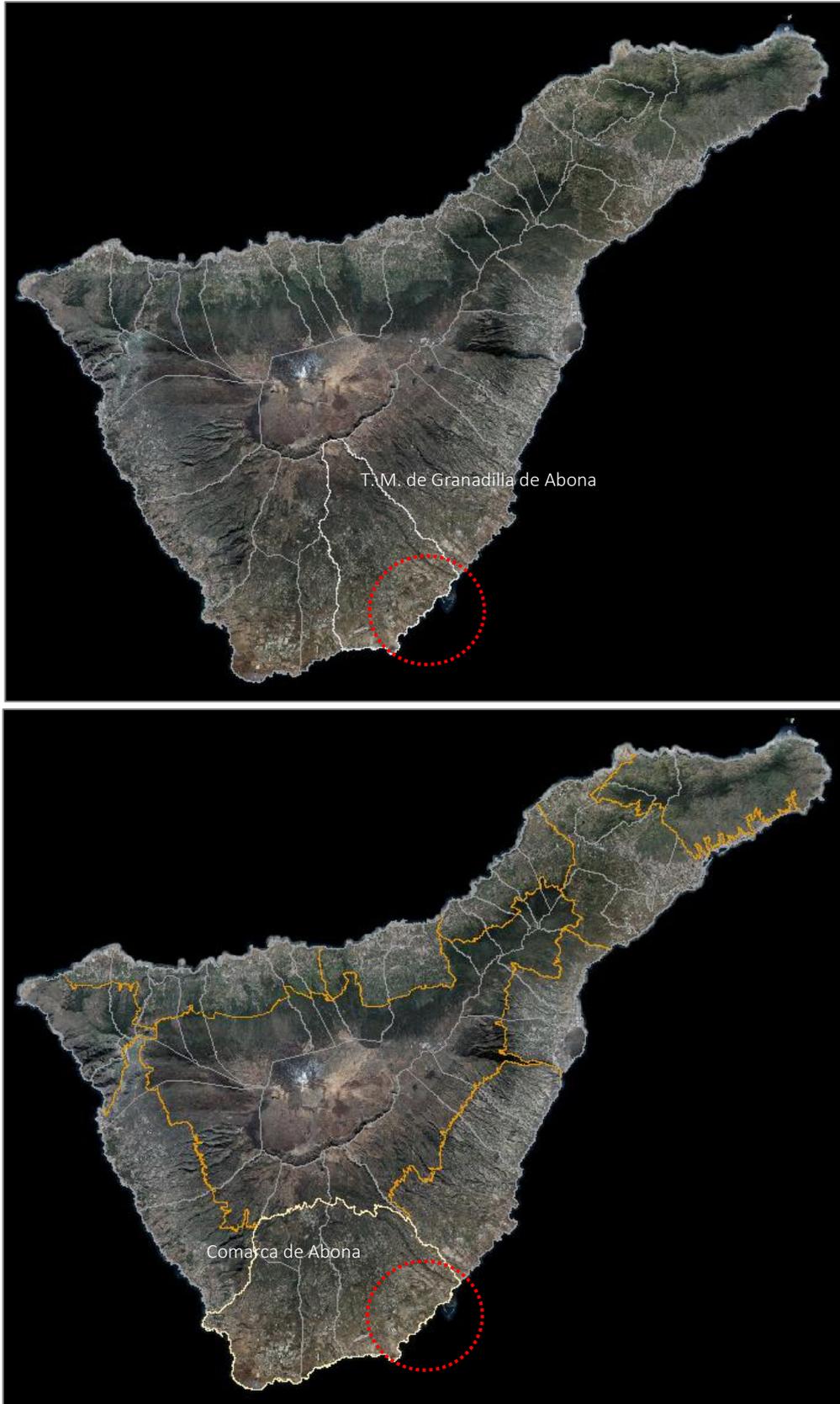


Ubicación del ámbito a escala insular sobre ortofoto.
Elaboración propia.

El ámbito de la Modificación Menor del PIOT, objeto del presente documento, se ubica al sur de la isla de Tenerife, en su vertiente este.

Específicamente, se localiza en el municipio de Granadilla de Abona. Término municipal que cuenta con una superficie de 162 km², lo que representa casi el 8% del territorio insular, siendo así el tercer municipio en extensión de la isla.

El ámbito de ordenación se sitúa en la zona de cabecera de la franja litoral del municipio de Granadilla de Abona, aguas abajo del viario de gran relevancia insular denominado Autopista del Sur TF-1, entre las cotas aproximadas de 100 y 10 metros sobre el nivel del mar.



Localización del ámbito sobre: Arriba) Municipios de Tenerife; Abajo) Estructura comarcal, PIOT.
Elaboración propia.

9.1.1 La Comarca de Abona

Desde una perspectiva comarcal, el ámbito del ITER queda inserto en la macrounidad correspondiente a la comarca de Abona, delimitada por el Plan Insular de Ordenación de Tenerife. Esta comarca de Abona es un territorio de escasa complejidad geográfica y relativamente poco antropizado en su interior, si bien, fuertemente presionado en su frente costero, espacio en el que se han concentrado en las últimas décadas crecimientos explosivos en varios enclaves turístico-residenciales.

Esta comarca presenta una singular importancia en el desarrollo insular, una relevancia que se fundamenta en las dos principales actividades económicas de la isla: la agricultura intensiva y el turismo, reforzado por el hecho de albergar infraestructuras estratégicas, tales como: el aeropuerto de Tenerife Sur, el puerto de Granadilla o la central de generación eléctrica de Granadilla; además de por el crecimiento demográfico generado por su despegue económico. Se trata, en síntesis, de una de las comarcas de mayor complejidad funcional y con toda probabilidad, la que se encuentra sometida a un mayor nivel de tensiones urbanísticas.

Desde el punto de vista geográfico, ocupa una amplia rampa descendente que, desde los 2.400 m del escarpe de Las Cañadas, alcanza la costa. La comarca está atravesada por una densa red de barrancos subparalelos, muchos de los cuales ofrecen un alto grado de encajamiento. Paisajísticamente, dicha vertiente, en su franja litoral-intermedia, está configurada sobre un ambiente desértico y seco, dominado por la textura y la coloración que impone de manera rotunda la tosca, con zonas alternativamente de llano y de barranco superficial y con una urbanización múltiple, fragmentada y de núcleos activos, compactos y sin límites precisos.



Emplazamiento del Ámbito de ordenación sobre la comarca de Abona.
Elaboración propia.



Abundando en la descripción de la comarca de Abona, a continuación se exponen, a tenor literal, las consideraciones previas sobre dicha comarca expresadas en el PIOT.

“1.E Situación y delimitación: esta comarca se corresponde con el sector triangular que, con vértice en Vilaflor, forma la punta sur de la isla. Sus bordes laterales se hacen coincidir por razones operativas con límites administrativos municipales (el de Adeje con Vilaflor y Arona al oeste, el de Arico con Granadilla al este), si bien las bandas extremas podrían adscribirse geográfica y funcionalmente a cada una de las comarcas adyacentes (Suroeste y Sureste). El borde norte (superior) es el límite del Parque de la Corona Forestal, situado sobre los 1.500 m de altitud en el entorno de Vilaflor, pero que baja hasta los 800 m en el término de Granadilla. Salvo las partes altas adscritas al Macizo Central, esta comarca incluye los términos municipales de Vilaflor, Arona, San Miguel y Granadilla, con una superficie total aproximada de 29.237 hectáreas.

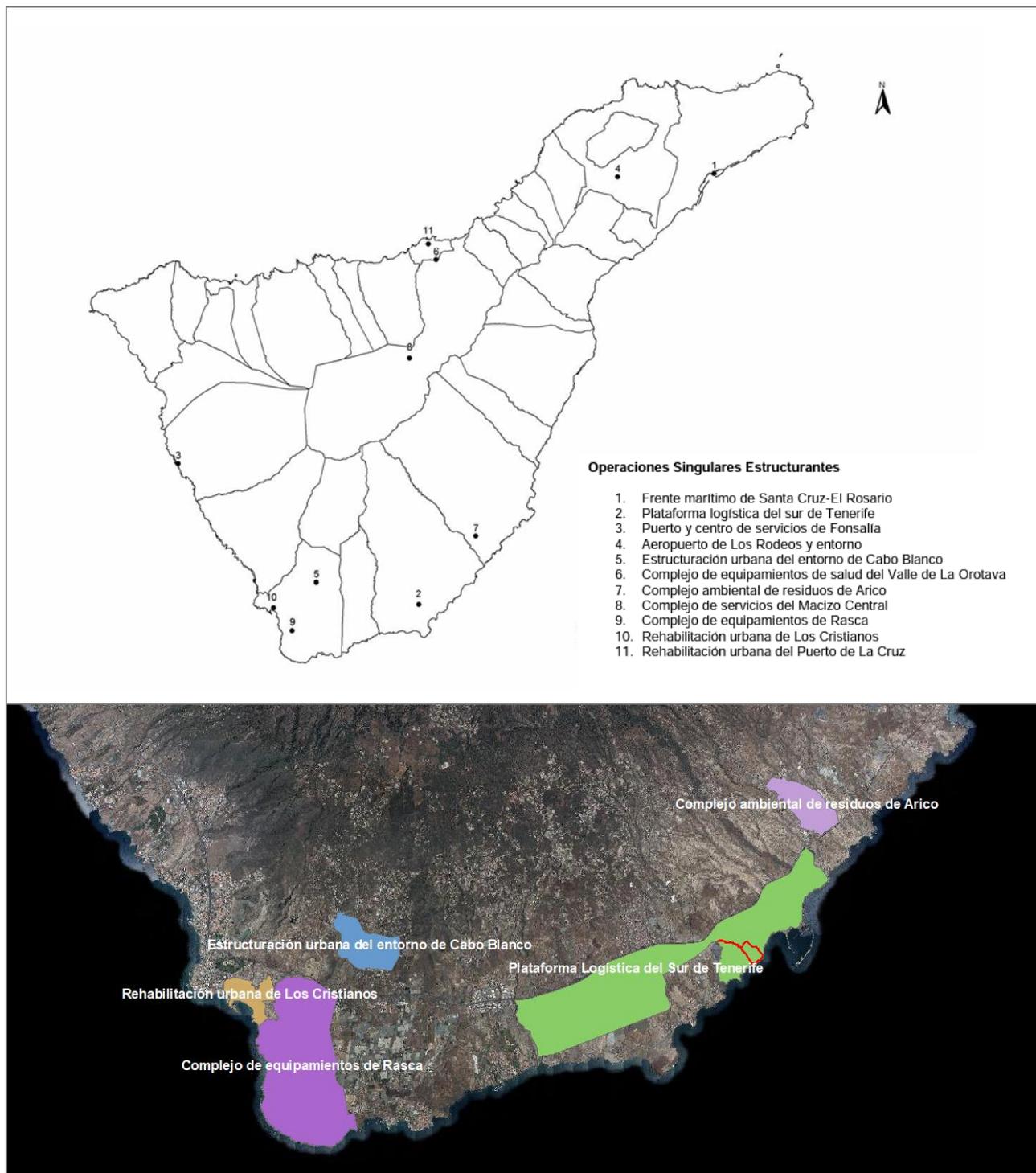
2.E Morfología del territorio: esta comarca cuenta con una de las más amplias extensiones de terrenos llanos de la isla, limitada por las dos alineaciones laterales que convergen hacia Vilaflor y formada mayoritariamente por malpaíses recientes. En las bandas laterales extremas la topografía es mucho más abrupta, formando zonas de transición hacia las dos comarcas adyacentes (estribaciones del macizo de Adeje por el oeste y laderas orientales de Granadilla hasta el Barranco del Río por el este).

3.E Desarrollo: con muy escasa población y recursos hasta mediados de este siglo, los núcleos principales se localizaban en torno a los 600 m de altitud, relacionado cada uno con un asentamiento litoral. La traída del agua de regadío (a partir de los años 50) permitió la implantación de cultivos agrícolas intensivos (el tomate y más tarde el plátano) en las zonas costeras. Desde fines de los 60 el fenómeno del turismo masivo, apoyado en la ejecución de grandes infraestructuras (aeropuerto y autopista), genera una intensa colonización de la banda litoral con áreas turísticas de diversos tipos y crecimientos explosivos de varios núcleos residenciales, turísticos y de actividades de servicio.

4.E Función en el conjunto insular: esta comarca presenta una singular importancia en el desarrollo insular. Una importancia que se fundamenta en las dos principales actividades económicas de la isla: agricultura intensiva y turismo, en las que ostenta un papel protagonista, reforzado por el hecho de albergar infraestructuras como el aeropuerto o la central de generación eléctrica además de por el crecimiento demográfico generado por su despegue económico. Se trata de una de las comarcas de mayor complejidad funcional y con toda probabilidad, la que se encuentra sometida a un mayor nivel de tensiones urbanísticas. De cara al futuro, las tendencias se orientan hacia la limitación en el crecimiento de la oferta turística, una vez agotada la línea de costa disponible y hacia el reforzamiento de su papel a nivel insular con la construcción del puerto de Granadilla y con el aumento de su peso residencial, dado el basculamiento hacia el sur de la estructura productiva de la isla. Los criterios de actuación se resumen en lograr consolidar su complejo entramado funcional en una estructura coherente; para cuyo fin deben impulsarse varias líneas de actuación: articulación territorial y urbana, reequipamiento y rehabilitación de áreas residenciales y turísticas, estructuración del crecimiento residencial e impulso de dos áreas productivas básicas en la estructura insular (aeropuerto y polígono industrial de Granadilla)”.

9.1.2 Plataforma Logística del Sur de Tenerife

Como ya se ha indicado con anterioridad, el PIOT, localiza en la comarca de Abona una Operación Singular Estructurante: la Plataforma Logística del Sur. La consideración como Operación Singular Estructurante se debe a su carácter de elemento fundamental en la articulación del modelo de ordenación insular.



Operaciones Singulares Estructurantes. Plan Insular de Ordenación de Tenerife. (Imagen inferior de elaboración propia).



De acuerdo con lo establecido en el Plan Insular, el objetivo de la Plataforma Logística del Sur es la constitución de una gran área logística que comprendería las dos principales infraestructuras de transporte de la isla, el nuevo Puerto de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife Sur, abarcando asimismo sus entornos inmediatos, en el que se incluye el muy relevante Polígono Industrial de Granadilla.

En este área, además de localizarse varias de las principales instalaciones insulares de conexión de la isla con el exterior, se contempla una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de áreas logísticas, industriales, energéticas y empresariales ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y a los usos industriales que, por sus específicas características, deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en la zona.

Específicamente, la Plataforma Logística del Sur establece al ITER como foco catalizador de actividades de alto nivel tecnológico, vinculando políticas avanzadas de energías y sostenibilidad, con un objetivo de promoción, desarrollo y potenciación de actividades científicas, técnicas y económicas dentro del campo tecnológico y en el de las energías renovables. El ITER se establece, por tanto, como el núcleo en el cual y alrededor del cual se establece el Parque Tecnológico, constituyendo un entorno especialmente favorable para la aparición de las empresas innovadoras de base tecnológica, al coexistir en el recinto, favoreciendo en todos los casos la transferencia de tecnología.

Según lo dispuesto en el PIOT, la ordenación de la OSE de la Plataforma Logística del Sur debe ser desarrollada a través de un Plan Territorial Parcial. En sesión celebrada el 12 de mayo de 2008, la COTMAC acordó la aprobación definitiva integral del Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife. Pero, posteriormente, dicho Plan Territorial Parcial fue anulado por Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta, del día 13 de septiembre de 2013.

9.1.3 Polígono Industrial de Granadilla

El ámbito objeto de la presente Modificación se encuentra integrado en el Polígono Industrial de Granadilla. Este espacio productivo, el Polígono, ocupa una gran banda territorial dispuesta en el borde litoral del municipio de Granadilla de Abona, aguas abajo de la Autopista del Sur TF-1, con pendientes medias que no superan el 5,5%.

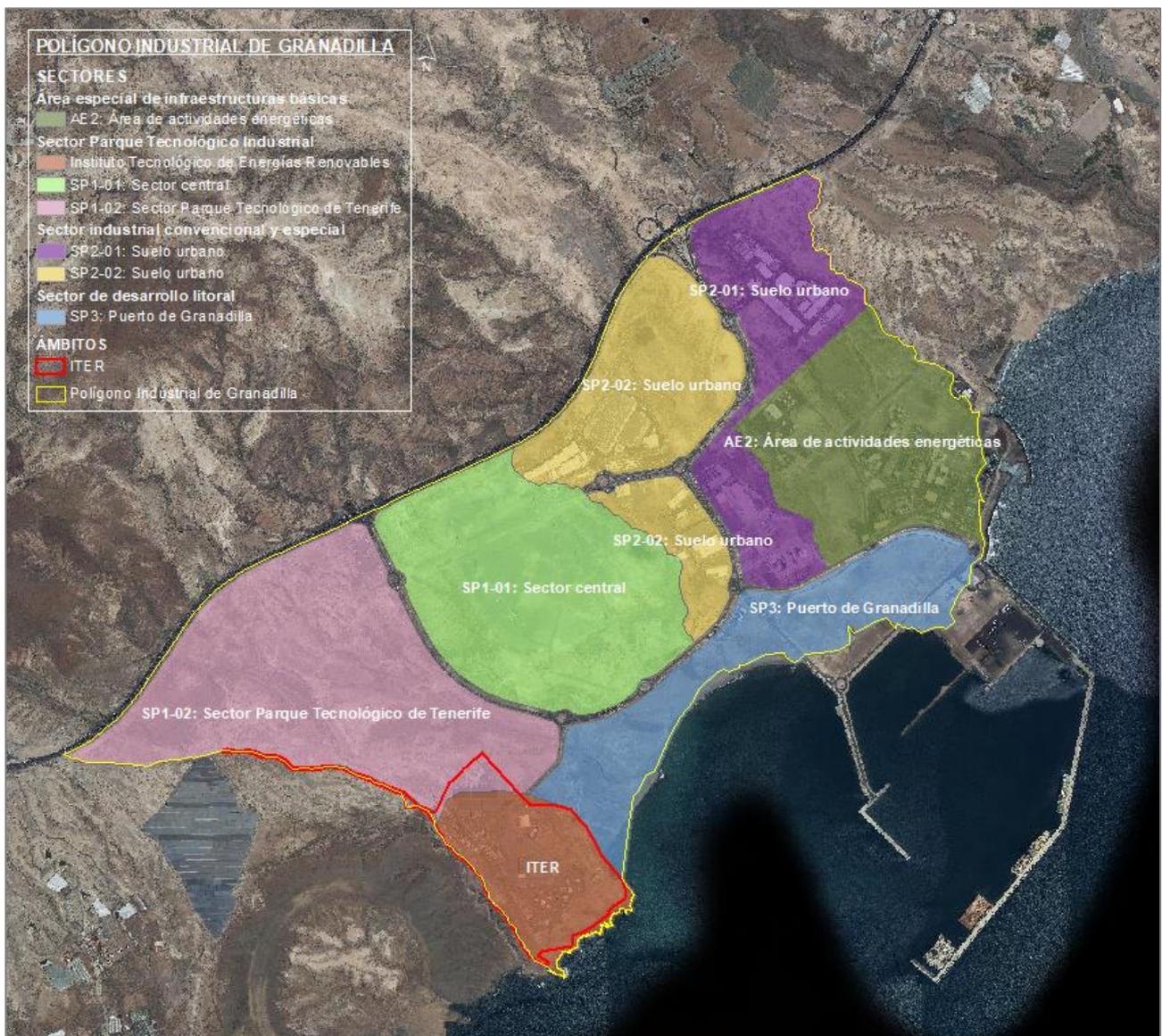
Administrativamente, y materializado en algunos casos, los usos están dispuestos según el siguiente esquema.

SUELO URBANO:

1. Área de actividades energéticas – AE2
 - Factoría de gas (1994)
 - Parque de combustible (2014)
 - Central eléctrica (1994)
2. Sectores ya urbanizados
 - SP2.01, parcela industrial (2001)
 - SP2.01, parcela industrial (2005)
3. Sector Instituto Tecnológico de Energías Renovables
 - Instalaciones ITER (1995)
 - Parques eólicos (1996)
 - Parques fotovoltaicos (2000)
 - Parque tecnológico (2009)

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO:

1. Sector central – SP1.01 (2012)
Plan parcial aprobado
2. Sector Parque Tecnológico de Tenerife – SP1.02 (2013)
Plan parcial aprobado
3. Sector litoral Puerto de Granadilla – SP3 (2010)
Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Granadilla



Polígono Industrial de Granadilla: Sectores.
Elaboración propia.

Los sectores de uso industrial tienen sendos planes parciales aprobados, en el caso del Sector SP2-01 se encuentra urbanizado en su totalidad, en funcionamiento y con los usos comerciales consolidados a un 75%, aproximadamente; en cambio, del Sector SP2-02 solamente se encuentra urbanizada la zona sur. Con respecto al Área Especial de Infraestructuras Básicas de suministro energético, se encuentran las instalaciones de UNELCO (central térmica) y DISA (almacenamiento de combustibles), ocupando estas un 50% del suelo, reservando terrenos para una futura ampliación.

En la delimitación denominada Polígono Industrial, se reconoce gran parte del suelo vacante aunque con la urbanización ejecutada parcialmente.

Y por último, el ITER en el que se localizan algunas instalaciones en funcionamiento: centro de visitantes, edificio y viviendas bioclimáticas, parque eólico, túnel de viento y otros, cuyos usos se exponen con mayor precisión más adelante.



Ortofoto bajo inserto de un extracto de la imagen “Usos del suelo existentes y grado de ocupación de la Plataforma Logística del Sur” del Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.

9.1.4 ITER, elemento del Polígono Industrial de Granadilla

Dado que los parques científicos y tecnológicos se han evidenciado como una herramienta eficaz como promotores de la innovación empresarial, como marco adecuado para favorecer la interrelación entre la investigación y el mundo empresarial, como lugar propicio para la implantación de empresas de base tecnológica, favoreciéndose e intensificándose las actividades de I+D+i, la competitividad y un indiscutible apoyo en la lucha contra el cambio climático. Se resalta el hecho de que, en su momento, se consideró preciso introducir en Tenerife el parque tecnológico como instrumento para mejorar la capacidad de la economía insular.

Específicamente, se entendió (y entiende) que el Parque Científico Tecnológico ITER puede ser el instrumento que facilite la aparición y consolidación de nuevas iniciativas económicas en la isla de Tenerife, ya que está destinado a empresas e instituciones tecnológicamente avanzadas y sobre todo innovadoras, con una filosofía de hacer negocio que incluya la investigación como pilar básico para su crecimiento.

En la actualidad el ITER, como Instituto Tecnológico y de Energías Renovables, es un centro de investigación de referencia internacional en energías renovables, ingeniería, telecomunicaciones y medio ambiente. Además, y con el objetivo de que tanto la población de la isla como sus visitantes no sean ajenos a sus investigaciones y proyectos, en el ITER se presta especial atención a la divulgación, educación y sensibilización social. Ejemplo de ello son los equipamientos divulgativos conformados por la urbanización de Casas Bioclimáticas, el paseo de Energías Renovables y su Centro de Visitantes, que recibe anualmente más de diez mil visitantes.

Como ya se ha indicado, el ámbito del ITER forma parte y está ubicado, desde su origen en 1990, dentro del Polígono Industrial de Granadilla, con carácter de polígono industrial de trascendencia insular en la terminología de la Ley 4/2017, y como tal se trata en los contenidos del PIOT.

Durante todo el devenir de la historia de estos suelos del Polígono Industrial de Granadilla, los usos asignados al ITER han seguido la línea del objetivo para el que este fue constituido. Estos usos han evolucionado y avanzado siguiendo la senda de la investigación y al progreso, siempre en concordancia con el entorno.

9.2 Delimitación del ámbito

Es objetivo indiscutible de la presente Modificación Menor que la delimitación del ámbito del instrumento de ordenación se ajuste estrictamente a los suelos titularidad del ITER.

Esta necesidad de ajuste se respalda en que el ITER, a causa de las actividades que en él se desarrollan, tiene unas características muy especiales y específicas dentro de su entorno y del conjunto del que forma parte desde su origen. El ITER se delimitó e implantó en el territorio en los años 90, previo a cualquier instrumento de planeamiento actual y amparado unos años más tarde por la aprobación de las NNSS. Con el devenir de la regulación urbanística que ha recaído sobre sus suelos se evidenció que sus diferencias exigen una regulación específica y diferenciada y, en consecuencia, se ordenó pormenorizadamente a través de un plan especial. En la actualidad, tanto la delimitación del ámbito como las determinaciones vigentes han quedado desfasadas con respecto a la titularidad de los suelos, al alcance del instrumento sobre determinados suelos incluidos/excluidos del ámbito y a los requerimientos de los usos que van surgiendo como consecuencia de los avances en los estudios y en la tecnología.

Siendo así se ha procedido a la determinación exhaustiva y documentada de la delimitación del ámbito para la presente Modificación Menor.



Delimitación del Ámbito de la Modificación Menor sobre ortofoto y sobre cartografía.
Elaboración propia.

9.2.1 La delimitación del ámbito y la estructura de la propiedad

En primer lugar, la delimitación del ámbito de esta Modificación Menor del PIOT para la ordenación del ITER se ve circunscrita a los límites de la titularidad del suelo por parte de la sociedad del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables.

Esta delimitación representada en la imagen anterior, proviene del procedimiento de consolidación de parcela llevado a cabo por el propio ITER, comenzado en el año 2002 y que, con la finalidad de armonizar la realidad de la delimitación y la información que figuraba en el Catastro y en el Registro de la Propiedad, a día de hoy cuenta con un certificado de superficie georreferenciado y un acta de deslinde de consolidación de parcela firmado por los representantes del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables, S.A. y del Polígono Industrial de Granadilla, S.A. La armonización de la delimitación de la propiedad con la información del Catastro se completará en el momento en que se haga efectiva la inscripción en el Registro de la Propiedad, que a fechas de redacción del presente documento se está tramitando.

La diferencia entre ambas delimitaciones se resuelve con la información que se inscriba finalmente en el Registro de la Propiedad, que coincidirá con la mostrada en la imagen, tal y como se ha expresado en el correspondiente apartado de esta Memoria.

9.2.2 La delimitación del ámbito y el ENP de Montaña Pelada

Al solapar la delimitación del ámbito derivada de la estructura de la propiedad con el límite del Espacio Natural Protegido del Monumento Natural Montaña Pelada (T-18), se detectan pequeños espacios de interferencia entre ambos perímetros, por lo que resulta obligatorio excluir los mismos del ámbito de la presente modificación para evitar cualquier tipo de incidencia en el citado Espacio Natural Protegido.



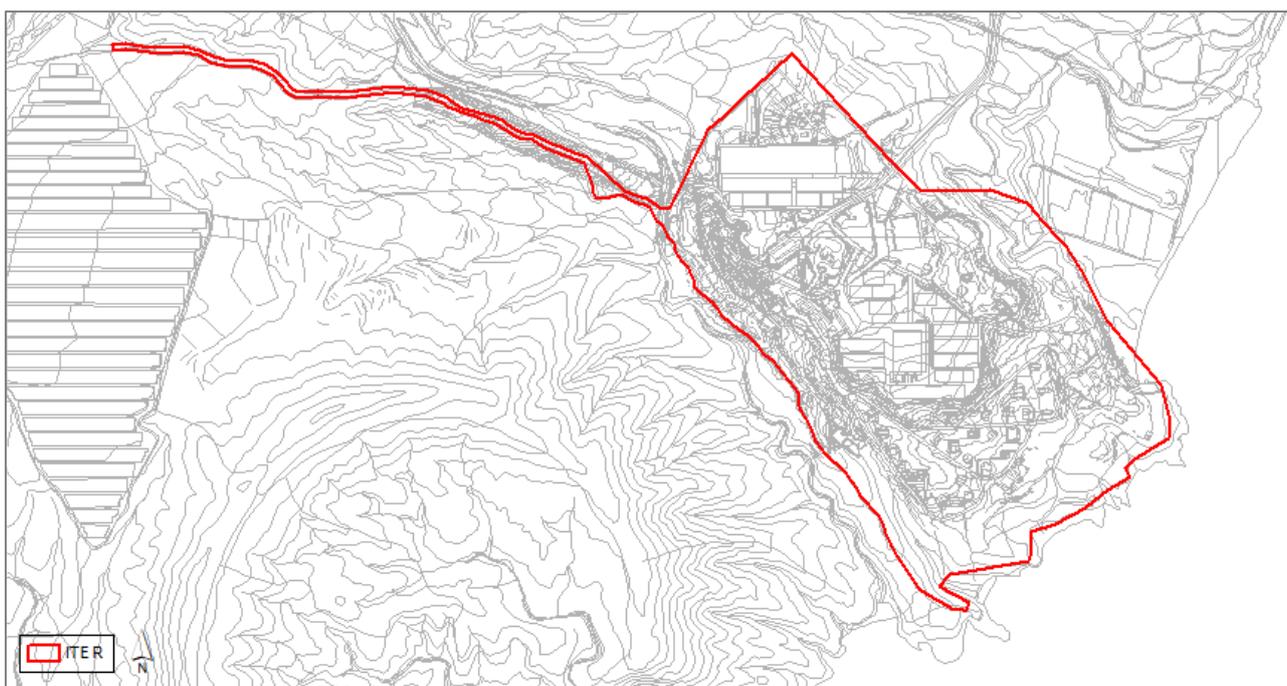
Delimitación según la titularidad del suelo respecto a ENP Monumento Natural Montaña Pelada.
Elaboración propia.

Según lo observado en la imagen anterior se procede a ajustar el ámbito de la presente Modificación Menor, que no de la propiedad de titularidad el ITER, para poder aplicar las determinaciones correspondientes a este instrumento y remitiendo los suelos afectados por el Espacio Natural Protegido, según lo dispuesto en la legislación vigente, al instrumento de ordenación correspondiente.

Del ajuste de la delimitación resulta un ámbito cuya superficie asciende a 397.825 m², correspondiendo ordenar al instrumento del ENP la superficie restante de 1.159 m².

9.2.3 Ámbito de la Modificación Menor

De lo expuesto en los apartados anteriores, la delimitación del ámbito resultante y sobre la que se desarrolla el presente documento de Modificación Menor del Plan Insular de Ordenación de Tenerife es la siguiente:



Delimitación del Ámbito de la Modificación Menor sobre ortofoto y sobre cartografía.
Elaboración propia.

9.3 Descripción del ámbito



Vista aérea del ITER.
www.huellasdearquitectura.com

El Instituto Tecnológico y de Energías Renovables, ITER, y sus suelos son los que conforman propiamente el ámbito de la presente Modificación del planeamiento insular.

El ITER, como ya se ha ido indicando, se ubica en el sur de la isla de Tenerife; se incluye en la comarca delimitada por el PIOT, denominada Comarca de Abona; y se encuentra incluido dentro del Polígono Industrial de Granadilla.

Su posición en el territorio se caracteriza por incluirse en una zona turística y, a su vez, de uso agrícola intensivo. Y con respecto a su relación con el sistema de equipamientos e infraestructuras de relevancia insular, se encuentra muy próximo al Aeropuerto Internacional Reina Sofía, Tenerife Sur, y al nuevo Puerto Comercial de Granadilla, al igual que a uno de los viarios estructurantes más importantes de la isla, la Autopista del Sur TF-1, a la que tiene fácil acceso.

El ámbito del ITER, con carácter general y de forma muy contundente y característica, colinda al oeste con un Espacio Natural Protegido de Canarias: el Monumento Natural de Montaña Pelada; por otro lado, al norte y al este limita con los suelos reservados para el desarrollo del Polígono Industrial de Granadilla y del Puerto Comercial de Granadilla, y al sur con el mar.

El ámbito tiene una superficie de casi 40 Ha, 397.825,85 m², y, con carácter estricto, sus límites se pueden definir: al suroeste por un relieve en loma en disposición semiparalela con respecto al barranquillo de Rayas de Pelada, en las estribaciones de montaña Pelada; al este por una serie de resaltes rocosos en contacto con la Mareta Tanque del Vidrio; y al sureste por el frente litoral, mientras que en el caso de las restantes orientaciones las referencias posicionales son reconocidas a través de la presencia de vallados o cerramientos perimetrales que deslindan las actuales instalaciones.

En cuanto a las comunicaciones viarias del Ámbito, cabe destacar la presencia de una conexión a través de una rotonda estructurante con el corredor central del Polígono Industrial de Granadilla, viario de gran sección a través del cual, en sentido de circulación norte, se accede directamente a la mencionada Autopista del Sur TF-1, por sus accesos A y B.



Vista panorámica parcial del ámbito del ITER.
www.iter.es



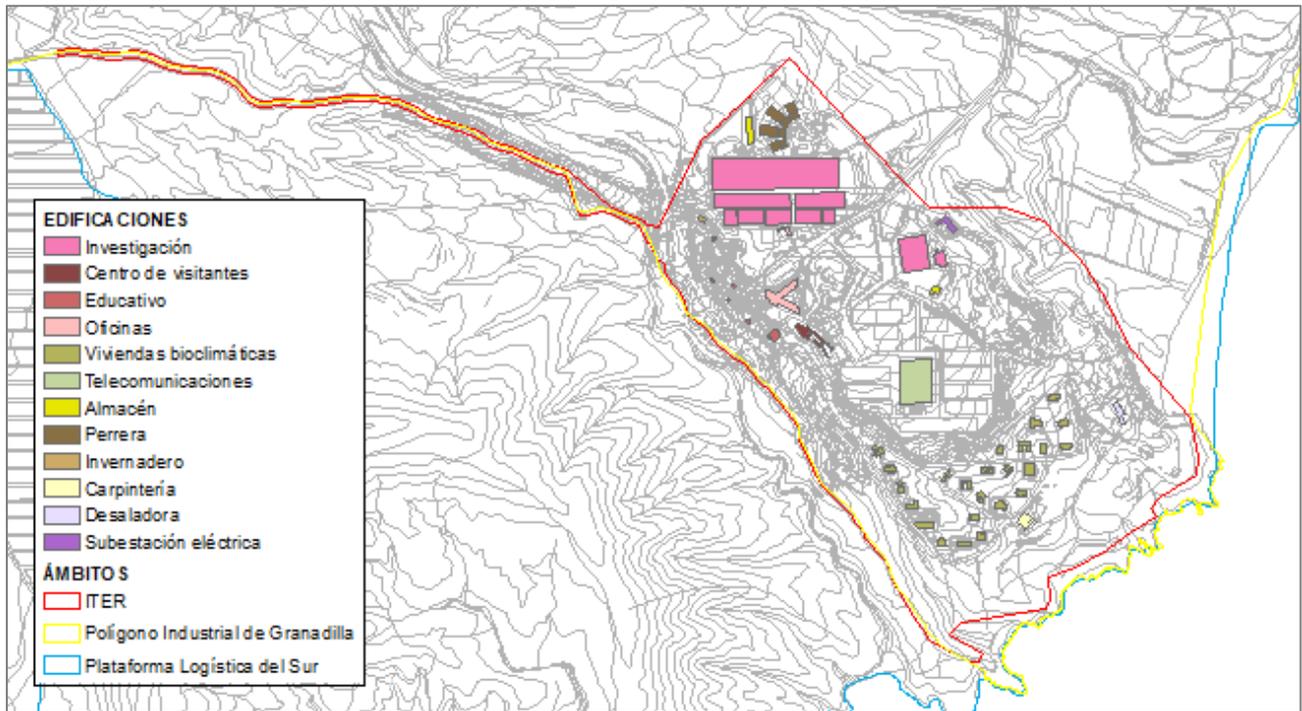
El amplio espacio correspondiente al ámbito del ITER representa un área mayoritariamente antropizada, donde las intervenciones se manifiestan ante la existencia, en gran parte del mismo, de zonas claramente urbanizadas. Únicamente en algunas zonas es posible observar parte de la vegetación potencial de la zona, con muestras de elementos vegetales de indudable importancia, principalmente, en espacios coincidentes con los relieves más enérgicos (laderas de barranco y taludes rocosos) y donde proliferan especies características de la región basal y del matorral costero. Del mismo modo, desde el punto de vista del patrimonio arqueológico, el ámbito del ITER acoge en su seno diversas evidencias de ocupaciones, distribuyéndose las mismas en los dominios de los barrancos que vertebran el espacio.

Desde el punto de vista de la distribución de usos internos, el ITER acoge actualmente un conjunto de espacios orientados hacia el I+D+i, Investigación + Desarrollo + innovación, así como áreas en estado natural y seminatural, que complementan las actividades demostrativas que son llevadas a cabo.

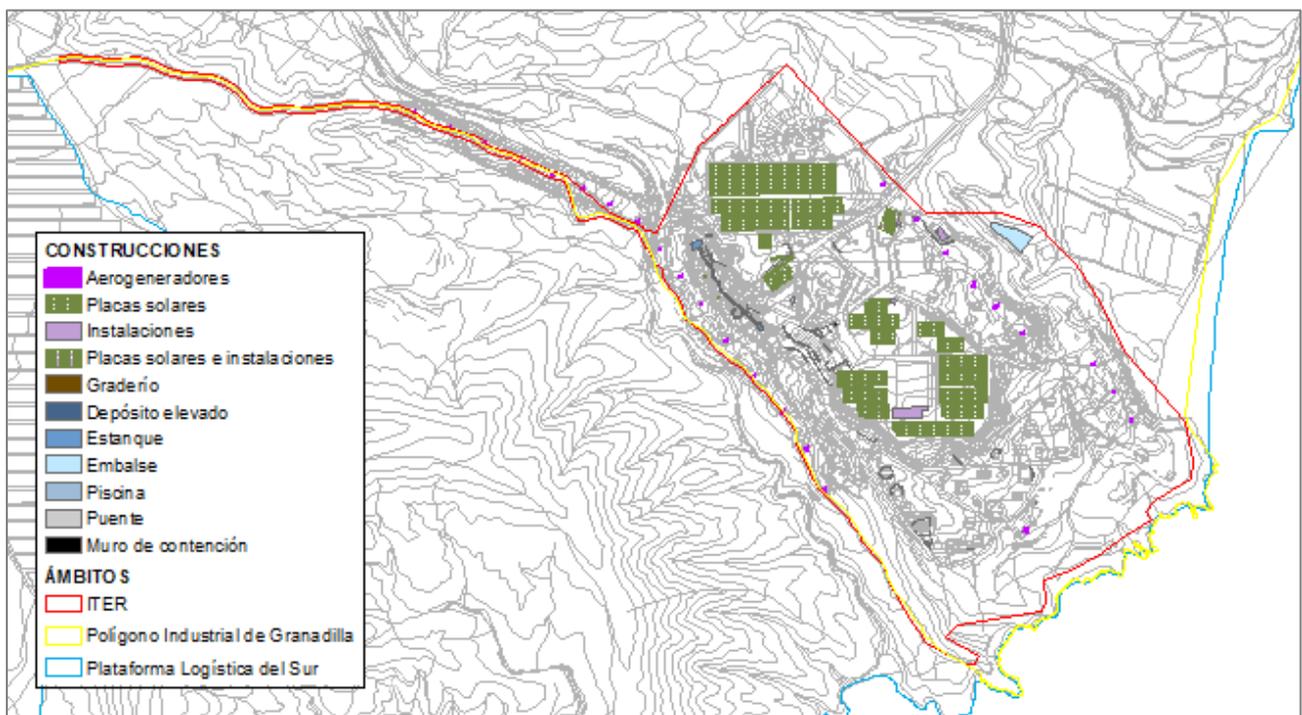
Nº	Inmueble	m ² construidos
C-01	Edificio Sede ITER	1.887,23
C-02	Centro de visitantes ITER	1.579,30
C-04	Casas bioclimáticas ITER	3.571,49
C-04	Centro de operaciones de red	2.775,74
C-05	Nave de ingeniería	794,24
C-06	Nave proyecto CEDEI	794,24
C-07	Laboratorio de células fotovoltaicas	401,21
C-08	Fábrica de módulos fotovoltaicos	2.366,33
C-09	Nave Euclides	8.170,64
C-10	Centro de ensayo de almacenamiento y alimentación ininterrumpida	786,20
C-11	Centro de control Euclides	111,00
C-12	Datacenter para ALiX	4.574,00
C-13	Nave de sistemas electrónicos, informáticos y de telecomunicaciones	2.544,00
C-14	Túnel de viento	350,00
C-15	Subestación ITER	305,00
C-16	Caseta acceso ITER	26,00
C-17	Almacén CBITER + EDAM (antigua sede ITER)	253,00
C-18	Carpintería madera	216,40
C-19	Depuradora	13,00
Cesión	Centro de protección medioambiental y animal	1.980,00
Superficie total construida		33.499,02

Superficie construida en el ITER.
Fuente: ITER.

9.4 Edificaciones y construcciones existentes



Edificaciones existentes en el ámbito de la Modificación.
Elaboración propia.



Edificaciones existentes en el ámbito de la Modificación.
Elaboración propia.



En el ámbito de la Modificación Menor del ITER se reconocen un total de 91 edificaciones y 148 construcciones, aproximadamente.

En cuanto a las edificaciones se distinguen en los tipos, cantidades y superficies totales siguientes:

Tipo de edificación	Nº de elementos	Superficie de suelo (m ²)
Almacén	2	455,95
Carpintería	1	338,03
Centro de visitantes	3	644,64
Desaladora	1	302,15
Edificaciones de apoyo a instalaciones	21	1.640,95
Educativo	6	313,50
Invernadero	1	94,95
Investigación	10	19.180,44
Oficinas	2	1.240,53
Perrera	8	1.613,52
Subestación eléctrica	1	287,89
Telecomunicaciones	1	3.201,66
Viviendas bioclimáticas	34	3.904,72
TOTAL	91	33.218,93

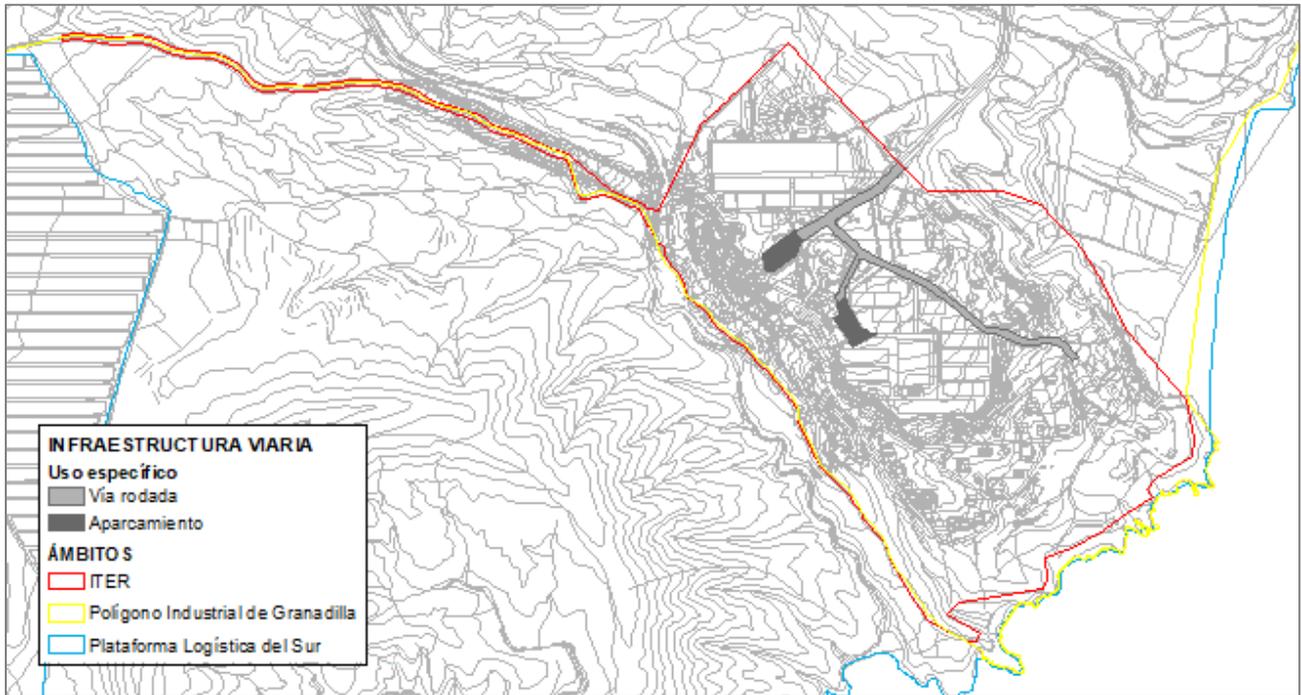
Y en lo que respecta a las construcciones, los tipos, cantidad y superficies totales de suelo son:

Tipo de edificación	Nº de elementos	Superficie de suelo (m ²)
Aerogeneradores	26	0,00
Depósito elevado	1	3,53
Embalse	1	1.239,58
Estanque	19	623,52
Graderío	1	49,11
Instalaciones	4	857,75
Muro de contención	52	760,13
Piscina	1	49,28
Placas solares	38	17.570,69
Placas solares e instalaciones	2	1.231,51
Puente	3	16,77
TOTAL	148	22.401,86

9.5 Infraestructuras existentes

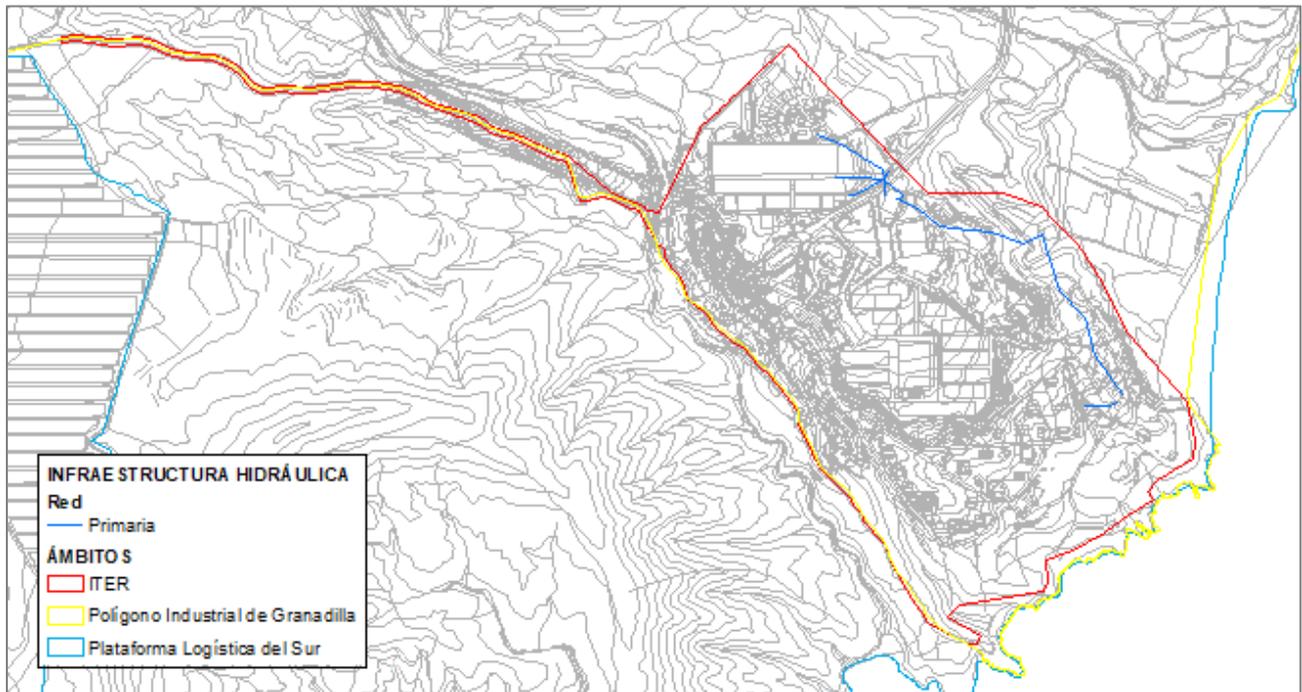
A efectos de que conste, en las siguientes imágenes se muestran aquellas infraestructuras existentes que pudieran verse incluidas en espacios afectados por el deslinde marítimo terrestre y sus servidumbres, y/o por la delimitación de espacios libres de cesión obligatoria y gratuita establecido por la legislación vigente. Estas infraestructuras y su futuro incierto será definido en la fase de desarrollo correspondiente de este documento.

9.5.1 Infraestructura viaria y de transportes



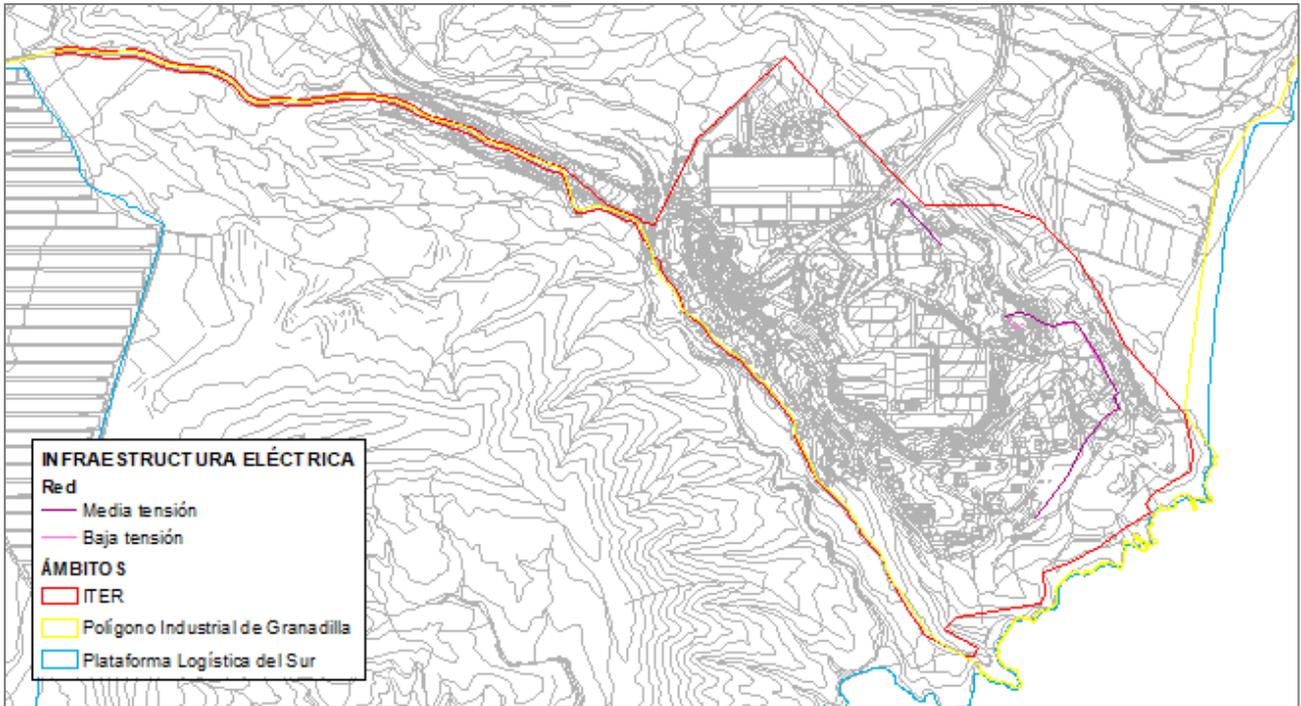
Infraestructura viaria existente en el ámbito de la Modificación.
Elaboración propia.

9.5.2 Infraestructura hidráulica



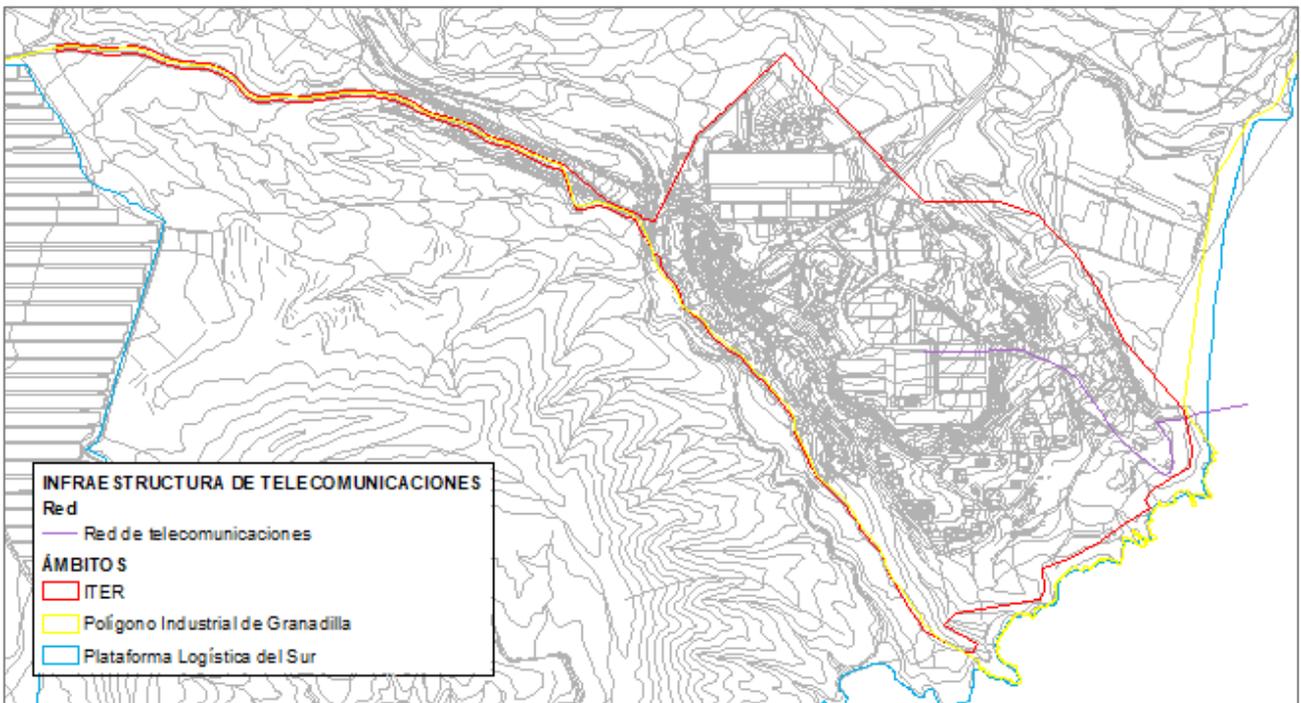
Infraestructura hidráulica existente en el ámbito de la Modificación.
Elaboración propia.

9.5.3 Infraestructura eléctrica



Infraestructura eléctrica existente en el ámbito de la Modificación.
Elaboración propia.

9.5.4 Infraestructura de telecomunicaciones



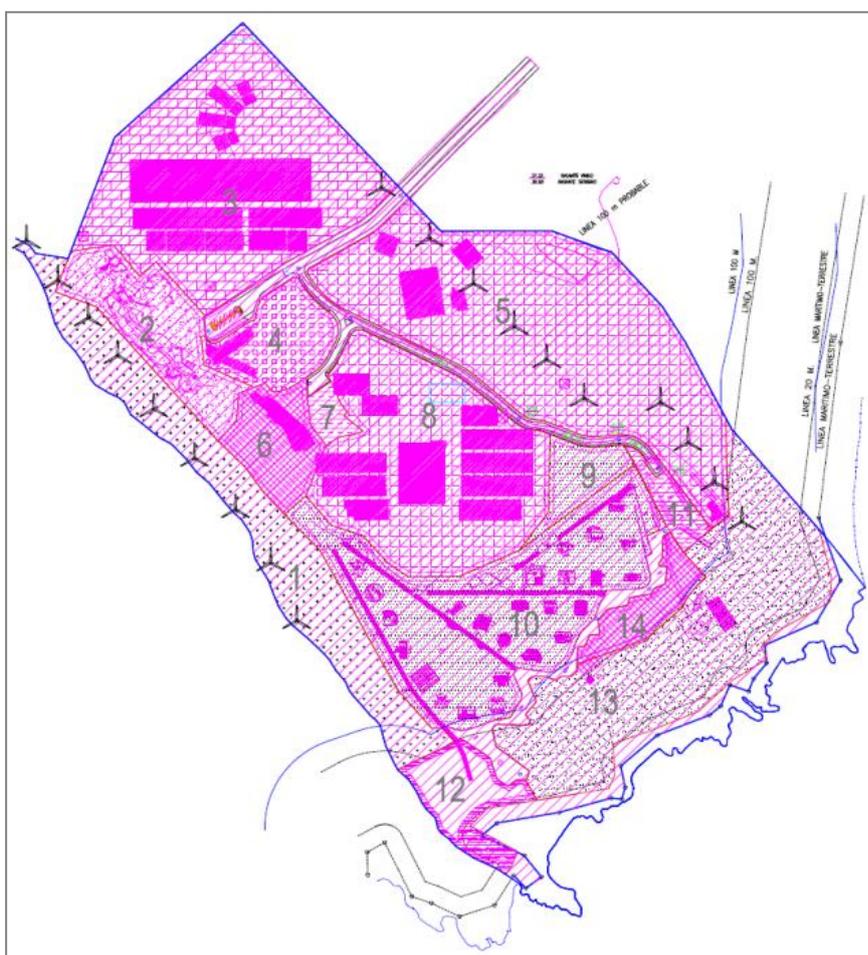
Infraestructura de telecomunicaciones existente en el ámbito de la Modificación.
Elaboración propia.

10 PROBLEMÁTICA EXISTENTE

El Ámbito de la Modificación Menor del PIOT que nos ocupa, como ya se ha visto, se encuentra ordenado pormenorizadamente en la actualidad por el Plan Especial de Ordenación ITER - Sistema General. Con el transcurso de los años, esta ordenación ha quedado obsoleta en diversos aspectos, precisando una actualización que permita atender a nuevas necesidades y que pueda ofrecer un uso más eficiente del suelo.

Esta conclusión se alcanza tras realizar el correspondiente estudio y análisis del Ámbito, sus condiciones físicas y su devenir regulatorio, de lo que se desprenden como resultado los siguientes puntos, configurados como la problemática existente en el Ámbito en la actualidad:

- a) El ámbito del ITER fue organizado espacialmente en catorce manzanas por el Plan Especial de Ordenación ITER – Sistema General, lo que supone una excesiva fragmentación.



Plano de manzanas del Plan Especial ITER vigente.
Fuente: ITER.

Dicha ordenación respondió a los proyectos concretos que se estaban ejecutando en el momento de la redacción del Plan Especial, vigente a día de hoy. Ahora bien, una vez ejecutados, resulta demasiado rígida una ordenación ajustada a proyectos específicos, que imposibilita el desarrollo y materialización de otras actuaciones.

- b) Por otro lado, la estructura viaria del Plan Especial vigente se basó en los caminos existentes en el terreno en el momento de la redacción del Plan, los cuales estaban desarrollados para el acceso a las antiguas zonas de cultivo, por donde la topografía y los medios disponibles las hacían funcionalmente viables. De este modo, el sistema viario original no ha sido planteado desde la base del uso más racional del suelo, así como tampoco desde el punto de vista de la edificación y de la eficiencia en las comunicaciones internas.
- c) Posteriormente, con la aprobación y entrada en vigor del PGO, las exigencias sobrevenidas de éste en cuanto a la reordenación de determinadas áreas del ITER, supuso que se tenía que llevar a término una modificación, que no ha tenido lugar, de los siguientes aspectos del Plan Especial:
- La manzana 13 casi en su totalidad queda adscrita al espacio portuario, reduciéndose así el ámbito del ITER.
 - Las manzanas 5, 11, 14 y el sector de la 13 que no queda adscrita al espacio portuario, son categorizadas como suelo sectorizado no ordenado, lo que imposibilita cualquier actuación en las mismas hasta tanto no se apruebe el instrumento que ordene esos terrenos.
- d) También es necesario señalar que, la ordenación del PGO, aprobado en 2005, respondía a la zonificación establecida por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla aprobado en febrero de 2004. Transcurridos unos años, se aprobó por Orden FOM/676/2011, de 8 de marzo, la Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla. Por la que los terrenos del ITER resultaron desafectados del Ámbito del Puerto de Granadilla.
- e) Y por último, las determinaciones del PGO de Granadilla de Abona no delimitaron correctamente el ámbito del ITER, dado que este debe de ser coincidente con la realidad de la propiedad pública. Siendo así es obligatorio llevar a cabo los ajustes oportunos para enmendar este error.

A principios del siglo XXI, tras diversos estudios se concluye que un Parque Científico Tecnológico puede ser el instrumento que facilite la aparición y consolidación de nuevas iniciativas económicas en la isla de Tenerife, ya que está destinado a empresas e instituciones tecnológicamente avanzadas y sobre todo innovadoras, con una filosofía de hacer negocio que incluya la investigación como pilar básico para su crecimiento.

11 OBJETIVOS Y CRITERIOS

Para la presente Modificación Menor del ámbito del ITER se plantean diferentes objetivos cuyo contenido se agrupa en función de la escala territorial sobre la que se aplican. De esta manera, se diferencian objetivos a escala general, de repercusión insular, y a escala local, orientados a la resolución de la actual problemática sufrida por la ordenación pormenorizada vigente.

Los objetivos y criterios planteados pretenden encontrar una respuesta adecuada y eficaz a las actividades presentes y futuras de la sociedad pública, contribuyendo así a promover el desarrollo sostenible y la innovación.

11.1 Objetivos de la ordenación territorial

Tal y como se ha expuesto en la presente Memoria, el ITER fue concebido en los años noventa para la promoción, desarrollo y potenciación de actividades científicas, técnicas y económicas en el campo de las nuevas tecnologías y las energías renovables.

Por otro lado, dada la necesidad de diversificar la economía en el archipiélago, se hace preciso introducir en Canarias, y en particular en Tenerife, instrumentos para mejorar la capacidad de la economía insular. Se presentan los Parques Científicos y Tecnológicos como una herramienta que se ha evidenciado eficaz como promotora de la innovación empresarial, como marco adecuado para favorecer la interrelación entre la investigación y el mundo empresarial, como lugar propicio para la implantación de empresas de base tecnológica, favoreciéndose e intensificándose las actividades de I+D+i, la competitividad y un indiscutible apoyo en la lucha contra el cambio climático. Así, en el año 2006 se constituyó la Sociedad Parque Científico y Tecnológico de Tenerife, de nombre comercial INtech Tenerife, cuyo accionista mayoritario es el Cabildo Insular de Tenerife, participando también de forma minoritaria en el capital de la Sociedad, el Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER). INtech se propone como misión ayudar a diversificar la economía de Tenerife desarrollando la cultura de la innovación como eje de la mejora de la competitividad, concentrando en los enclaves de INtech Tenerife empresas innovadoras y tecnológicas globales y entidades que realicen investigación, desarrollo o producción singular de tecnología aplicada, promoviendo la transferencia de conocimiento y la contratación de talento especializado, con el fin de hacer crecer a las empresas locales innovadoras o de base tecnológica, impulsar el emprendimiento tecnológico y las startups, y atraer empresas globales a los enclaves de INtech Tenerife.

Con posterioridad, el Consejo de Administración del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife aprueba la declaración del ITER como Parque Tecnológico. Así, a partir de esta fecha, los terrenos del ITER entran a formar parte constituyente del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife y se integran en el Plan de Viabilidad establecido para el Parque, cuyo apartado 3.1.1 recoge “los terrenos e instalaciones del ITER” como recursos del Enclave de Granadilla del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife.

Todo lo anterior evidencia la apuesta por el ITER como una promesa de avance científico y tecnológico para la isla y una importante posibilidad de diversificación de una economía basada en el sector turístico. En consecuencia, el Cabildo de Tenerife conviene que todo aquello relacionado con el ITER tendrá un carácter y una relevancia insular. Siendo así, se convierte en objetivo de la ordenación territorial facilitar y flexibilizar la utilización de los suelos para el cumplimiento de las necesidades que se presenten en el desarrollo del amplio abanico de actividades del ITER.



Desde este punto de vista insular, se desprenden los siguientes objetivos para la ordenación territorial:

- a) Identificación territorial expresa del ITER como parte integrada de un polígono industrial de relevancia insular y, a su vez, de la operación singular estructurante de la Plataforma Logística del Sur.
- b) Reconocimiento de la relevancia insular del ITER, como base para su desarrollo pormenorizado por parte del PIOT.
- c) Delimitación del ITER ajustada a la estructura de la propiedad de la sociedad pública y al resto de determinaciones vinculantes para ello según lo dispuesto en la legislación vigente, para su clara definición territorial.
- d) Alcanzar una valoración correcta de los efectos y encaje de las nuevas condiciones de ordenación vigente en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT.

11.2 Objetivos de la ordenación pormenorizada

Y los objetivos planteados para la ordenación pormenorizada del ámbito son los que se exponen a continuación:

- a) Garantizar la unidad y autonomía funcional del conjunto del ámbito, vinculado a las actividades propias del ITER.
- b) Revisar la estructura viaria procurando que la parcela titularidad del ITER pueda funcionar como una pieza que distribuye sus usos acorde con las necesidades que se van presentando, evitando así vincular el suelo a una determinada distribución que pueda resultar incompatible con los usos o edificaciones que pudieran surgir con el tiempo.
- c) Revisar las condiciones de edificación y de admisibilidad de usos de las distintas manzanas, con la finalidad tanto de conseguir una mayor flexibilidad como de garantizar la adecuada recualificación paisajística del ámbito.
- d) Adecuar la ordenación del ámbito a la de los suelos del entorno y, en particular, a la del Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.
- e) Desarrollo de la ordenación pormenorizada del ámbito con el nivel y contenido en términos lo suficientemente precisos como para legitimar la actividad de ejecución.

11.3 Criterios de ordenación

Los criterios a tener en cuenta para la elaboración de la Modificación Menor del PIOT en el ámbito del ITER son los siguientes:

- Respecto a la reordenación del conjunto del ITER.
 - a) Orientar la propuesta de manera que se propicie la unidad y autonomía funcional del ITER, valorando la reordenación del actual sistema de manzanas contemplado en el vigente Plan Especial, bien a través de su agregación, bien mediante modelos de estructuración alternativos eficaces, pero siempre persiguiendo la mayor flexibilidad a través de la unificación del suelo y el establecimiento sobre este de unos parámetros directores que no encorseten la ordenación para usos que, probablemente, aún no se han concebido.



-
- b) Valorar, en el establecimiento de las normas y condiciones de la ordenación pormenorizada, aquellas fórmulas que satisfagan la necesaria flexibilidad de cara a la materialización de las actuaciones previstas, entre ellas, la repotenciación del actual parque eólico ITER, así como la adecuada recalificación paisajística del conjunto, todo ello sin menoscabar aquellos espacios o elementos naturales y patrimoniales considerados de interés.
 - c) Adecuar y compaginar la propuesta de ordenación del ITER a la de los suelos del entorno y, en particular, a la del Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.
 - Respecto a los valores ambientales y arqueológicos.
 - a) Identificar y preservar los elementos de valor ambiental o arqueológico presentes en el ámbito.
 - b) Poner en valor las áreas naturales mejor conservadas, garantizando la preservación y el conocimiento de los valores ambientales y arqueológicos existentes y potenciando su disfrute público.
 - Respecto a los riesgos.
 - a) Adoptar las medidas necesarias para minorar los riesgos naturales y antrópicos existentes o que pudieran resultar de la ordenación.
 - Respecto a los factores socioeconómicos.
 - a) Establecer determinaciones de ordenación que favorezcan los espacios de alta calidad, accesibles y seguros.
 - b) Favorecer la mejora de las condiciones ambientales de los usuarios del ITER a través de los efectos generados por el incremento de la calidad de las futuras actuaciones.
 - c) Tener en consideración los usos y dinámicas preexistentes en el entorno más inmediato, en especial aquellos concentrados en la franja litoral.
 - d) Ponderar el coste económico de las propuestas, adecuando las mismas a la viabilidad de su gestión y ejecución.

12 ITER Y TERRITORIO

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife, el cual se modifica por el presente documento, contempla en su contenido once operaciones singulares estructurantes para la isla de Tenerife. Es decir, el PIOT localiza once actuaciones de transformación del territorio que configuran, cada una de manera independiente, elementos fundamentales en la articulación del Modelo de Ordenación Insular.

Entre estas once operaciones singulares estructurantes figura la Plataforma Logística del Sur, ya citada y descrita en apartados anteriores de esta Memoria. Esta operación incluye en su delimitación varios elementos: equipamientos, infraestructuras... que forman un complejo de usos y servicios de gran relevancia insular. Entre estos elementos, se encuentra el Polígono Industrial de Granadilla y, como parte integrada de este, el ITER.

A su vez, el PIOT, en su artículo 2.1.3.2, establece:

“ 3-D En cuanto a las áreas urbanas industriales y terciarias, el PIOT fija las áreas que desde un punto de vista insular y comarcal han de estar destinadas a estos usos; en este sentido cumplirían un papel insular los polígonos de Güímar y Granadilla y los vinculados al entorno del puerto de Santa Cruz. (...)”.

Resultando así encuadrado el ITER dentro del Modelo de Ordenación Territorial planteado por el PIOT formando parte de la Plataforma Logística del Sur e integrado como elemento constituyente del Polígono Industrial de Granadilla.

Es importante resaltar en este punto que el ITER desde su concepción en 1990 se ubicó en estos suelos, concedores del entorno y posición relativa en la isla se consideró la ubicación oportuna y necesaria para este tipo de usos y sus posibles sinergias.

12.1 Alcance de los objetivos territoriales

El alcance de los objetivos territoriales planteados para esta Modificación Menor del Plan Insular se desarrolla a continuación:

- a) Identificación territorial expresa del ITER como parte integrada de un polígono industrial de relevancia insular y, a su vez, de la operación singular estructurante de la Plataforma Logística del Sur.

En párrafos anteriores, y en el contenido informativo de esta Memoria, resulta claramente encuadrado el ITER dentro del Modelo de Ordenación Territorial establecido por el PIOT, formando parte de la operación singular estructurante de la Plataforma Logística del Sur e integrado como elemento constituyente del Polígono Industrial de Granadilla.

- b) Reconocimiento de la relevancia insular del ITER, como base para su desarrollo pormenorizado por parte del PIOT.

También ha quedado evidenciada en lo expuesto en este documento, la relevancia del polígono industrial de Granadilla por parte del PIOT. A lo que se debe añadir, siendo un polígono industrial de trascendencia insular, su identificación dentro del conjunto de sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal definido por el artículo 98 de la Ley 4/2017, cuya competencia para la determinación, localización, ordenación estructural y pormenorizada, y ejecución jurídica y material se atribuye a los cabildos insulares.



-
- c) Delimitación del ITER ajustada a la estructura de la propiedad de la sociedad pública y al resto de determinaciones vinculantes para ello según lo dispuesto en la legislación vigente, para su clara definición territorial.

En el apartado referente al ámbito de la Modificación Menor y en su subapartado sobre delimitación de este, se define y justifica la adaptación de los límites del ámbito de actuación a los suelos titularidad del ITER.

Esta delimitación del ámbito sufre una merma debido a que incluye suelos que forman parte del Espacio Natural Protegido de Montaña Pelada. En consecuencia, el ITER continuará ostentando la titularidad de estos suelos pero, quedando imposibilitada su ordenación por parte del plan insular, la regulación territorial y urbanística sobre ellos será establecida por el instrumento de ordenación de espacio natural protegido determinado por la legislación vigente.

De esta manera queda alcanzado el objetivo marcado sobre definición y delimitación del ámbito de la Modificación Menor.

- d) Alcanzar una valoración correcta de los efectos y encaje de las nuevas condiciones de ordenación vigente en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT.

Dado que el ITER se ha contemplado y valorado en los contenidos del PIOT como elemento que forma parte del Polígono Industrial de Granadilla que, a su vez, se incluye dentro de la operación singular estructurante de la Plataforma Logística del Sur, se desprende que los efectos que la implantación de este uso en el territorio podría causar ya ha sido estudiada y resuelta correctamente, más aún cuando las condiciones de edificabilidad se mantienen constantes en la propuesta de ordenación.

12.2 Efectos sobre el sistema territorial de la ordenación pormenorizada

Cómo se ha indicado en el último apartado del punto anterior, durante la elaboración del presente documento se han valorado los efectos y el encaje del ITER en el Sistema de Infraestructuras insulares del PIOT. Abundando en esa práctica, es muy relevante apuntar que las propuestas de ordenación pormenorizada se han vinculado fuertemente a su adecuado encaje en el sistema territorial insular y, en consecuencia, se entiende que ninguna de ellas provocará ningún efecto previsible sobre este.



13 ESTUDIO DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

13.1 Alternativas de ordenación

Dados los objetivos y criterios establecidos y en cumplimiento de la legislación vigente, se han propuesto tres alternativas de ordenación técnica y ambientalmente viables para la Modificación Menor del Plan Insular de Tenerife en el ámbito del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables, ITER.

Estas alternativas de ordenación proponen tres opciones diferentes de ordenación pormenorizada para los suelos delimitados por el ámbito. En consecuencia, la escala gráfica de estas alternativas se ciñe al ámbito de la Modificación, aun habiendo tenido en cuenta la relación con el entorno y el hecho de formar parte del Polígono Industrial de Granadilla y del conjunto de la Operación Singular Estructurante de la Plataforma Logística del Sur.

13.1.1 Alternativa de ordenación 0

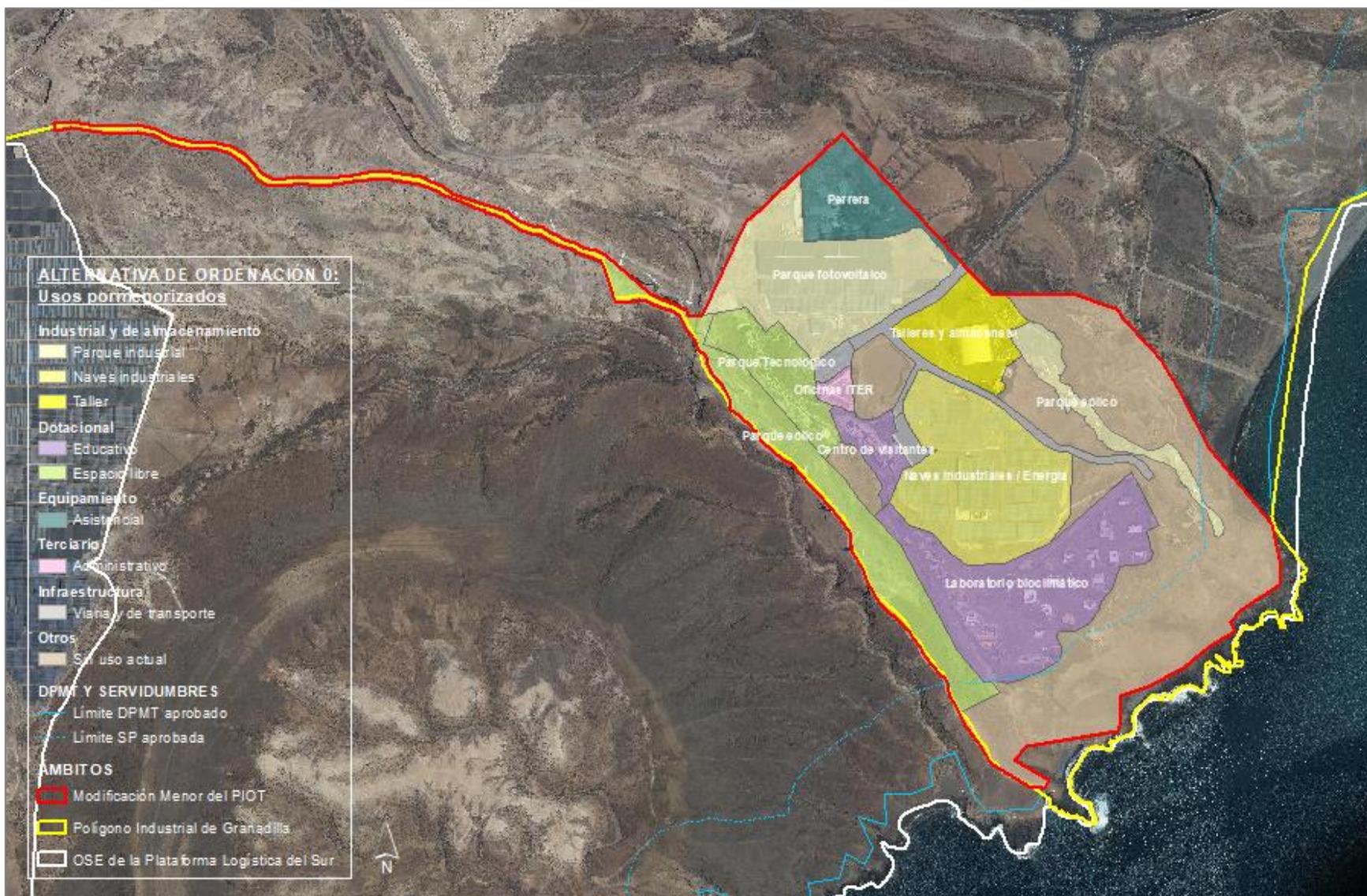
La Alternativa 0 o de “no actuación”, describe la realidad existente en el momento de redacción del presente documento.

El ámbito del ITER, tal y como se ha expuesto a lo largo de esta Memoria, se ha desarrollado de tal manera que, en la actualidad, el nivel de consolidación de sus instalaciones, equipamientos y servicios es bastante elevado.

Siendo la distribución de los usos del suelo la siguiente: al sur del Ámbito, junto a la costa, se encuentran las casas bioclimáticas del ITER; en el centro del ámbito, se encuentran las naves, talleres y placas fotovoltaicas; al norte, el parque fotovoltaico y algunas naves; en el centro-oeste, el centro de visitantes, oficinas, el centro de ensayo y talleres; y por último, en el borde oeste del ámbito, las zonas verdes, una de ellas destinada a parque eólico y la otra a parque tecnológico. Existen dos líneas longitudinales de molinos de viento a los extremos suroeste y noreste, ambas se consideran a los efectos de usos del suelo como parque eólico.

Aquellas áreas que no están antropizadas, ni urbanizadas, coincidentes con laderas de barranco y taludes rocosos, albergan vegetación potencial de la zona; de resto, se trata de suelos sin uso actualmente.

Respecto a la infraestructura viaria, está conformada por vías que han seguido el trazado de los antiguos accesos a las zonas de cultivo (actualmente en abandono). De modo que la geometría de las manzanas actuales y la implantación de los usos se ha apoyado y, por lo tanto, ha resultado totalmente condicionada por una infraestructura viaria concebida de forma natural para el desarrollo de un uso ya inexistente.



Alternativa de ordenación 0.
Elaboración propia.



MODIFICACIÓN MENOR DEL PIOT EN EL ÁMBITO DEL ITER (TM DE GRANADILLA DE ABONA)

ALTERNATIVA DE ORDENACIÓN 0

	Uso	Superficie suelo (m ² s)	Superficie suelo por tipología (m ² s)	Coef. de edificabilidad (m ² c/m ² s)	Superficie construida lucrativa (m ² c)	Superficie construida por tipología (m ² c)	
ITER	LUCR.	Parque eólico	10.280,54	10.280,54	0,40	4.112,22	4.112,22
		Parque eólico en espacio libre	42.277,04	42.277,04	0,00	0,00	0,00
		Parque fotovoltaico	43.662,72	43.662,72	0,10	4.366,27	4.366,27
		Naves industriales / Energía	46.784,16	46.784,16	0,40	18.713,66	18.713,66
		Talleres y almacenes	18.052,66	18.052,66	0,40	7.221,06	7.221,06
		Oficina ITER	2.265,22	2.265,22	0,40	906,09	906,09
		Centro de visitantes	6.810,46	6.810,46	0,40	2.724,19	2.724,19
		Laboratorio bioclimático	49.983,73	49.983,73	0,25	12.495,93	12.495,93
		Parque tecnológico	16.094,94	16.094,94	0,10	1.609,49	1.609,49
		Sin uso actual	131.803,51	131.803,51	0,18	27.850,97	27.850,97
	Total	368.014,98	368.014,98	0,22	79.999,88	79.999,88	
	NO LUCR.	Dotacional Asistencial	17.220,21	17.220,21	-	-	-
		Infraestructura viaria	12.590,41	12.590,41	-	-	-
		Total	29.810,62	29.810,62	-	-	-
TOTAL		397.825,60	397.825,60	0,20	79.999,88	79.999,88	

La alternativa de ordenación 0 o de “no actuación” representa la realidad existente en el momento de redacción del presente documento. Siendo así, se dificulta el cumplimiento de los estándares, puesto que la realidad no sigue necesariamente lo establecido en la legislación.

13.1.2 Alternativa de ordenación 1

La Alternativa 1 basa su propuesta en la ordenación pormenorizada que figura en el vigente Plan Especial ITER. El ámbito de la presente Modificación Menor es prácticamente coincidente con el ordenado por el Plan Especial, cuya ordenación pormenorizada delimitó catorce manzanas y una estructura viaria, hecho que caracteriza la propuesta como una ordenación altamente fragmentada para el uso genérico del ámbito cuyo desarrollo en el tiempo es bastante impredecible.

La ordenación pormenorizada del ámbito y su distribución territorial de usos tiene como uno de sus puntos de apoyo (además de la topografía, las condiciones naturales...) la infraestructura viaria, cuyo trazado describe una estructura irregular basada en los antiguos caminos de acceso a los cultivos, actualmente en abandono. Esta infraestructura se vertebra por un eje principal de acceso desde el noreste, atravesando prácticamente el Ámbito en su zona norte mediante un viario que culmina en una amplia bolsa de aparcamientos. De este eje principal de acceso, nace otro viario que discurre en dirección noroeste-sureste que da servicio a gran parte de las manzanas de la zona central y sur, donde también muere en suelo reservado para el estacionamiento de vehículos. Es importante señalar que este viario noroeste-sureste se bifurca en la zona central para dar servicio al centro de visitantes, su necesario acceso rodado y parking.

En cuanto a la distribución de usos, comenzamos por los espacios libres que bordean el ámbito al sureste y suroeste, asignándose a estos suelos como usos compatibles al de espacio libre el de parque eólico para la manzana 1, parque tecnológico para la manzana 2 y parque marítimo terrestre para la manzana 13.

En la manzana 10, ubicada entre los espacios libres en la mitad sur del ámbito, se implanta el laboratorio bioclimático compuesto por veinticuatro viviendas bioclimáticas. Esta manzana se ordena internamente mediante una estructura viaria propia.

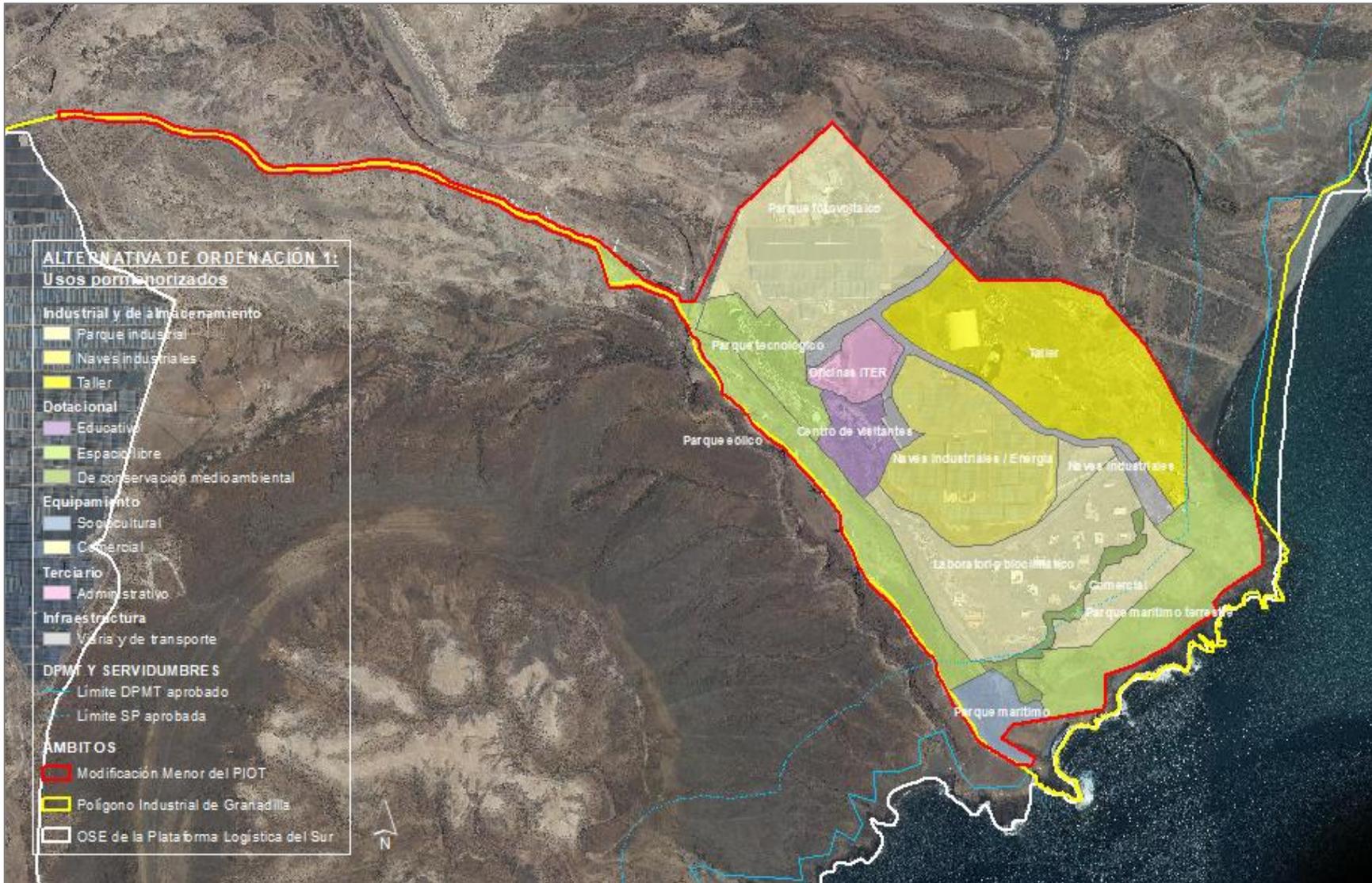
En el corazón del ámbito se localiza la manzana 8, en la que se encuentra una instalación de plantas fotovoltaicas y talleres, y colindante al sur, se ubica la manzana 9 en la que se localizan diversas naves que dan servicio al parque industrial.

Al norte de la manzana 8 y en torno a la bifurcación del viario noroeste-sureste, se localizan tres manzanas: la manzana 4, entre el mencionado viario y el eje principal de acceso, en la que se plantea la sede del ITER y naves taller; la manzana 6, como culminación del viario bifurcación, constituye el centro de visitantes; y la manzana 7, se localiza junto a la anterior para proporcionarle el servicio de aparcamientos.

La zona norte del ámbito la ocupa la manzana 3, donde se encuentran un grupo de naves con cubierta fotovoltaica, el Centro de Protección Animal y Medioambiental, un aerogenerador y el control de seguridad.

Por su parte, en la zona oeste se encuentra la manzana 5 donde se encuentran los centros de reparto, subestación, depósitos de agua procedente de plantas desaladoras, planta fotovoltaica, nave de ensayos, túnel de viento, dos aerogeneradores pertenecientes al Parque Made de 4,8 MW y seis aerogeneradores pertenecientes al Parque Experimental.

Por último al sur, junto a la costa, a la manzana 12 se le asigna el uso de dotación socio-cultural y recreativo, y a la manzana 14 el de equipamiento comercial.



Alternativa de ordenación 1.
Elaboración propia.



MODIFICACIÓN MENOR DEL PIOT EN EL ÁMBITO DEL ITER (TM DE GRANADILLA DE ABONA)

ALTERNATIVA DE ORDENACIÓN 1

	Uso	Superficie suelo (m ² s)	Superficie suelo por tipología (m ² s)	Coef. de edificabilidad (m ² c/m ² s)	Superficie construida lucrativa (m ² c)	Superficie construida por tipología (m ² c)	
ITER	LUCR.	Parque eólico	42.189,10	42.189,10	0,00	0,00	0,00
		Parque fotovoltaico	59.587,10	59.587,10	0,10	5.958,71	5.958,71
		Naves industriales / Energía	46.784,16	46.784,16	0,40	18.713,66	18.713,66
		Naves industriales	4.677,15	4.677,15	0,25	1.169,29	1.169,29
		Talleres y almacenes	69.305,06	69.305,06	0,40	27.722,02	27.722,02
		Oficina ITER	9.810,42	9.810,42	0,40	3.924,17	3.924,17
		Centro de visitantes	10.896,37	10.896,37	0,40	4.358,55	4.358,55
		Laboratorio bioclimático	49.983,73	49.983,73	0,25	12.495,93	12.495,93
		Parque tecnológico	16.094,94	16.094,94	0,10	1.609,49	1.609,49
		Comercial	12.644,21	12.644,21	0,30	3.793,26	3.793,26
		Sin uso actual	1.390,17	1.390,17	0,10	139,02	139,02
	Total	323.362,41	323.362,41	0,25	79.884,11	79.884,11	
	NO LUCR.	Conservación medioambiental	6.252,63	6.252,63	-	-	-
		Espacio libre: Parque marítimo terrestre	42.434,05	42.434,05	0,00	0,00	0,00
		Dotacional: Parque marítimo	9.697,33	9.697,33	0,00	0,00	0,00
		Infraestructura viaria	16.085,59	16.085,59	-	-	-
	Total	74.469,60	74.469,60	-	-	-	
	TOTAL		397.832,01	397.832,01	0,20	79.884,11	79.884,11

La alternativa de ordenación 1 representa las determinaciones establecidas en el Plan Especial ITER vigente. Este Plan Especial data del año 2003, fecha en la que se justificó el cumplimiento de los estándares necesarios, ajustándose a lo establecido en la legislación.

13.1.3 Alternativa de ordenación 2

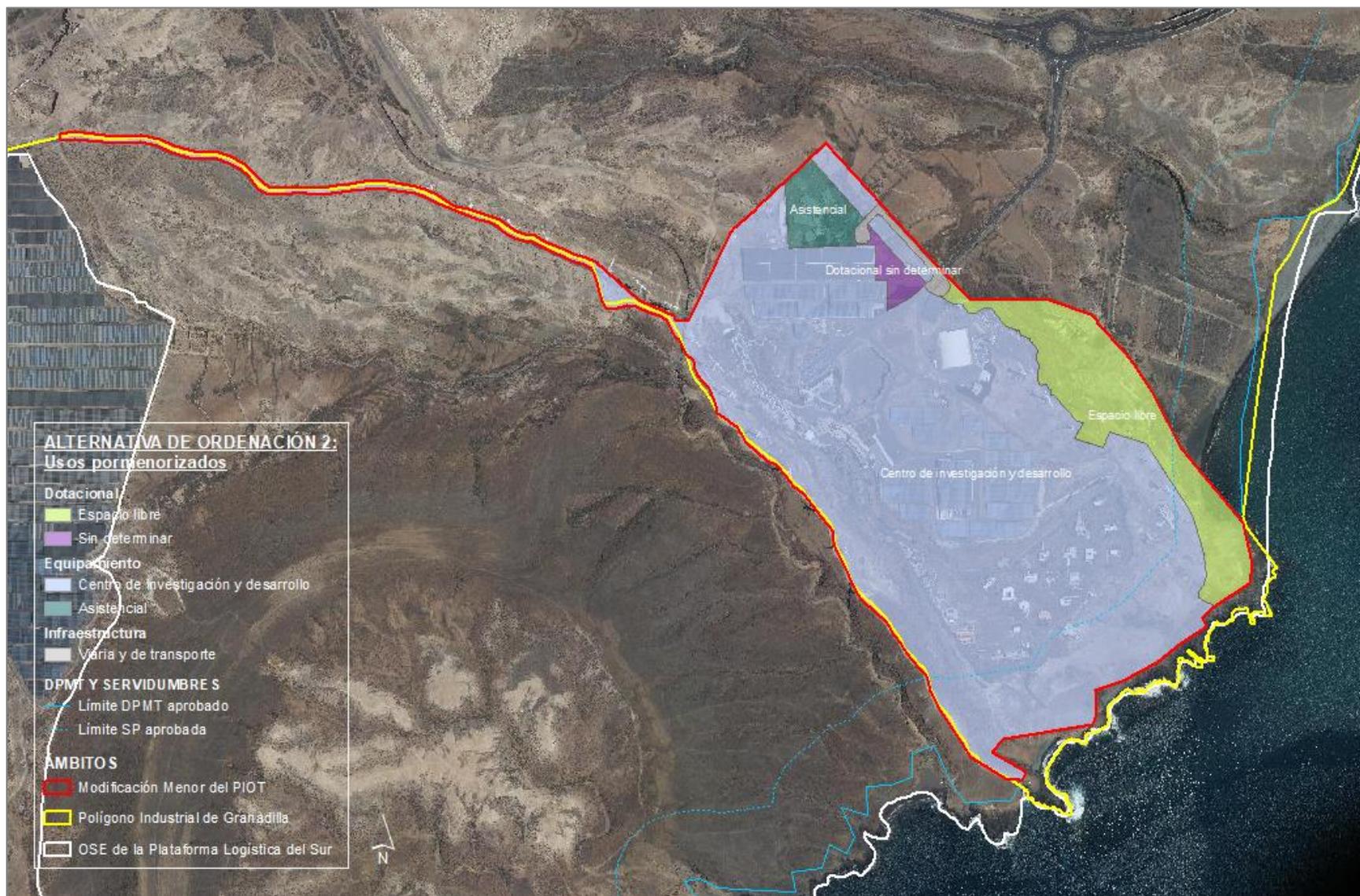
La Alternativa de ordenación pormenorizada 2 tiene como objetivo principal el óptimo desarrollo del suelo incluido en el ámbito, haciendo una propuesta de ordenación totalmente compatible con la promoción de infraestructuras y programas de soporte a la investigación, la transferencia tecnológica y apoyo al emprendimiento intensivo en conocimiento, mediante la urbanización, edificación y explotación de las infraestructuras e instalaciones y cuyo fin sea el desarrollo de actividades relacionadas con la tecnología avanzada.

En consecuencia, la ordenación del ámbito pretende responder principalmente a las necesidades propias de las actividades tecnológicas. Para ello, la propuesta se basa en una única y gran pieza, que ocupa un alto porcentaje del suelo del ámbito, casi el 85%, a la que se le asigna el uso de equipamiento de investigación y desarrollo con carácter estratégico, y se le da libertad para la estructuración viaria interna. Estas condiciones de superficie, estructuración y uso le aportan a la pieza unas condiciones de flexibilidad capaces de poder dar cobertura a actividades, construcciones y edificaciones de carácter singular, tal y como vaya surgiendo de las investigaciones y de los avances tecnológicos, compatibilizando usos capaces de abarcar las diversas actividades que pudiera demandar el ITER, ya sean de producción energética, de telecomunicaciones, industriales, etc. La ordenación de esta gran pieza únicamente se condiciona en su zona más occidental, los suelos colindantes con Espacio Natural Protegido, para delimitar un espacio de reserva en el que, entre otras limitaciones, no se permitirá la edificación; y también serán objeto de restricciones aquellos suelos que deban ser protegidos por su valor natural, patrimonial...

El régimen de usos que regirá en un futuro sobre la pieza del ITER será lo suficientemente preciso y claro como para que las actividades desarrolladas no alcancen una distorsión en la que se dé lugar a una concentración y/o escala de usos no deseados, como podría ser su conversión en un gran polígono industrial, dado que no es el objetivo del ITER.

En el resto del ámbito, la totalidad de la franja de suelo que limita al este, se distribuyen los usos públicos que completan la cobertura del cumplimiento de los requisitos legalmente establecidos. Para ello, se reconoce el propio ITER como un equipamiento a efectos legales, sumándose a este la perrera existente como equipamiento asistencial; al noreste se plantea una zona de uso dotacional sin uso específico asignado, junto a una franja de espacio libre que discurre hasta la costa.

La infraestructura viaria propuesta se compone de una única y pequeña vía que discurre de norte a sur por el límite del ámbito, al norte de este. En su escasa longitud da acceso tanto al asistencial como a la otra dotación, así como al propio ITER (centro de investigación y desarrollo) en fondo de saco.



Alternativa de ordenación 2.
Elaboración propia.



MODIFICACIÓN MENOR DEL PIOT EN EL ÁMBITO DEL ITER (TM DE GRANADILLA DE ABONA)

ALTERNATIVA DE ORDENACIÓN 2

	Uso	Superficie suelo (m ² s)	Superficie suelo por tipología (m ² s)	Coef. de edificabilidad (m ² c/m ² s)	Superficie construida lucrativa (m ² c)	Superficie construida por tipología (m ² c)
ITER	LUCR. Centro de investigación y desarrollo	337.351,65	337.351,65	0,21	70.843,85	70.843,85
	Total	337.351,65	337.351,65	0,21	70.843,85	70.843,85
	Equipamiento Asistencial	10.270,88	10.270,88			
	Dotacional sin determinar	4.097,13	4.097,13			
	Espacio libre público	43.338,04	43.338,04			
	Viario	2.768,17	2.768,17			
	Total	57.706,05	57.706,05			
	TOTAL	395.057,70	395.057,70	0,18	70.843,85	70.843,85

Cumplimiento de estándar de E.L. públicos, dotaciones y equip por incremento de edif en SUNCO (Art. 138.1.C, L 4/2017):	Superficie total MM (m ² s)	Superficie mín E.L. públicos (m ² s)	Superficie mín dotaciones (m ² s)	Superficie mín equipamientos (m ² s)
		395.057,70	39.505,77	3.950,58

PROPUESTA	E.L. públicos (m ² s)	Dotaciones (m ² s)	Equipamientos (m ² s)
		43.338,04	4.097,13

CUMPLE		
3.832,27	146,55	335.770,80

13.1.4 Análisis comparativo de las alternativas de ordenación

Expuestas las diferentes y razonables alternativas de ordenación pormenorizada para el Ámbito de la Modificación y su viabilidad técnica y ambiental, se procede a explicar los diferentes motivos por los que se podría considerar como la más idónea de las propuestas la constituida por la Alternativa de ordenación 2. Por lo que, siendo los objetivos los indicados en el apartado anterior, a continuación, se valora la adaptación o desarrollo de cada uno de ellos por cada una de las alternativas:

OBJETIVOS	ALTERNATIVAS		
	0	1	2
Unidad y autonomía funcional	Medio	Nula	Excelente
Trazado de la estructura viaria acorde con los usos	Deficiente	Deficiente	Excelente
Flexibilidad de las condiciones de edificación y de admisibilidad de usos	Nula	Deficiente	Excelente
Adecuación de la ordenación al entorno	Deficiente	Deficiente	Excelente
Desarrollo de la ordenación pormenorizada	Nula	Excelente	Excelente

Cuadro comparativo de alternativas de ordenaciónj pormenorizada para el ámbito de la Modificación.
Elaboración propia.

a) Unidad y autonomía funcional

Para garantizar la unidad y autonomía funcional del conjunto del ámbito y en especial, para las actividades, construcciones y edificaciones del ITER, la ordenación de la Alternativa 2 propone una gran pieza que abarca los suelos objeto de estos usos y les ofrece libertad para su implantación y distribución. Siendo así, la Alternativa de ordenación 2 alcanza este objetivo plenamente, mientras que la Alternativa 1 propone una excesiva fragmentación del suelo, lo que resulta excesivamente encorsetado para el devenir de un uso, como es el del ITER, tan abierto con respecto a su forma de materializarse en el territorio.

La Alternativa 0 no se puede valorar claramente con respecto a este objetivo dada su condición de reflejo de la realidad existente, siendo así, se entiende moderadamente flexible por su realidad ajena a condicionantes de planeamiento.

b) Trazado de la estructura viaria acorde con los usos

Este objetivo se basa en la propuesta de liberar el suelo titularidad del ITER de una estructura viaria trazada con carácter previo y pública, de esta forma sus actividades podrán dar cobertura a las realidades que puedan surgir de los avances en investigación y tecnológicos. En este sentido, la Alternativa 2 ofrece una flexibilidad absoluta en su propuesta viaria proporcionando acceso desde el exterior a los tres usos presentes en el ámbito y dejando a criterio de la propiedad y sus necesidades el trazado interno de la pieza del ITER. En cambio, la Alternativa 0 refleja los caminos ya existentes y la 1 los replica, sin dar la posibilidad de nuevos trazados, con lo que dan acceso a los distintos usos pero no dan cobertura a posibles cambios o incorporaciones futuras.

c) Flexibilidad de las condiciones de edificación y de admisibilidad de usos

Para revisar las condiciones de edificación y de admisibilidad de usos de las distintas manzanas, con la finalidad tanto de conseguir una mayor flexibilidad como de garantizar la adecuada recualificación paisajística del ámbito, la Alternativa 2 propone, se entiende que con mayor precisión en fases futuras del documento, libertad para la pieza del ITER sin excederse de los condicionantes legales. En cambio, la Alternativa de ordenación 1 encorseta la ordenación asignando usos al suelo sin posibilidad de cambio. Por su parte, el carácter intrínseco de la Alternativa 0 no le permite acceder al establecimiento de condicionantes teóricos.

d) Adecuación de la ordenación al entorno

Este objetivo no es alcanzado por la Alternativa de ordenación 0, ni por la Alternativa 1, ya que la primera no contempla estos asuntos, y la segunda se basa en una ordenación tan antigua, rígida y obsoleta que no ha podido actualizarse a medida que el entorno ha ido cambiando sus condiciones y sus realidades. La Alternativa de ordenación 2 es la única que afronta la realidad existente del entorno para adaptarse a esta, ya sea tanto paisajística, como normativamente.

e) Desarrollo de la ordenación pormenorizada

El objetivo de desarrollo de la ordenación pormenorizada del ámbito, con el nivel y contenido en términos lo suficientemente precisos como para legitimar la actividad de ejecución, es alcanzado plenamente por las alternativas de ordenación 1 y 2, dado su carácter de instrumentos de ordenación con capacidad para ello. En cambio, la Alternativa de ordenación 0, como reflejo de la realidad existente, no es capaz de abarcar esta cuestión.



13.2 Adecuación de la ordenación pormenorizada propuesta al planeamiento vigente

En el presente apartado se pretende analizar si la propuesta de ordenación que resulta la más adecuada en el estudio de alternativas, la Alternativa de ordenación 2, es acorde con los criterios de ordenación del conjunto de la OSE, así como su compatibilidad con la ordenación pormenorizada de los suelos colindantes.

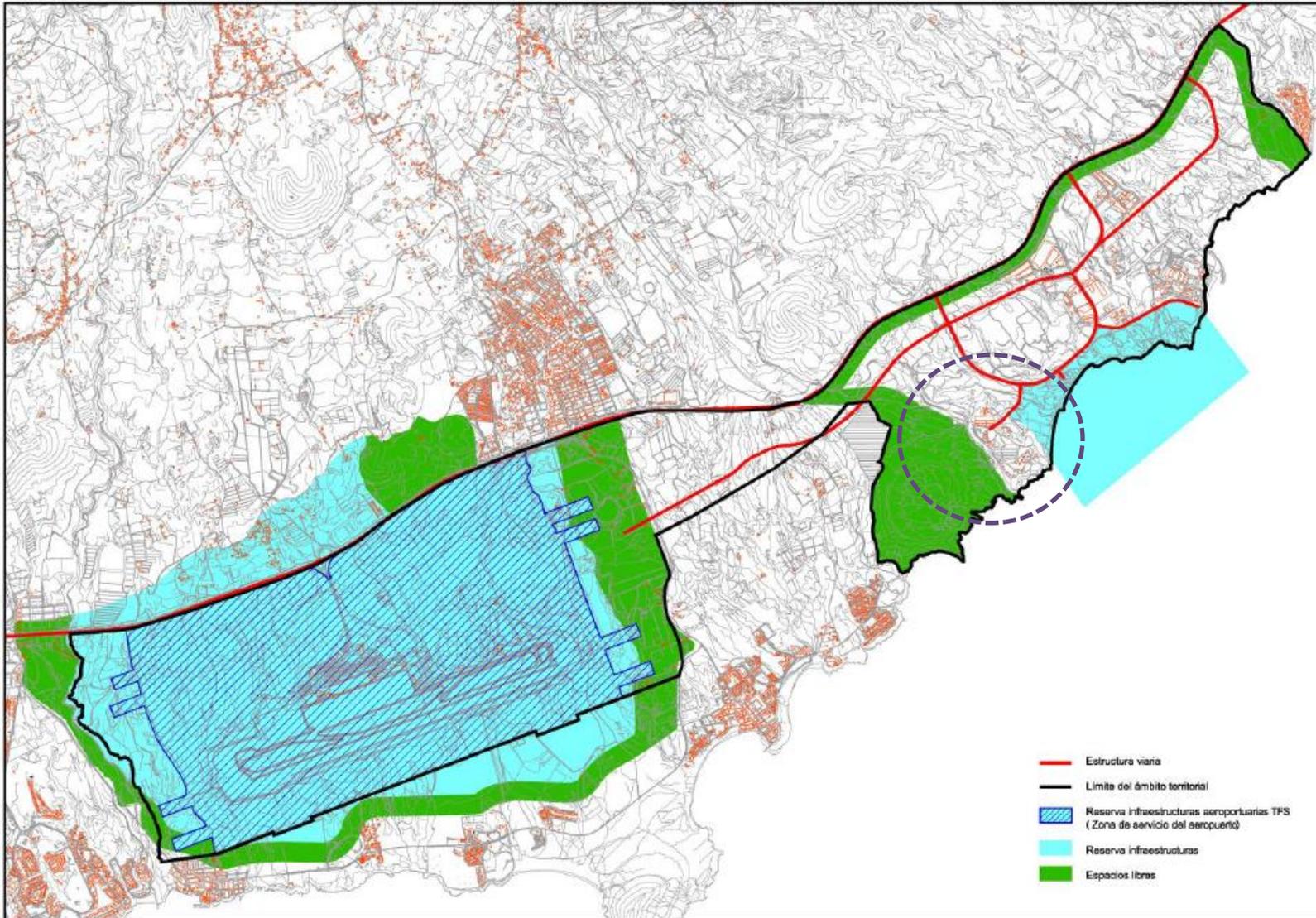
13.2.1 La propuesta de ordenación y el planeamiento territorial

Tal y como se ha expresado en el apartado dedicado al PIOT, los criterios de ordenación de la OSE se establecen en su artículo 2.4.3.4, constando criterios básicos para el referido ámbito, al igual que criterios específicos para el área ligada al aeropuerto (5-D), así como para el área ligada al puerto junto al polígono de Granadilla (6-D). Igualmente se establece la protección a efectos de edificación y urbanización, de ciertos suelos.

Los criterios de ordenación referidos al puerto y al polígono de Granadilla, donde se incluye el ITER, son los siguientes:

- *Se delimitará una extensión de terrenos suficiente para los usos portuarios ligados al abastecimiento de la isla en los terrenos adyacentes al frente marítimo del puerto. En dichos terrenos habrán de localizarse aquellos usos más vinculados al tráfico portuario. Entre ellos, se hará la pertinente reserva para un área de actividades productivas y financieras que se desarrolle al amparo del régimen de la ZEC.*
- *En el resto del polígono se ubicarán usos, instalaciones de servicios e infraestructuras básicas, tales como generadores de energía eléctrica, áreas de almacenamiento y tratamiento de combustibles, desaladora de agua marina, centrales mayoristas de distribución de mercancías, etc. En general, todo uso admisible deberá justificarse en base a su prioridad desde los intereses de servicio insular, a la necesidad de ubicarse en las inmediaciones del puerto comercial insular o de las grandes infraestructuras del polígono y a su incompatibilidad en otra localización.*
- *Los usos residenciales, de ocio, comercio detallista y turísticos deberán tener un carácter secundario y muy limitado respecto a los usos principales y habrán de justificarse en función de las necesidades propias del polígono; en todo caso se evitará la aparición de instalaciones relacionadas con estos usos de gran demanda de suelo, como los espacios especializados de ocio, grandes superficies comerciales minoristas, etc.*
- *Si las previsiones de ocupación de suelo con usos compatibles no alcanzaran a completar toda la extensión del polígono, éste mantendrá áreas de reserva.*

A tal efecto, se considera que la ordenación propuesta para la alternativa que resulta la más viable tras el análisis es compatible con los citados criterios de ordenación establecidos por el PIOT para la OSE. No obstante, atendiendo a la naturaleza y alcance de la presente modificación, si fuera necesario, ésta tendría la capacidad de alterar o ajustar dichos criterios para que fueran acordes con la ordenación propuesta.



Operación Singular Estructurante de la Plataforma Logística del Sur. PIOT.

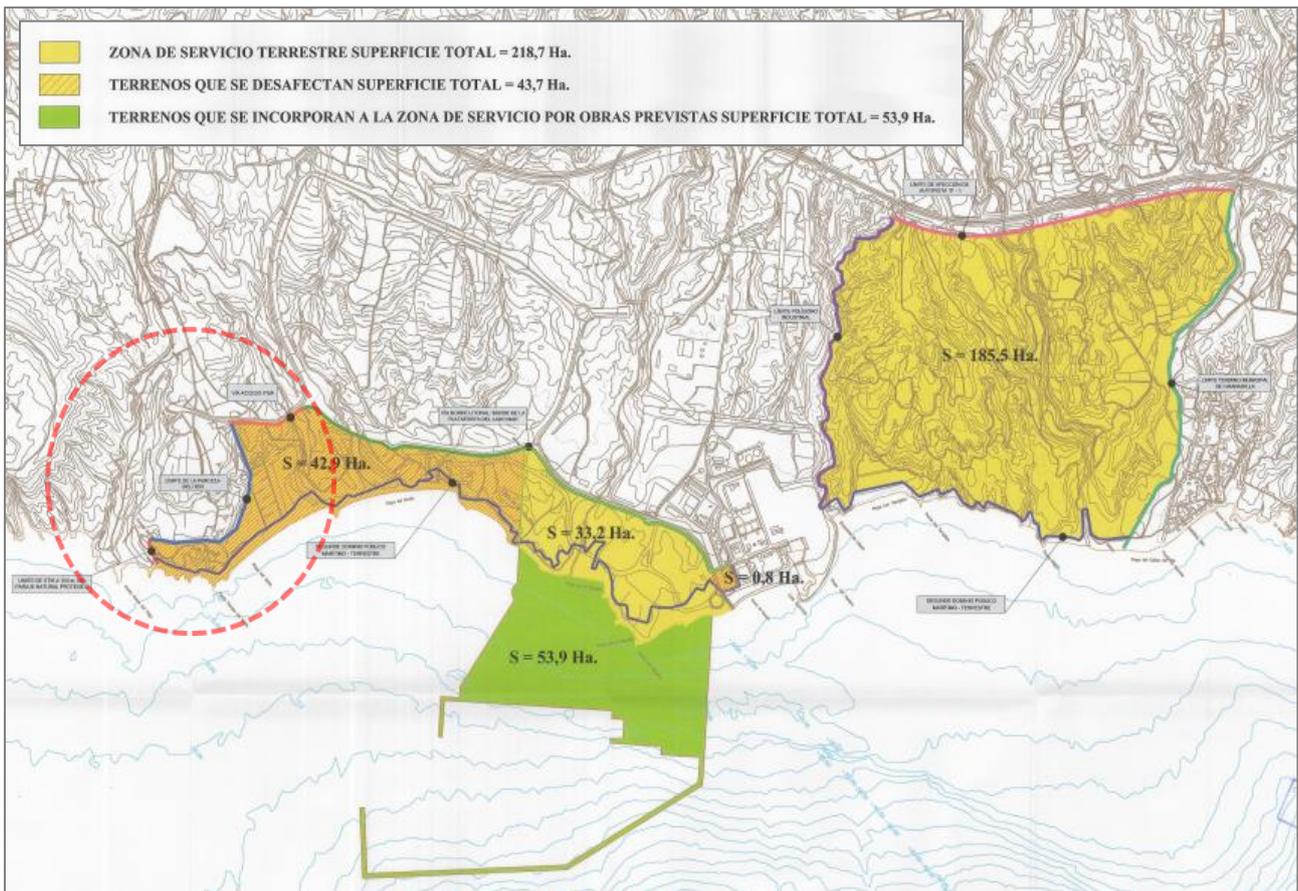
13.2.2 Relación de la ordenación propuesta con las disposiciones sectoriales

Con respecto a las disposiciones sectoriales vigentes es muy relevante, como ya se ha indicado en esta Memoria, la identificación de los suelos colindantes al ámbito por el oeste reconocidos como Espacio Natural Protegido bajo el nombre de Montaña Pelada. La delimitación del ámbito se ha adaptado a este Espacio Natural Protegido. Aquellos suelos propiedad del ITER que se veían afectados por este, se han remitido al instrumento de ordenación correspondiente a la categoría de espacio natural protegido, según disponga la legislación vigente. Y en lo que respecta a las determinaciones de ordenación de esta Modificación Menor del PIOT se tendrá presente y en total consideración para la toma de decisiones las condiciones y necesidades de estos suelos.



Delimitación según la titularidad del suelo respecto a ENP Monumento Natural Montaña Pelada.
Elaboración propia.

Con respecto a la proximidad a la infraestructura portuaria: puerto de Granadilla, cabe mencionar que los terrenos colindantes al ITER se encuentran afectados por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla. Originalmente este Plan de Utilización reservaba ciertos terrenos incluidos en la delimitación del ITER como zona de servicio terrestre de la propia infraestructura, no obstante, los mismos fueron excluidos y desafectados con la modificación del citado Plan, motivada por el redimensionamiento de las infraestructuras portuarias a construir.



Delimitación de la zona de servicio que se propone. Terrenos que se desafectan. Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.

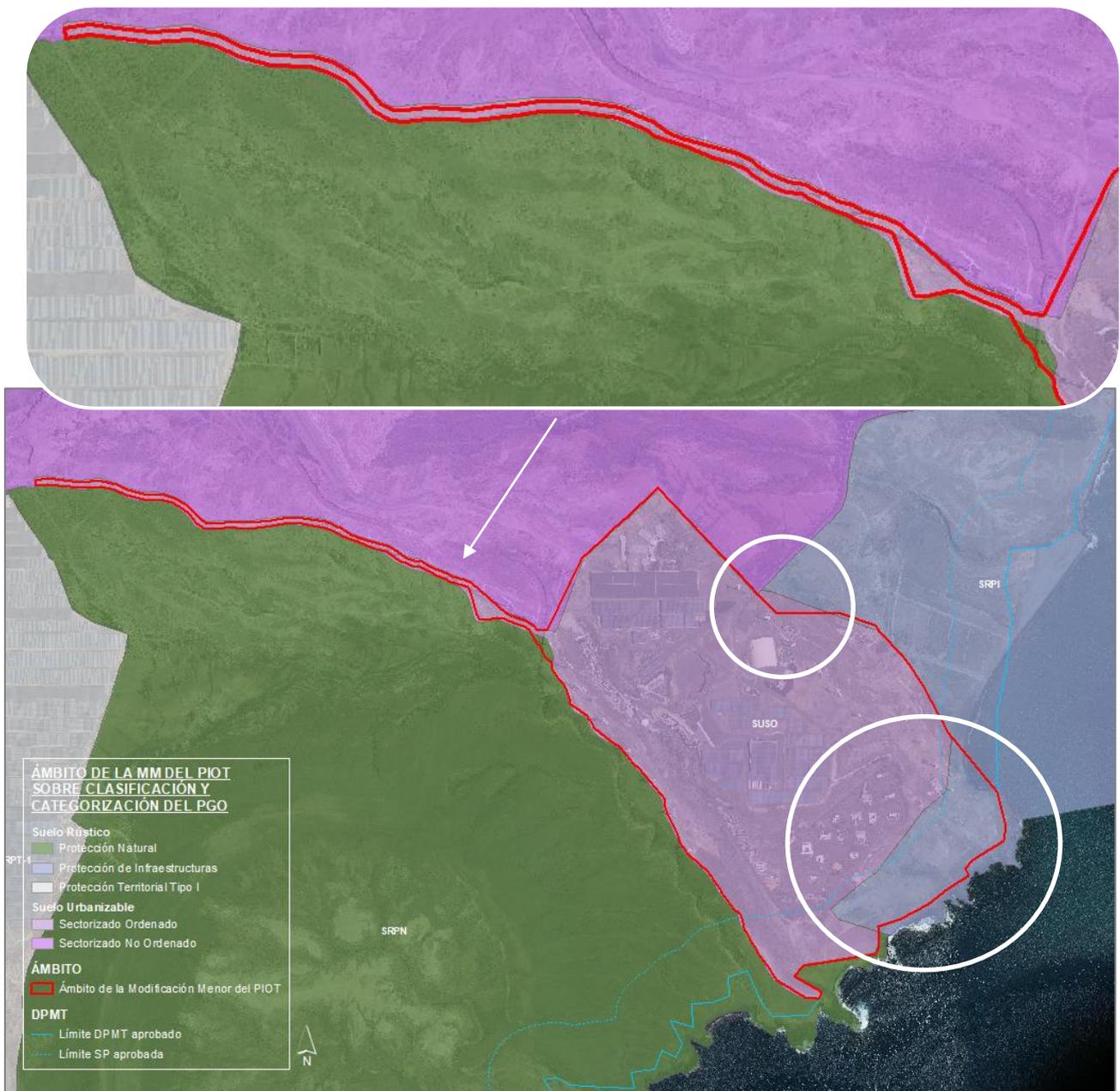
Y por último, en lo referente a la infraestructura viaria y de transportes, la ordenación propuesta para la Alternativa que resulta más idónea tras el análisis comparativo, la 2, plantea una zonificación para el ITER que lo constituye como un elemento autónomo cuyo acceso se haría a través del viario actual, que coincide con el trazado vigente en los distintos instrumentos de ordenación. Los usos pormenorizados propuestos y su distribución en el territorio no condicionan los posibles usos a establecer e implantar en los terrenos adyacentes.

13.2.3 Repercusión sobre el planeamiento urbanístico

13.2.3.1 PGO de Granadilla de Abona – Modificación Menor del PIOT

La presente Modificación Menor del PIOT propone una redelimitación del ámbito del ITER y una reordenación pormenorizada de sus suelos. Estas nuevas determinaciones repercuten en lo dispuesto en el vigente PGO de Granadilla de Abona de la siguiente manera:

1. CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE SUELO



Algunas discrepancias resaltadas entre:
Ámbito de la Modificación Menor del PIOT sobre plano de
clasificación y categorización de suelo del PGO de Granadilla de Abona.
Elaboración propia.

Tal y como establece el artículo 98 de la Ley 4/2017, si fuera necesario, el PIOT tiene la capacidad para establecer la clasificación y categorización que fuera procedente para habilitar la implantación de los sistemas generales y equipamientos estructurantes enumerados en el propio artículo, caso del ITER como parte integrante del Polígono Industrial Supramunicipal de Granadilla.

Así, siendo el caso, la clasificación y categorización de suelo prevista en la Alternativa de ordenación 2, la considerada como más idónea tras el correspondiente análisis, desplazará a la establecida por el planeamiento urbanístico vigente, concretamente el PGO de Granadilla. Como se observa en la imagen anterior, donde solo se señalan los puntos más resaltables, hay determinadas discrepancias que habrá que ajustar y salvar a través de la nueva regulación de la Modificación Menor sobre estos suelos.

2. DESARROLLO Y GESTIÓN DEL SUELO

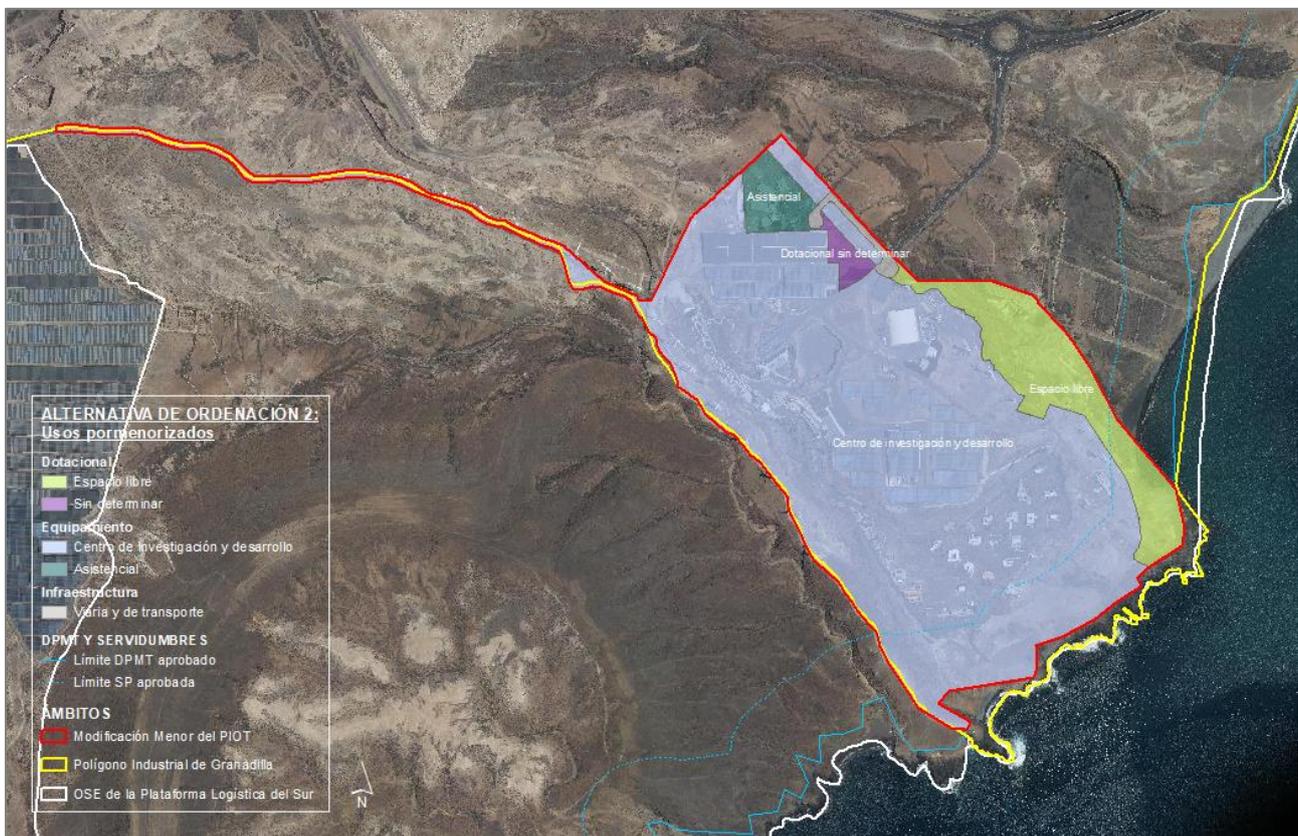
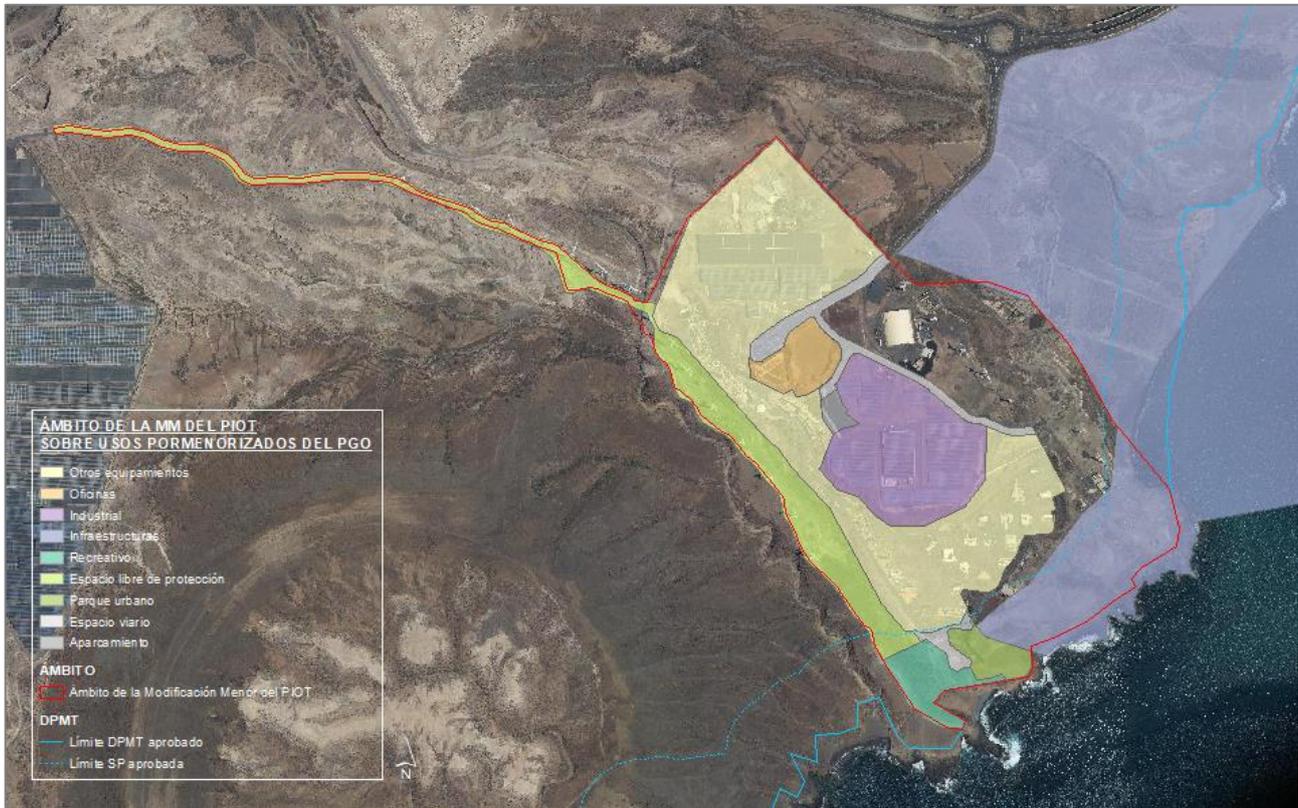


Algunas discrepancias resaltadas entre:
Ámbito de la Modificación Menor del PIOT sobre plano de
gestión de suelo del PGO de Granadilla de Abona.
Elaboración propia.

También se detectan discrepancias entre la ordenación propuesta por la presente Modificación Menor y la gestión de suelo establecida por el PGO, gestión coherente con lo establecido sobre clasificación y categorización de suelo.

La desafección de los suelos incluidos anteriormente en el ámbito del puerto de Granadilla y la redelimitación del ITER conforme los suelos titularidad de este, provocan la necesidad de establecer nuevas determinaciones sobre la gestión del suelo afectado. En este suelo se delimitará un nuevo ámbito de suelo sectorizado ordenado en el que se han de cumplir todos aquellos deberes que establezca la legislación vigente.

3. USOS PORMENORIZADOS





El PGO de Granadilla de Abona aprobado en abril de 2005, se redactó para revisión y adaptación del planeamiento urbanístico vigente en el municipio, Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1995 y sus modificaciones posteriores, a las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias y al PIOT. Así, la ordenación del PGO determinó un suelo industrial estratégico correspondiente a los terrenos del Polígono Industrial de Granadilla y delimitó en el ITER un sector de suelo urbanizable ordenado, SUSO. El PGO reflejó la ordenación pormenorizada del Plan Especial ITER, aprobado en 2003, en el sector de SUSO y a su vez, dio continuidad a la remisión de la ordenación del ámbito a través de la elaboración de Plan Especial dada la afección sobrevenida del espacio portuario (que finalmente se desafectó con el paso de los años) y la necesidad de adaptación del propio Plan Especial una vez se aprobase el Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.

SECTOR	ITER
USO CARACTERÍSTICO	EQUIPAMIENTO - INDUSTRIAL - ESTRATÉGICO
INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN	Plan General de Ordenación Plan Especial ITER
ÁMBITOS DE GESTIÓN	Según Plan Especial

En consecuencia de lo expuesto, la información expresada en el plano OP-0.1 de Ordenación de Usos Pormenorizados del PGO, resultaba una ordenación transitoria hasta la aprobación de la debida modificación del Plan Especial ITER, según remisión del propio PGO.

ANTECEDENTES:

- El Sector de suelo apto para urbanizar SP-1, fue objeto de una Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento en el ámbito del Polígono Industrial, con el fin de desdoblar el Sector SP-1 en dos sectores denominados SP1-01 y SP1-02.
- La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 30 de junio de 1999, acordó suspender la aprobación definitiva de esta Modificación Puntual, a fin de que en vez de subdividir el sector en dos, se cree un nuevo sistema general a desarrollar mediante Plan Especial.
- Con fecha 16 de febrero de 2001 se suscribió un convenio urbanístico entre el Ayuntamiento de Granadilla de Abona y el Instituto Tecnológico de Energías renovables (ITER) por el que se garantiza el aprovechamiento urbanístico que habría de corresponder al municipio.
- El Pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el día 29 de marzo de 2001 acordó aprobar la modificación puntual para crear el sistema general en el ámbito del ITER a desarrollar mediante Plan Especial.
- Mediante Orden de 12 de diciembre de 2002 del Consejero de Política Territorial y Medio Ambiente, se tomó conocimiento del Texto Refundido de la citada Modificación Puntual.
- El Plan Especial ITER se formuló en desarrollo de la Modificación Puntual citada anteriormente, siendo aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 27 de enero de 2003.

Siendo así, el mencionado plano en la actualidad expresa la ordenación pormenorizada en vigor, la contenida en el Plan Especial ITER aun sin modificar.

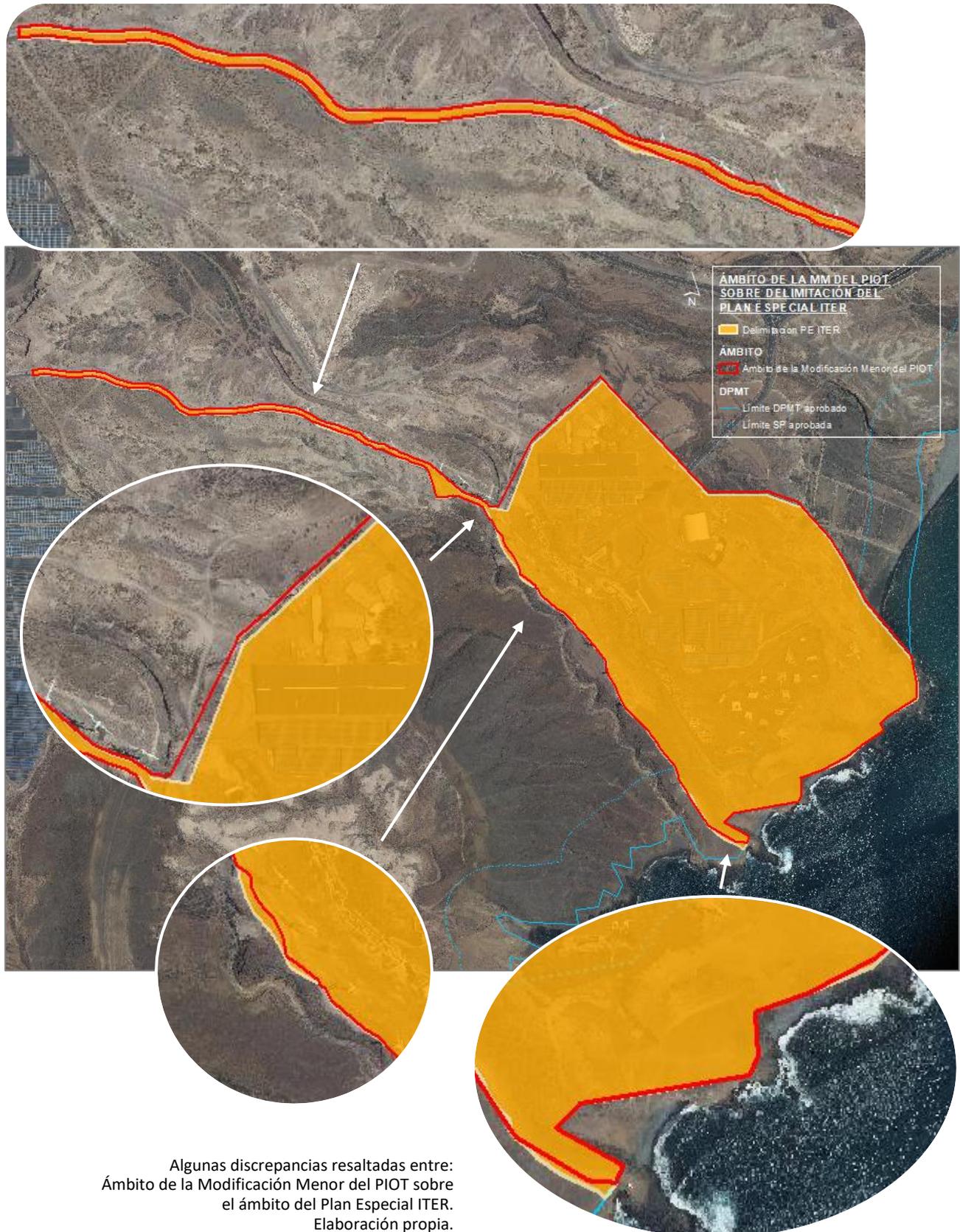
Esta ordenación pormenorizada deberá ser actualizada en el ámbito del ITER con la que resulte de la entrada en vigor de la presente Modificación Menor del PIOT.

INSTRUCCIONES Y DETERMINACIONES:

- El Plan Especial deberá reordenar las zonas reflejadas en los planos de ordenación pormenorizada, dada la afección sobrevenida del espacio portuario.
- Una vez se apruebe el Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife será necesario proceder a la adaptación del Plan Parcial y Proyecto de Urbanización al mismo, en su caso.
- Aplicación de la Ley de Costas:
 - Los usos en servidumbre de protección estarán a lo dispuesto en los artículos 24,25 y 26 de la Ley de Costas.
 - La servidumbre de tránsito al artículo 27 de la Ley de Costas.
 - La zona de influencia al artículo 30 de la Ley de Costas.
 - Las instalaciones de tratamiento de aguas residuales al artículo 44-6 de la Ley de Costas.
 - Las instalaciones y construcciones existentes en dominio público y servidumbre de protección, a lo establecido en las Disposiciones Transitorias Tercera y Cuarta de la Ley de Costas y su modificación por la Ley 53/2002, de 30 de diciembre.
 - Los usos ó actuaciones que se proyecten en zona de dominio público precisarán previo otorgamiento de la autorización ó concesión prevista en la Ley de Costas.
 - El litoral es un territorio singular y escaso muy requerido para el emplazamiento de múltiples usos e instalaciones por ello se deberá ordenar cuidadosamente la organización multifuncional del espacio, haciendo compatibles los usos públicos y privados con la salvaguarda de los recursos naturales, paisajísticos y culturales, debiendo cumplir en cualquier caso lo dispuesto en la Ley de Costas y su Reglamento.
- Planos de Ordenación Pormenorizada: OP-17.1 y OP-17.2

Ficha del Sector ITER.
PGO de Granadilla de Abona.

13.2.3.2 Plan Especial ITER – Modificación Menor del PIOT





La presente Modificación Menor del PIOT tiene como uno de sus objetivos principales la armonización de la delimitación y ordenación del ITER con los terrenos de su propiedad, siempre bajo el estricto cumplimiento de los requerimientos legales que sean de aplicación. Llevado a cabo este ejercicio de delimitación del ámbito de la Modificación Menor (consúltese apartado correspondiente de esta Memoria), se observa que no es coincidente con el ámbito de aplicación del Plan Especial ITER, tal y como se muestra en las imágenes anteriores, y en coherencia con lo dispuesto en el PGO, dado que su contenido es reflejo de lo establecido en el Plan Especial.

Siguiendo este hilo argumental y observado, como es lógico según los antecedentes, que las discrepancias sobre la delimitación del ámbito son coincidentes con las encontradas con la delimitación del SUSO por el PGO, también hay diferencias entre la ordenación pormenorizada del Plan Especial y la propuesta de ordenación por la Alternativa 2, la que resulta más adecuada según el estudio realizado. Estas diferencias son lógicas, puesto que precisamente modificar la rigidez de la ordenación pormenorizada del Plan Especial vigente es el hecho que motiva la elaboración del presente documento.

Llegado este punto es necesario expresar que la ordenación y determinaciones del Plan Especial ITER resultarán desplazadas y sin efecto tras la aprobación de la presente Modificación Menor del PIOT, dado que esta tiene alcance para la definición de las determinaciones de ordenación hasta el punto de que, la ejecución de las obras necesarias para la ejecución de los suelos que sean ordenados pormenorizadamente quedará legitimada con la aprobación de los proyectos técnicos.

Así, únicamente será necesario, en el momento de revisión o adaptación al marco normativo vigente del PGO, incluir en este instrumento lo dispuesto en la presente Modificación Menor, como pueden ser los ajustes o las determinaciones sobre clasificación y categorización de suelo, ordenación pormenorizada, gestión... y dar por derogado lo dispuesto en el Plan Especial ITER (derogación que se hará efectiva con la aprobación de la Modificación Menor del PIOT).

13.3 Determinaciones del PIOT a modificar

Atendiendo al carácter preliminar del presente documento, resulta complejo establecer con total seguridad las determinaciones del PIOT vigente que resultarán alteradas, o bien cuales de ellas deben incorporarse al planeamiento insular. Será en la siguiente fase de desarrollo de esta Modificación Menor cuando se pueda llevar a cabo esta labor de forma íntegra y precisa.

No obstante, a continuación, se pretende realizar un avance de las posibles implicaciones normativas que requiere la consecución de los objetivos perseguidos por este instrumento.

13.3.1 Normas

En el Título I de las Normas del PIOT sobre Disposiciones Generales, en su capítulo 4 destinado a las definiciones normativas básicas, habrá que atender a la sección 2ª en la que se establecen las definiciones y clasificaciones de los usos, ya que será necesario comprobar que el régimen de usos que se establezca para el ITER, con sus condiciones tan innovadoras como especiales, se enmarca en el ya establecido por el PIOT o si hay que adecuarlo y/o introducir nuevas categorías, conceptos...



Para continuar con el Título II sobre Disposiciones Territoriales, será necesario prestar atención al contenido del capítulo 1: Aspectos generales del modelo de ordenación territorial, en su sección 3ª sobre el Modelo de Ordenación Insular, valorando la necesidad de incluir, o no, una mención al ITER atendiendo a su relevancia supramunicipal. En consonancia con lo anterior y si fuera oportuno, habría que revisar el contenido del capítulo 2: Los Modelos de Ordenación Comarcal, en su sección 4ª dedicada al Modelo de Ordenación de Abona.

En este mismo Título II, el capítulo 4: Operaciones Singulares Estructurantes, destina su sección 3ª a la Plataforma Logística del Sur de Tenerife. Será preciso modificar esta sección en aquellos puntos que se estime oportuno, para dar lugar al ITER como elemento integrado e integrador de la OSE y así, establecer o modificar las determinaciones de ordenación, gestión y desarrollo de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife como conjunto.

Y por último, respaldado por lo establecido en el artículo 98 de la Ley 4/2017 que habilita el PIOT a la ordenación pormenorizada directa de los sistemas generales y equipamientos estructurantes incluidos en su enumeración, en la que se contemplan los polígonos industriales de trascendencia insular; e identificado como tal el Polígono Industrial de Granadilla en el artículo 2.1.3.2 de las Normas del PIOT. Se considera necesaria la inclusión en el Título III de Disposiciones sectoriales, capítulo 6: Industria y actividades terciarias, de un artículo o artículos referentes al Polígono Industrial Supramunicipal en el/los que, entre todo aquello que resulte necesario regular sobre su desarrollo y gestión, se especifiquen las peculiares características del ITER y se delimiten sus límites.

Una vez definido lo anterior, se elaborará como anexo complementario al PIOT, un documento en el que se justifique y desarrolle la ordenación pormenorizada del ámbito ITER con una definición tal que, la ejecución de los suelos únicamente necesite de la aprobación de los correspondientes proyectos técnicos. Este anexo incluirá la regulación sobre usos, parámetros edificatorios y gestión del suelo y toda la documentación gráfica necesaria para su correcta definición y comprensión.

Únicamente, restará poner en cuestión si será necesario incluir alguna reseña al ITER en el capítulo 2: Dotaciones, del mismo Título III. Esto dependerá de lo concluido sobre el ITER como elemento de relevancia insular ya comentado párrafos atrás.

13.3.2 Documentación gráfica

La documentación gráfica del PIOT incluye una serie de planos de información y otros de ordenación en el que ya figura tanto el Polígono Industrial de Granadilla como la Plataforma Logística del Sur, identificándolos como usos estratégicos y como integradores de una actuación singular a nivel insular.

Siendo así, al nivel de profundidad que se alcanza con un documento en fase de borrador, no parece necesaria la alteración de la documentación gráfica vigente. Lo que sí será oportuno, como ya se indicó en el apartado anterior, es acompañar de los planos necesarios y oportunos al anexo del PIOT que desarrolle pormenorizadamente la ordenación del ITER.



14 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN

Dado que el alcance legalmente establecido para el presente documento de Modificación es el propio del instrumento que modifica, el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (véase apartado correspondiente de la presente Memoria), es objeto de esta ordenación e implantación directa del ITER como elemento integrado e integrador del Polígono Industrial de Granadilla de relevancia insular, por lo que los suelos incluidos en la delimitación del ámbito se ordenan pormenorizadamente siguiendo lo establecido en el artículo 98 de la Ley 4/2017.

En consecuencia, el desarrollo previsible de los contenidos de la presente Modificación Menor del PIOT será, tras la aprobación definitiva de esta, la elaboración de los correspondientes proyectos técnicos, cuya aprobación legitimará directamente la ejecución de estos.

Con respecto a la gestión de los suelos incluidos en el ámbito, estos seguirán lo dispuesto en la legislación vigente para los suelos urbanizables. Todos aquellos deberes sobre cesiones y/o dotaciones y equipamientos que no hayan sido satisfechos con carácter previo, serán debidamente observados en la normativa de la presente Modificación Menor en la fase de desarrollo del documento que sea oportuno.



15 FORMULACIÓN Y TRAMITACIÓN

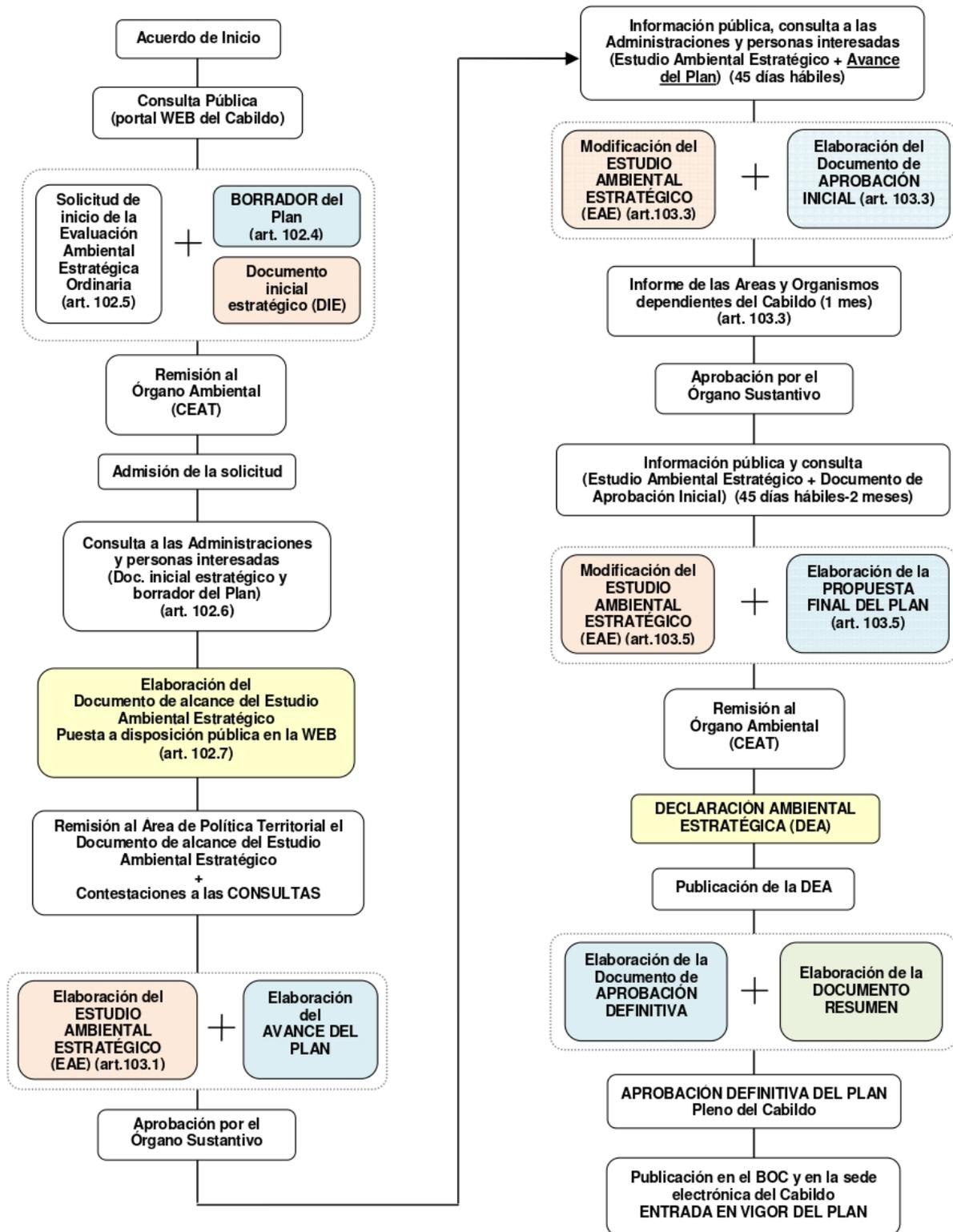
El Reglamento de Planeamiento de Canarias, en su capítulo IV, regula el procedimiento de tramitación de los instrumentos de ordenación que han de someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria, procedimiento de aplicación para la presente Modificación Menor del PIOT, tal y como se desarrolla en el apartado correspondiente de la presente Memoria.

En consecuencia, las fases de la tramitación a las que estará sometida esta Modificación Menor del PIOT son las siguientes:

1. Iniciación. La tramitación de la presente Modificación del PIOT en el ámbito del ITER fue iniciada a través del Acuerdo del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, adoptado en sesión extraordinaria celebrada el 2 de octubre de 2020, por el que se aprobó iniciar el procedimiento para su formulación y tramitación.
2. Consulta previa. Dicho acuerdo, en respuesta a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la Ley 4/2017 y el artículo 15 del Reglamento de Planeamiento de Canarias, fue sometido por parte del Servicio Administrativo de Política Territorial del Cabildo Insular de Tenerife a consulta pública por el plazo de un mes en el portal web del Cabildo Insular de Tenerife, no habiéndose recibido opiniones respecto a los datos e informaciones consideradas necesarias para la redacción del Borrador de la Modificación, a los problemas a solucionar, la necesidad y oportunidad de la regulación, los objetivos que se persiguen y las posibles soluciones alternativas.
3. Inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria. Cerrado el periodo de consultas previas, se procede a la elaboración por parte del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables del Borrador de la Modificación del PIOT y del Documento Inicial Estratégico, siendo ambos presentados, junto a la solicitud de inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, ante el Servicio Administrativo de Política Territorial, el cual, una vez realizadas las comprobaciones documentales preceptivas, remitirá a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (CEAT).
4. Primera fase de la evaluación ambiental estratégica: La consulta ambiental. Una vez comprobado que la documentación presentada cumple los requisitos exigidos, la CEAT someterá el Borrador y el Documento Inicial Estratégico a consulta de las administraciones públicas que, por razón de la materia o del territorio, puedan verse afectadas por el ejercicio de sus competencias y de las personas interesadas, siendo la finalidad de dicha consulta la de recabar la información ambiental necesaria para elaborar el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico.
5. Formulación del Documento de Alcance. Superado el trámite de consulta, la CEAT elaborará el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico, que será remitido, junto con las contestaciones recibidas, al ITER, así como al Servicio Administrativo de Política Territorial. Dicho Documento de Alcance se pondrá a disposición del público a través de la sede electrónica del Cabildo Insular de Tenerife.
6. Elaboración del Avance de la Modificación del PIOT y del Estudio Ambiental Estratégico. Atendiendo lo que establezca el Documento de Alcance, se elaborará el Avance de la Modificación del PIOT, que quedará acompañado del Estudio Ambiental Estratégico.



7. Información pública, consulta e informes del Avance. El documento de Avance, junto al Estudio Ambiental Estratégico, se someterá al trámite de información pública por un plazo comprendido entre 45 días y tres meses. En ese mismo plazo se consultará a las Administraciones afectadas y a las personas interesadas.
8. Decisión sobre la continuación de la ordenación. A la vista de las sugerencias e informes recibidos en la información pública del Avance, se elaborará un informe en el que se propondrá la selección de la alternativa de ordenación y los criterios para desarrollar y culminar la ordenación del ámbito del ITER, que se someterá a la aprobación del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife.
9. Elaboración del documento para la aprobación inicial. Atendiendo al acuerdo adoptado por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, se elaborará el documento de la Modificación que vaya a someterse a la aprobación inicial, seleccionándose aquellas alternativas que resulten más equilibradas desde la perspectiva del desarrollo sostenible, previa ponderación de los aspectos económicos, sociales, territoriales y ambientales, procediéndose, de resultar preciso, a la modificación del Estudio Ambiental Estratégico.
10. Aprobación inicial e información pública. El documento de la Modificación se someterá a su aprobación inicial por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife y, producida ésta, a los trámites de información pública, consulta de las administraciones afectadas y a las personas interesadas por un plazo comprendido entre 45 días y tres meses.
11. Elaboración de la propuesta final de la Modificación. Transcurrido el plazo de información pública, se introducirán las modificaciones oportunas, actualizándose, en su caso, el Estudio Ambiental Estratégico.
12. Declaración ambiental estratégica. El documento así corregido, la propuesta final de la Modificación, será remitido por el Servicio Administrativo de Política Territorial a la CEAT, órgano que, tras el análisis técnico del expediente, emitirá la Declaración Ambiental Estratégica en un plazo de tres meses.
13. Aprobación definitiva. Una vez publicada la Declaración Ambiental Estratégica, la Modificación del PIOT se someterá, con las correcciones que correspondan y previo informe jurídico y técnico, a la aprobación definitiva por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife. El documento que se someterá a aprobación definitiva irá acompañado de un documento-resumen que detallará las líneas básicas de la ordenación, las conclusiones de los informes emitidos por las administraciones consultadas y las alegaciones presentadas en el trámite de información pública.
14. Publicación. Una vez aprobada de forma definitiva, la Modificación del PIOT en el ámbito del ITER, junto a la documentación ambiental exigida por la Ley de Evaluación Ambiental, se publicará en el boletín oficial correspondiente a los efectos de su entrada en vigor, y en la sede electrónica del Cabildo Insular de Tenerife.



Esquema del procedimiento de EAE ordinaria al que será sometida la Modificación Menor del PIOT en el ámbito del ITER.
Fuente: Cabildo Insular de Tenerife. Servicio Administrativo de Política Territorial.



16 DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

La documentación gráfica se encuentra en la carpeta ITER_B_MM_PlanosBDG, que acompaña al presente documento. Esta carpeta contiene los siguientes planos de información y de ordenación en formato .pdf y las Bases de Datos Geográficas en formato .shp, acompañadas estas últimas de un proyecto para visualizarlas en formato .mxd, ITER_B_MM, y sus correspondientes archivos de representación en formato .lyr.

16.1 Planos (pdf)

16.1.1 Planos de información

- I01. Situación (ITER_B_MM_I01_Sit.pdf)
- I02. Plan Insular de Ordenación de Tenerife: Áreas de regulación homogénea (ITER_B_MM_I02_PIOT_ARH.pdf)
- I03. Plan Insular de Ordenación de Tenerife: Modelo de estructura urbana (ITER_B_MM_I03_PIOT_ModEstUrb.pdf)
- I04. Plan Insular de Ordenación de Tenerife: Operaciones Singulares Estructurantes (ITER_B_MM_I04_PIOT_OSE.pdf)
- I05. Plan Insular de Ordenación de Tenerife: Esquema viario (ITER_B_MM_I05_PIOT_EsqViario.pdf)
- I06. PTP de la Plataforma Logística del Sur: Ordenación general (ANULADO por STS) (ITER_B_MM_I06_PTP_PlattLog.pdf)
- I07. PGO de Granadilla de Abona: Clasificación y categorización de suelo (ITER_B_MM_I07_PGO_ClasCat.pdf)
- I08. PGO de Granadilla de Abona: Ordenación estructural (ITER_B_MM_I08_PGO_OrdEstr.pdf)
- I09. PGO de Granadilla de Abona: Gestión (ITER_B_MM_I09_PGO_Gest.pdf)
- I10. Edificaciones y construcciones existentes en el ámbito de la Modificación (ITER_B_MM_I10_EdifConst.pdf)
- I11. Usos actuales y propiedad en el ámbito de la Modificación (ITER_B_MM_I11_UsosAct_Prop.pdf)
- I12. Plan Especial ITER: Zonificación (ITER_B_MM_I12_PE_Zonif.pdf)
- I13. Infraestructura viaria y de transporte e infraestructura hidráulica (ITER_B_MM_I13_InfrViariaHidr.pdf)
- I14. Infraestructura eléctrica e infraestructura de telecomunicaciones (ITER_B_MM_I14_InfrElectTelec.pdf)

16.1.2 Planos de ordenación

- O01. Ámbito sobre cartografía y ortofoto (ITER_B_MM_O01_Amb.pdf)
- O02. Alternativas de ordenación 0 Y 1 (ITER_B_MM_O02_Alt0y1.pdf)
- O03. Alternativa de ordenación 2 (ITER_B_MM_O03_Alt2.pdf)



16.2 Bases de Datos Geográficas (.shp)

Organización de las distintas Bases de Datos Geográficas.

16.2.1 Bases de Datos Geográficas de información (.shp)

ITER_MM_I_AmbPLS

ITER_MM_I_AmbPolig

ITER_MM_I_CertCat

ITER_MM_I_Const

ITER_MM_I_Edif

ITER_MM_I_EstPropCat

ITER_MM_I_EstPropCons

ITER_MM_I_InfrElect

ITER_MM_I_InfrHidr

ITER_MM_I_InfrTeleco

ITER_MM_I_InfrViaria

ITER_MM_I_Usos

*ITER_MM_I_CertCat_pdf: Esta carpeta con documentos en formato .pdf se incluye entre las BDG para garantizar el correcto funcionamiento de los hipervínculos. La información contenida se encuentra también en el correspondiente Anexo referente a la estructura de la propiedad catastral, que acompaña a este documento.

16.2.2 Bases de Datos Geográficas de justificación y ordenación (.shp)

ITER_MM_O_Amb

ITER_MM_O_Alt0_Usos

ITER_MM_O_Alt1_Usos

ITER_MM_O_Alt2_Usos



17 ABREVIATURAS

ITER: Instituto Tecnológico y de Energías Renovables.

PLS: Plataforma Logística del Sur.

I+D+i: Investigación + Desarrollo + innovación.

APTE: Asociación de Parques Tecnológicos de España.

Ley 21/2013: Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Ley 4/2017 o LSENPC: Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Reglamento de Planeamiento de Canarias: Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias.

COTMAC: Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias.

CEAT: Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife.

PIO: Plan Insular de Ordenación.

PIOT: Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

PTEO o PTE: Plan Territorial Especial de Ordenación.

PTPO: Plan Territorial Parcial de Ordenación.

PII: Proyecto de Interés Insular.

PUEP: Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.

PGO: Plan General de Ordenación.



18 FUENTES DE INFORMACIÓN

- Visor IDECanarias. GRAFCAN. Mapas de Canarias. Cartográfica de Canarias, S.A.
- Herramienta de Pilotaje del Litoral Canario. Gobierno de Canarias.
- Catálogo de datos. Datos.gob.es. Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. Gobierno de España.
- Catálogo de Servicios de Visualización Inspire de Costas y Medio Marino. Vicepresidencia Tercera del Gobierno. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Gobierno de España.
- www.tenerife.es/planes/
Planes Insulares. Cabildo de Tenerife.
- www.iter.es
- www.huellasdearquitectura.com
- www.apte.org/res/uploads/Estudio_de_Impacto.pdf
Asociación de Parques Científicos y Tecnológicos españoles
- www.intechtenerife.es
Parque Científico y Tecnológico de Tenerife



19 EQUIPO REDACTOR

El presente documento ha sido redactado por la Oficina Técnica y Jurídica de GESTUR CANARIAS, S.A. con dirección en Calle Robayna, nº 25, CP: 38004, del término municipal de Santa Cruz de Tenerife, y N.I.F: A38021762. El equipo está compuesto por los siguientes miembros:

- **Arquitectos:**
Rubén Henríquez Guimerá
María del Cristo Gómez González
- **Arquitecto Técnico:**
Juan Jesús Ramos Rodríguez
- **Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos:**
Manuel Galván García
- **Abogada:**
Cristina del Saso Hernández
- **Delineante:**
Carlos Pérez Vera
- **Auxiliares Administrativos:**
Gema Gómez Castanedo
Carmen Dolores Cubas Marichal

Como **colaborador externo** ha participado en la redacción de este documento:

- **Geólogo y consultor ambiental:**
José Luis Roig Izquierdo

Santa Cruz de Tenerife, junio de 2023

Fdo: EL ARQUITECTO

HENRIQUEZ
GUIMERA
RUBEN -
42054578K

Firmado digitalmente
por HENRIQUEZ
GUIMERA RUBEN -
42054578K
Fecha: 2023.07.24
08:31:32 +01'00'

Rubén Henríquez Guimerá
Colegiado Nº 960

Fdo: LA ARQUITECTA

GOMEZ
GONZALEZ
MARIA DEL
CRISTO -
54046430H

Firmado digitalmente por GOMEZ
GONZALEZ MARIA DEL CRISTO -
54046430H
Nombre de reconocimiento (DN):
c=ES
serialNumber=IDCES-54046430H,
givenName=MARIA DEL CRISTO,
sn=GOMEZ GONZALEZ, cn=GOMEZ
GONZALEZ MARIA DEL CRISTO -
54046430H
Fecha: 2023.07.24 08:13:15 +01'00'

M^a del Cristo Gómez González
Colegiada Nº 3.011