

3. DIAGNÓSTICO

3.1 SITUACIÓN Y TENDENCIAS DEL SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Aunque el sector industrial, representa tan sólo un 6% en la estructura económica de Tenerife, frente al 75% del de servicios, la demanda de suelo para asentamiento de los procesos asociados a aquel ha tenido que superar históricamente las dificultades de una oferta cuantitativamente insuficiente y cualitativamente inadecuada a las características específicas de esta actividad económica en Canarias en general y, en particular, en la propia isla.

Las actuaciones institucionales para hacer frente a esta situación tuvieron su primer reflejo en la materialización de la propuesta del Plan Insular de Ordenación de Tenerife de 1971, sobre delimitación de las dos grandes áreas urbanizables para uso industrial situadas en Granadilla y el Valle de Güímar, destinadas a industria pesada y manufactura media, respectivamente en sendas localizaciones. Estas iniciativas han adquirido carta de naturaleza a lo largo de las tres décadas transcurridas desde entonces y han permitido cubrir una parte notoria de la demanda de suelo industrial en la Isla.

Por otro lado, la entrada en el mercado inmobiliario de nuevos suelos urbanizables de uso industrial se ha caracterizado por una escasa participación de la iniciativa privada en la ampliación de esta oferta y una intervención institucional sin planificación global previa, movida a impulso de la actividad urbanística de unos pocos ayuntamientos, con el soporte, en muchos casos, de la empresa pública GESTUR TENERIFE.

La casi nula intervención de la iniciativa privada se ha concentrado en las actuaciones en el área metropolitana de Santa Cruz a La Laguna y a los polígonos de Las Chafiras y Las Torres, en San Miguel de Abona y Adeje, respectivamente. La razón de estas promociones del suelo industrial puede encontrarse en la intensidad de la demanda en estas áreas, derivada del crecimiento de la actividad económica, tanto en el ámbito metropolitano como en los enclaves turísticos del Sur de Tenerife.

A estas deficiencias de carácter geográfico habría que sumar en muchos casos las de índole cualitativa desde el punto de vista funcional, tanto desde la perspectiva del propio diseño como de las dotaciones y servicios de los espacios urbanos con uso industrial predominante o exclusivo. De este estado de cosas habría que excluir a algunos de los “polígonos” actualmente en servicio, bien sean de iniciativa pública o privada, que responden a sistemas de planeamiento y construcción ortodoxos acompañados de un proceso edificatorio adecuado, aunque todo ello con un cierto carácter excepcional.

En cuanto a lo que se refiere a la tipología de los usos y su localización en las áreas industriales, puede afirmarse con carácter global que bajo lo que se denomina genéricamente “polígono industrial” o “sector industrial” subyace un conjunto heterogéneo de actividades económicas en el que claramente dominan las de carácter logístico, comercial o terciario frente a las propiamente industriales; esto es: de manufactura o transformación en cualquiera de sus categorías.

Esta singularidad es consustancial con la clase de economía propia de territorios insulares, máxime con la situación geopolítica de que disfruta la Isla, al igual que el resto de la Comunidad Autónoma en la que se integra. Esta circunstancia debe ser contemplada como una oportunidad en la formación y gestión de suelo industrial, y siempre a tener muy en cuenta en cualquier proceso planificador que haya de llevarse a cabo en esta materia.

A la escasez material de suelo industrial cualificado, causa principal de la actual sobrevaloración de este producto, se añade en esta isla el fenómeno de la

escasez general de suelos aptos para urbanizar que deriva en la retención especulativa de los terrenos con este uso asignado, tanto urbanizado como pendiente de urbanización. La puesta en juego de estos suelos debería ser así uno de los objetivos a incorporar en las políticas e instrumentación de la ordenación de la actividad industrial en Tenerife.

La orientación de las inversiones privadas en materia de urbanización hacia los usos residenciales y turísticos, que ha primado en las últimas décadas frente al uso industrial, es la lógica consecuencia de las altas rentabilidades obtenidas en aquéllas si se compara con los beneficios más acotados que pueden obtenerse en la fijación de los precios del suelo para actividades económicas distintas a la de la construcción inmobiliaria.

En la disponibilidad práctica de suelo urbanizado incide así mismo el alto grado de colmatación de muchos de los “polígonos” hoy en servicio; siendo así que algunos de los más notorios, como los de “Valle de Güímar”, “El Mayorazgo”, “El Chorrillo” o “Costa Sur”, entre otros, se encuentran, ya colmatados o con un alto grado de ocupación.

El último aspecto a resaltar, aunque no el de menor entidad, es el del estado de conservación de las áreas industriales en Tenerife y la debilidad de los sistemas de mantenimiento que se aplican en las mismas. La inexistencia de auténticas entidades de conservación y el absentismo generalizado de muchos de los Ayuntamientos responsables son la causa del bajo nivel de servicio de estas áreas que redundan en la calidad funcional e, incluso, en la productividad de muchas de las actividades que allí se localizan.

3.2 EL SECTOR PÚBLICO

3.2.1. Las restricciones históricas

Aunque el sector industrial, representa tan sólo un 6% en la estructura económica de Tenerife, frente al 75% del de servicios, la demanda de suelo para asentamiento de los procesos asociados a aquel ha tenido que superar históricamente las dificultades de una oferta cuantitativamente insuficiente y cualitativamente inadecuada a las características específicas de esta actividad económica en Canarias en general y, en particular, en la propia isla.

Como causa más destacable de la escasez crónica de suelo industrial en Tenerife se puede señalar la implícita en el suelo urbanizado en general, cualquiera que sean los usos asignados al mismo, con la excepción única, si cabe, de la urbanización destinada al uso turístico, el Sur de la Isla.

La razón de este “monocultivo urbanístico” se puede encontrar en la cultura arraigada en el empresariado local en cuanto al umbral de estímulo capaz de movilizar la inversión en el sector asociado al mercado de suelo transformado (no así en el mercado de suelo bruto).

Por otro lado, la identificación del agente urbanizador con el propietario del suelo ha incidido negativamente en los criterios de planificación y desarrollo de las escasas áreas industriales de promoción privada hoy existentes. En efecto: la clasificación de suelos urbanizables para este uso a través del planeamiento municipal no ha obedecido en muchos casos a criterios objetivos de técnica urbanística sino de operación mercantil, lo que ha derivado en el detrimento de la aptitud de los mismos para el fin a que se destinaban. A ello se ha sumado con frecuencia la ausencia de verdaderos agentes promotores del suelo urbanizado, habiendo jugado este papel los propios titulares de la propiedad con el único fin de la optimización del beneficio inmobiliario.

3.2.2. La planificación del suelo industrial

La incorporación al mercado inmobiliario en los últimos años de nuevos suelos urbanizables de uso industrial se ha caracterizado por una escasa participación de la iniciativa privada en la ampliación de esta oferta y una intervención institucional sin planificación global previa, movida al impulso de la actividad urbanística de unos pocos ayuntamientos con el soporte, en muchos casos, de la empresa pública GESTUR TENERIFE.

Señalados los motivos de la casi nula presencia del sector privado en los procesos de urbanización industrial¹, hay que añadir como nuevo factor identificativo de estos procesos de debilidad muy generalizada, del tratamiento del uso industrial en el planeamiento urbanístico municipal. La razón de esta deficiencia habría que buscarla en el papel secundario que se suele asignar a este uso en el debate asociado a la toma de decisiones durante la elaboración de estos instrumentos de ordenación. Además, la escasa experiencia en la regulación de la actividad industrial desde la perspectiva urbanística frente a la mucho más experimentada en lo que se refiere a la residencia o a las dotaciones públicas resulta determinante en la cualificación de los suelos industriales derivados de los instrumentos de planificación.

La misma realidad de la ubicación en el tiempo de este Plan Territorial de ámbito insular no deja de ser una muestra de la ausencia de criterios de decisión en esta materia a lo largo de un amplio periodo en el que la dinámica del desarrollo económico en esta Isla ha puesto en juego una gran cantidad de suelo clasificado y aún pendiente de desarrollar.

3.2.3. La complejidad normativa del planeamiento

El “canon” en gestión, plazos e incertidumbres con que la actual legislación territorial grava la promoción de nuevos suelos en la Comunidad Autónoma Canaria conduce a balances negativos expectantes desde criterios económicos que aspiran a obtener las altas plusvalías que hasta hoy se han buscado prioritariamente en las inversiones relacionadas con la actividad inmobiliaria turística.

El aplazamiento en los proyectos de promoción de suelos urbanizables generados por los complejíssimos trámites administrativos conlleva una carga de incertidumbre que no se ve compensada con las expectativas económicas del agente urbanizador, siempre distinto del empresario que actúa como sujeto de la actividad industrial.

¹ La casi nula intervención de la iniciativa privada se ha concentrado en actuaciones en el área metropolitana de Santa Cruz a La Laguna y en algunos polígonos recientes, como los de Las Chafiras y Las Torres, en San Miguel de Abona y Adeje, respectivamente. La razón de estas últimas promociones de suelo industrial pueden encontrarse en la intensidad de la demanda en estas áreas, derivada del crecimiento de la actividad económica, tanto en el ámbito metropolitano como en los enclaves turísticos del Sur de Tenerife.

Estas dificultades han supuesto un factor disuasorio tanto para el promotor privado (en general propietario del suelo) como para el público (las más de las veces ajeno a la titularidad de los terrenos). Sólo la posibilidad de disponer de normas específicas en la legislación territorial que permitan la reducción de los plazos y la simplificación de los trámites para la aprobación de los instrumentos de ordenación, ocupación y transformación del suelo permitirían incentivar la inversión pública y privada en la creación de suelo industrial apto para el desarrollo de la actividad.

Hay que señalar aquí que del estudio de la situación actual en la que afecta al punto que aquí se trata se deduce que ninguna de las iniciativas legislativas materializadas en los últimos años para agilizar la gestión urbanística en esta materia ha pasado de ser una medida de alcance efímero que no ha variado el actual escenario en la línea de ineficiencia administrativa señalada.

3.2.4. Coordinación interinstitucional:²

La debilidad de la estructura general de la Administración Territorial en Canarias agrava las consecuencias de la maraña legislativa de obligada aplicación ya diagnosticada. Una distribución competencial poco operativa y una escasa cultura en la acción coordinada entre instituciones en los cuatro niveles de gobierno constituye hoy un lastre cuyas consecuencias se ponen de manifiesto en gran parte de las promociones públicas y privadas de suelos urbanizados para uso industrial.

Las dificultades de la complejidad normativa que caracteriza la tramitación de los procesos de transformación del suelo de Canarias y, por tanto, en la Isla de Tenerife, podrían atenuarse sin trasgredir el actual marco legislativo mediante la acción coordinada de las distintas Administraciones dirigidas al objetivo común de agilizar aquellos procesos en proyectos de evidente interés económico para el beneficio general de la Comunidad.

La formalización, en los términos que convengan para la gestión del suelo público apto para la actividad industrial, de una figura o instrumento específico con aquella virtualidad se presenta como una oportunidad para movilizar recursos y concentrar esfuerzos administrativos en la materialización de determinados proyectos de carácter supramunicipal que se apuntan como muy necesarios para cubrir segmentos importantes de oferta - demanda actual en Tenerife.

3.2.5. Los modelos de iniciativa institucional

Las actuaciones institucionales para hacer frente a una oferta de suelo industrial históricamente deficitaria tuvieron su primer reflejo en la materialización de la propuesta del Plan Insular de Ordenación de Tenerife de 1971 sobre delimitación de las dos grandes áreas urbanizables para uso industrial situadas en Granadilla y el Valle de Güímar, destinadas a industria pesada y manufacturera media, respectivamente, en sendas localizaciones. Estas iniciativas han

² Ayuntamiento (planeamiento urbanístico), Cabildo (planificación territorial) y Gobierno (planes y administración sectoriales)

adquirido carta de naturaleza a lo largo de las tres décadas transcurridas desde entonces y han permitido cubrir una parte notoria de la demanda de estos suelos en la Isla.

La extensión total de estos dos polígonos, con una superficie bruta conjunta superior a las 800 hectáreas, junto con su adecuada localización desde los puntos de vista estratégico y territorial, han permitido paliar el déficit insular de la oferta, a la vez que han supuesto un exitoso modelo de gestión de desarrollo de la urbanización claramente anticipado a su tiempo.

En este sentido las dos entidades promotoras, de carácter mixto en sus inicios, han ejercido su papel de agentes dinamizadores de una oferta pública de suelo industrial de alta calidad de diseño y construcción, unida a una infraestructura de costes al margen de los procesos especulativos que han caracterizado este sector.

Si bien es verdad que la conjunción de circunstancias favorables de oportunidad política que en los años setenta impulsaron estas dos iniciativas son difícilmente repetibles, puede afirmarse que pueden servir aún hoy de modelo de actuación coordinada de distintas instituciones públicas y privadas en aras de un objetivo único cuyos positivos resultan hoy manifiestos. De hecho y, como rara excepción de continuidad organizativa en el tiempo, ambas iniciativas han permitido consolidar los que ya pueden considerarse como los principales y únicos asentamientos industriales de carácter supracomarcal en Tenerife.



Ilustración 15. Vista aérea Valle de Güímar

3.2.6. Insuficiencia de la gestión insular

La gestión de suelo industrial a escala insular sólo se ha materializado en las iniciativas de los años 70 de Valle de Güímar y Granadilla, llevadas a cabo por el Cabildo de Tenerife. Las promociones posteriores, canalizadas por lo general a través de GESTUR TENERIFE, han estado orientadas desde una perspectiva excesivamente inmobiliaria, sin que haya existido hasta hoy ningún instrumento de planificación técnica ni económica promovido desde el interés público sectorial en el ámbito global de la Isla.

La actitud municipal en cuanto a la política urbanística relativa al sector industrial es por lo general contradictoria, como se ha puesto de manifiesto en numerosas manifestaciones abiertas sobre este particular. En efecto: una demanda permanente y generalizada de contar con suelo industrial ordenado en cada municipio parece contradecirse con la escasa preocupación posterior durante el desarrollo y pervivencia de la urbanización, como se comprueba con la información inventariada por los servicios de la propia Corporación Insular.

La ruptura de esta “espiral” de ineficiencia se producirá sólo si desde esta institución se acometen las acciones adecuadas para la promoción de nuevos espacios industriales cualificados junto a la rehabilitación de los existentes.

Las dificultades mayores que pueden presentarse en la materialización de estas iniciativas son de carácter administrativo y financiero. Para superarlas sería necesario disponer de herramientas normativas adecuadas para facilitar la acción pública en materia de tramitación de los instrumentos de planeamiento, de los relativos a la ocupación del suelo y de colaboración económica-financiera con los agentes privados del sector industrial-inmobiliario, tal como se resalta en otros apartados de este documento de diagnóstico.

3.3 ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS

3.3.1. Ocupación territorial diseminada

El crecimiento extensivo de carácter diseminado característico de todo el territorio insular representa una modalidad de ocupación que grava severamente el factor de disponibilidad de “pastillas” de suelo apropiadas para la localización de asentamientos industriales con dimensiones adecuadas para garantizar niveles razonables de eficiencia. Como además, esta estructura de baja densidad corresponde a usos mayoritariamente residenciales, el grado de perturbación en los objetivos de implantación de espacios adecuados para las actividades que nos ocupan representa un condicionante muchas veces excluyente.

Del simple análisis a la escala adecuada de la cartografía más reciente de Tenerife se deduce la extrema dificultad que representa la localización de un área cerrada y continua con dimensión superficial superior a las 100 hectáreas y condiciones aptas para cualquier proceso urbanizador. Las características excepcionales de los polígonos supracomarcales de Güímar y Granadilla responden a circunstancias de eficacia y oportunidad que se dieron en 1970, hoy irrepetibles.

Esta limitación se hace mucho más patente si el uso al que se destina es el industrial, cuyas exigencias de relieve y accesibilidad superan a las que corresponderían a otros usos y tipologías. No obstante, debe precisarse que esa situación se presenta con marcadas diferencias en cada una de las cuatro

comarcas delimitadas en la Isla como consecuencia de los procesos históricos de ocupación que han tenido lugar en cada una de ellas.

Es de resaltar, en este sentido, que el crecimiento diseminado de la residencia a que se hace aquí referencia no sólo es el resultado de la densidad de núcleos o asentamientos de uso residencial, sino que hay que hacerlo extensivo a grandes extensiones de suelo rústico con alineaciones de vivienda unifamiliar localizadas a lo largo de una densa red de caminos rurales que condicionan igualmente cualquier proyecto de ocupación ortodoxa del territorio a partir de una determinada dimensión.

3.3.2. Restricciones del mercado de suelo industrial

A la escasez material de suelo industrial cualificado, causa principal de la actual sobrevaloración de este producto, se añade en esta isla el fenómeno de la falta de mercado de suelos aptos para urbanizar, que deriva de la retención especulativa de los terrenos con este uso asignado, tanto urbanizado como pendiente de urbanización. La puesta en juego de estos suelos debería ser así uno de los objetivos a incorporar en las políticas e instrumentación de la ordenación de la actividad industrial en Tenerife.

Aunque este fenómeno puede considerarse inherente a la generalidad de los procesos de urbanización de iniciativa privada como sucede en cualquier otro territorio, se acentúa más en el ámbito industrial, en el que la oferta de suelos aptos para este uso es más escasa.

Esta circunstancia ha supuesto en muchos casos un factor de retracción de la inversión pública que no ha sabido encontrar fórmulas de legalidad para evitar estos procesos especulativos, cuya mayor incidencia tiene lugar sobre el suelo industrial urbanizado y sus edificaciones posteriores.

Siendo así que en el global de la Isla el suelo ya clasificado como urbanizable con este uso asignado por el planeamiento urbanístico municipal permite cubrir una parte notoria de la demanda previsible, es la ausencia de iniciativas urbanizadoras para su desarrollo lo que realmente incide negativamente en la oferta materializada de suelos disponibles. Esta debilidad en la promoción del suelo urbanizable sólo podría ser superada a través de la intervención pública desde las instituciones autonómicas y locales, cuyo papel en la dinamización de la oferta se convierte así en pieza fundamental entre los objetivos a conseguir. Para ello parece, a su vez, necesario disponer de las herramientas normativas, hoy inexistentes en Canarias, para agilizar la gestión pública desde los puntos de vista administrativo y financiero.

3.3.3. Competencia entre los usos del suelo

La orientación de las inversiones privadas en materia de urbanización hacia los usos residenciales y turísticos, que ha primado en los últimos tiempos en Tenerife frente al uso industrial, es la lógica consecuencia de las altas rentabilidades obtenidas en aquéllas si se comparan con los beneficios más acotados que pueden obtenerse en la mayor restrictividad de los precios del suelo para actividades económicas en relación con los de la construcción inmobiliaria más habitual.

El desarrollo desarmónico de los distintos sectores básicos en la estructura de la economía canaria en general y de Tenerife en particular ha tenido su reflejo en estas iniciativas generadas por los agentes económicos más sobresalientes y por los propios organismos públicos responsables.

El modelo territorial insular de Tenerife (PIOT) en vigor desde el año 2002 no ha servido de guía para orientar las políticas económica y territorial en la Isla.

Antes bien: la ausencia casi general de una cultura de la planificación bien entendida como base de la toma de decisiones ha conducido a una situación plagada de contradicciones en las que el que debiera ser el vehículo de avance del desarrollo insular ha sido indebidamente considerado como fuente de dificultades en muchas de los principales proyectos relacionados con la ocupación del suelo en el sector industrial.

De este modo, la asignación de los usos de los suelos urbanizables por el planeamiento no ha estado orientada en general a potenciar el desarrollo de los ámbitos industriales en lo que se refiere a su delimitación dentro de la ordenación general ni en la elaboración de la normativa que le fuera de aplicación.

3.3.4. Competencia desde los enclaves urbanos³

Tal como se expuso anteriormente, la demanda de suelo para el emplazamiento de usos industriales de dimensión muy reducida se ha podido cubrir históricamente en los intersticios de los ámbitos urbanos con menor centralidad y, por tanto, económicamente más asequibles, próximos o interiores a las áreas residenciales (en general las más periféricas) a lo ancho de toda la Isla. La agrupación de pocas o muchas actividades industriales de escasa dimensión con diversidad tipológica y dimensional muy variable han llegado a configurar “polígonos industriales interiores”, que cubren de esta manera un cierto segmento de la demanda en espacios claramente inadecuados para el normal desarrollo de los propios usos y de los coexistentes en su entorno más inmediato. En la prospección y consolidación de esta forma de ocupación han incidido especialmente razones derivadas de la indisciplina urbanística que ha caracterizado el gobierno del territorio (en Canarias, en general) desde los años 60 del pasado siglo.

Aunque el fenómeno de la indisciplina urbanística no es exclusivo de la isla de Tenerife, sus efectos sobre el sistema de asentamientos de las actividades económicas revisten, seguramente, mayor gravedad que en otros territorios continentales. En efecto: una compleja orografía, configurada por un sistema secuencial de cresta/valle (o lomo/barranco) con niveles de ocupación relevantes a lo largo de los lomos o crestas del relieve se presenta como una dificultad añadida para insertar en esa trama irregular (sin ninguna clase de ordenación preestablecida) estructuras urbanas de cierta dimensión que no entren en conflicto con situaciones amparadas de hecho por una Administración escasamente operativa, incapaz de remover obstáculos por lo general socialmente contestados.

En algunos casos estos enclaves irregulares han sido el germen de desarrollos ortodoxos posteriores nacidos a la sombra de los procesos de reordenación de los ámbitos que los acogían. No obstante, las políticas municipales de rehabilitación de los centros urbanos en numerosos ayuntamientos de Tenerife abogan por su clausura y la sustitución por los otros usos compatibles con el característico de la residencia.

³ El concepto de competencia aquí utilizado es el de la incorporación indebida a la oferta de suelos industriales con desarrollo reglado de parcelas urbanas nacidas a la sombra de la permisividad municipal en el pasado más próximo.

3.3.5. Heterogeneidad territorial comarcal

A los efectos que aquí se tratan pueden considerarse cuatro comarcas diferenciadas, coincidentes con las tres vertientes geográficas de la Isla más el área metropolitana (Santa Cruz, La Laguna, El Rosario). Las especificidades territoriales y socioeconómicas caracterizan claramente las demandas y tipologías del suelo en cada una de ellas.

En la delimitación de estas comarcas se han considerado, por razones de asignación de datos de las distintas fuentes a utilizar, los siguientes criterios básicos:

- Asimilación a la estructura comarcal definida en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.
- Exclusión de las comarcas de Anaga, Teno y Macizo Central por su escasa incidencia en las bases y objetivos de este Plan Territorial Especial.
- Aproximación de los ámbitos comarcales a territoriales configurados por agregación de términos municipales.

En la aplicación de estos criterios se ha tenido en cuenta las circunstancias distorsionantes que concurren en el Municipio de Arona. Si bien las condiciones geográficas de este término municipal justifican su inclusión en la comarca de Abona (junto a San Miguel, Granadilla, Arico y Vilaflor), sus características socioeconómicas y de desarrollo urbano inducen a su incorporación a la comarca Sudoeste, junto con Adeje, Guía de Isora y Santiago del Teide. Con base en estas consideraciones, finalmente se ha insertado en la comarca o vertiente sudoeste, con lo que pretende mantener el carácter de “bisagra” territorial de este municipio.

Los elementos o factores característicos considerados en cada una de las cuatro comarcas así delimitadas habrán de tener clara incidencia en la elaboración y determinaciones finales del Plan Territorial. De ello, la importancia de una correcta definición de estos ámbitos de trabajo, además del aspecto documental ya señalado.

3.3.6. Las tipologías de las áreas existentes

En cuanto a lo que se refiere a la tipología de los usos y su localización en las áreas industriales, puede afirmarse con carácter global que bajo lo que se denomina genéricamente en la Isla “polígono industrial” o “sector industrial” subyace un conjunto heterogéneo de actividades económicas en el que claramente dominan las de carácter logístico, comercial o terciario frente a las propiamente industriales; esto es: de manufactura o transformación en cualquiera de sus categorías.

Esta singularidad es consustancial con las economías propias de territorios insulares, máxime en la situación geopolítica de que disfruta la Isla, al igual que el resto de la Comunidad Autónoma en la que se integra. Esta circunstancia debe ser contemplada como una oportunidad en la formación y gestión de suelo industrial, a tener muy en cuenta en cualquier proceso planificador que haya de llevarse a cabo en esta materia.

De la caracterización sistematizada de los asentamientos industriales en Tenerife se deduce una primera estructura tipológica susceptible de servir de base a las propuestas desarrollos futuros que de este Plan Territorial se derivarían: parques industriales, polígonos comarcales, áreas industriales especializadas, polígonos locales, etc.

La escasa dimensión global de la actividad industrial y la acentuada diversidad derivada del aislamiento plantean dudas sobre la existencia de polígonos con un cierto grado de especialización y obligan a establecer modos de convivencia entre actividades de compatibilidad cuestionable.

De otra parte, la existencia de los dos polígonos supracomarcales de “Valle de Güímar” y Granadilla permiten configurar en primer nivel en la categoría de parques industriales con las funciones particularizadas a las que ya se ha hecho referencia.

La localización de polígonos de carácter comarcal se presenta como uno de los objetivos metodológicos a desarrollar en este Plan Territorial.

Con la dimensión de polígonos locales existen en la Isla un gran número de pequeñas áreas de uso industrial consolidado que forman habitualmente una trama indiferenciada inserta en la estructura urbana residencial o bien de mediano tamaño adosadas por expansión a suelos urbanos bien desarrollados de usos comunes generalizados. La migración de muchos de estos enclaves industriales hacia áreas o polígonos de nueva creación se plantea como otro de los objetivos a incorporar en las líneas propositivas de este Plan.

3.4 EL ESPACIO INDUSTRIAL

3.4.1. Fragmentación y escala de la demanda

La organización de los suelos industriales mediante su agrupación en “polígonos” ha estado desmotivada, entre otras razones, por una excesiva fragmentación de la demanda, en lo que a la dimensión de la parcela se refiere.

La implantación de la actividad en superficies siempre escasas y sin previsión de crecimiento ha generado estructuras de microparcels en áreas de alta densidad con dimensión global inferior a la crítica, así considerada desde los puntos de vista de la funcionalidad y la economía.

La incidencia de esta singularidad, inherente al carácter insular de este territorio, en la creación de nuevas áreas industriales alcanza, tanto a los procesos de gestión, como de desarrollo y explotación posterior. El número de unidades de producción en un mismo polígono puede alcanzar el umbral de ineficiencia en la gestión como en cualquier explotación en multipropiedad; máxime si la dimensión global conjunta tampoco supera los límites deseables a esos fines.

A su vez, la densidad efectiva de usuarios a pequeñas escalas se incrementa respecto a la que resulta de la simple proporcionalidad respecto a la superficie del área, como es fácil de entender (la mínima demanda de servicios se genera en la situación de parcela única de gran dimensión).

La figura del promotor-empresario a la que ya se ha hecho referencia se convertiría en estos casos en cualquiera de las figuras previstas en la legislación autonómica, tales como la junta de compensación o la cooperación municipal, siempre de mayor complejidad en lo que a la gestión se refiere.

3.4.2. La ordenación del espacio industrial

Las deficiencias del planeamiento a que se ha hecho referencia se ven acentuadas en muchos casos por las de índole cualitativa desde el punto de vista funcional, tanto desde la perspectiva del propio diseño como de las dotaciones y servicios de los espacios urbanos con uso industrial predominante o exclusivo. De este estado de cosas habría que excluir a algunos de los “polígonos” actualmente en servicio, bien sean de iniciativa pública o privada, que responden a

sistemas de planeamiento y construcción ortodoxos acompañados de un proceso edificatorio adecuado, aunque todo ello con un cierto carácter excepcional.

Los instrumentos que desarrollan las determinaciones del planeamiento (planes parciales y proyectos de urbanización), aunque limitados en su escala de decisión, no han respondido muchas veces en su elaboración a criterios de calidad funcional en el grado que demandan las actividades económicas a las que aquellas áreas industriales se destinan. Las razones que generan esta realidad son mayoritariamente de tipo economicista, bajo el objetivo de minimizar la relación coste/beneficio. No obstante, en ello también inciden razones de tipo empresarial que se fundamentan en la inexigente demanda de calidad que suele caracterizar a amplios sectores de la actividad industrial.

Estas limitaciones funcionales tienen su principal expresión en los aspectos dotacionales de la urbanización industrial. La escasez de aparcamientos y de otras áreas logísticas relacionadas con el viario público, las condiciones de movilidad rodada y peatonal, el diseño restrictivo de las redes de servicios urbanos y hasta la propia accesibilidad penalizan en muchos de los “polígonos” de Tenerife su capacidad para desarrollar satisfactoriamente las actividades implantadas y las de apoyo a las mismas para su debido funcionamiento, como puede ser el movimiento interno y externo de productos y mercancías en general.

3.4.3. Sobrecostes de la urbanización industrial

El factor suelo en la estructura de costes de una instalación industrial ordinaria en Tenerife parece incidir sobremanera en la composición del precio final, como consecuencia entre otras causas ya señaladas de las desfavorables condiciones geográficas de esta isla y de la pequeña dimensión de las propias actuaciones que habitualmente se acometen. Así, el coste material de la urbanización en suelos de difícil relieve y afectados muchas veces por accidentes geográficos que encarecen notoriamente, las infraestructuras viarias y las labores de acondicionamiento de las parcelas no se ven compensados con la economía de escala que supondrían actuaciones de gran dimensión superficial, de escasa viabilidad de localización en este territorio.

En la ejecución de la urbanización y la explanación posterior de las parcelas resultantes los movimientos de tierras y muros de contención conllevan una sobreinversión que repercute en el coste de la red viaria hasta superar notoriamente los que son habituales en España continental.

Esta debilidad sólo puede superarse desde una adecuada planificación de estos suelos en la ordenación de los espacios susceptibles de urbanizar. La aplicación de criterios de análisis del relieve de los espacios destinados al uso industrial en la elaboración de los planes de ordenación del municipio se convertiría así en un arma eficaz para acercar los costes de la urbanización al umbral de competitividad económica.

En cuanto a las economías que pudieran obtenerse mediante políticas de concentración de los asentamientos industriales a desarrollar en el futuro se hace necesario el mejor análisis de las alternativas resultantes para ponderar las ventajas e inconvenientes que pudieran derivarse de aquella modalidad de implantación.

3.4.4. Colmatación de las áreas consolidadas

En la escasa disponibilidad práctica de suelo urbanizado incide, así mismo, el alto grado de saturación de muchos de los “polígonos” hoy en servicio; siendo así que algunos de los más notables, como los de “Valle de Güímar”, “El Mayorazgo”, “El Chorrillo” o “Costa Sur”, entre otros, se encuentran, ya colmatados o con un alto grado de ocupación que llega a afectar a su funcionalidad y a los propios indicadores de la productividad de las actividades allí asentadas.

Esta circunstancia, en la que incurren tanto la superficie ya ocupada por la edificación como los viarios y espacios públicos, habrá de tenerse en cuenta en los balances de oferta/demanda a realizar en cuanto a resaltar la necesidad de aliviar la carga de sobreocupación de algunos de los “polígonos” a considerar.

Una segunda consecuencia de este punto de diagnosis es la conveniencia de revisar los estándares de diseño de los nuevos polígonos en cuanto estos criterios de dimensionamiento pueden incidir en la cualificación y aptitud de los suelos que hayan de incorporarse a la oferta futura objeto de este Plan.

Como elementos manifiestamente mejorables que se deducen de la prospección de la urbanización industrial en Tenerife pueden destacarse las plazas de aparcamiento en viario público y las playas o plataformas para estacionamientos de larga duración destinados especialmente a vehículos pesados de transporte de mercancías.

Así mismo, habría que resaltar la escasa adaptación a las demandas reales de los actuales “ratios” dotacionales, reglamentariamente establecidos por la legislación territorial en vigor para la ordenación del suelo industrial.

3.4.5. La rehabilitación urbana de las áreas industriales

La necesidad de intervenir en actuaciones rehabilitadoras de la urbanización reviste carácter perentorio en una gran parte de los polígonos en servicio. El deterioro de la infraestructura viaria, así como de los servicios urbanos de que están dotados resulta, en general, manifiesto. En este sentido, las ayudas institucionales mediante créditos públicos para financiar estas actuaciones de mejora se muestran insuficientes y tropiezan con la escasa o nula organización empresarial en el ámbito de cada asentamiento industrial.

Del análisis del documento – inventario de Áreas Industriales elaborado por el Cabildo de Tenerife se deduce que el estado de conservación de la urbanización es en general deficiente, alcanzándose en algunos casos límites de deterioro que afectan seriamente al normal funcionamiento de las actividades allí implantadas.

Las causas de esta situación ha sido ya señalada en este diagnóstico, pudiéndose resumir en las siguientes: defectos de diseño y construcción, alta densidad neta de ocupación, insuficiencias dotacionales y notables deficiencias en las labores de conservación y mantenimiento. La intervención en cada una de ellas habrá de estar contenida en las determinaciones de este Plan. Las medidas a aplicar serían en cualquier caso de dos tipos: de corrección de las deficiencias en los criterios de diseño, ejecución de la urbanización industrial y optimización del uso y conservación en la fase de explotación de estas infraestructuras. En el primer caso las medidas están relacionadas con el control y supervisión técnica desde los servicios municipales en la tramitación de los proyectos y en la recepción de las obras, principalmente. En cuanto al uso y conservación de las zonas comunes de la urbanización se hace necesario estudiar y proponer sistemas reglados de gestión mancomunada para garantizar la utilización correcta de las instalaciones y la financiación y ejecución de los trabajos de mantenimiento que se demandan.

En cualquier caso es de resaltar la singularidad a la que se ha hecho ya referencia de las diferencias de “trato” entre los espacios urbanos residenciales e industriales desde las administraciones responsables, en detrimento de las últimas.

3.4.6. Conservación de la urbanización

El último aspecto a resaltar, aunque no el de menor entidad, es el del estado de conservación de las áreas industriales en Tenerife y la debilidad de los sistemas de mantenimiento que se aplican en las mismas. La inexistencia de auténticas entidades de conservación y el absentismo generalizado de muchos de los Ayuntamientos responsables son la causa del bajo nivel de servicio de estas áreas que redundan en su calidad funcional e, incluso, en la eficiencia de muchas de las actividades que allí se localizan.

El fomento desde la iniciativa pública de la creación de aquellas entidades y de su buen funcionamiento resulta así obligado, no sólo para su ejercicio durante el periodo transitorio previo a la recepción de la urbanización por los Ayuntamientos, sino con carácter indefinido en las condiciones convenidas con estas corporaciones. En el análisis de los asentamientos industriales en servicio en todo el ámbito insular se pone claramente de manifiesto la relación directa entre el estado de conservación de las infraestructuras urbanas de carácter público o comunitario y los sistemas de gestión formalizados, en los que la existencia de una entidad urbanística de conservación como órgano responsable tiene por hoy carácter excepcional.

El papel que la legislación territorial autonómica otorga a las corporaciones locales en la fase de explotación y servicio de la urbanización industrial resulta, así mismo, clave en la eficacia de este sistema, en cuya aplicación se ha puesto de manifiesto la ausencia de una verdadera cultura empresarial dispuesta a asumir los costes y restricciones que conlleva el mantenimiento funcional y estético en el entorno de sus centros productivos.

3.5 DIAGNÓSTICO AMBIENTAL. MARCO DE REFERENCIA

A continuación, siguiendo la estructura fijada por el derogado *Decreto 35/1995*, se desarrolla el Diagnóstico Ambiental. Los principales aspectos tratados conciernen al análisis de la problemática ambiental que se registra actualmente en la isla con respecto al desarrollo de la actividad industrial, a las limitaciones a la implantación de ámbitos impuestas por variables de carácter ambiental y a la identificación de las Áreas Homogéneas consideradas potencialmente aptas para su localización.

3.5.1. Descripción de la problemática ambiental preexistente

Los condicionantes para la implantación del suelo industrial en la isla de Tenerife han estado relacionados con las propias características del sector en el panorama socioeconómico insular, principalmente:

- Pequeñas y medianas empresas que han influido en que los establecimientos industriales sean de pequeño o mediano tamaño y muchos de ellos nacidos dentro de las tramas urbanas de la zona capitalina. El crecimiento de las ciudades ha ido obligando a la “deslocalización” de numerosas industrias que se han realojado en las escasas bolsas de suelo disponible, bien en sectores periurbanos, bien en polígonos establecidos en los años setenta del siglo veinte al borde de la Autopista del Sur TF-1.
- Un sector industrial dependiente de las materias primas del exterior, lo que ha conllevado una cercanía relativa al puerto de Santa Cruz de Tenerife (con

el fin de ahorrar costes en transporte) y tras el acondicionamiento de las autopistas, a localizar las zonas industriales en zonas muy cercanas a las mismas, debido a la hegemonía del transporte de mercancías por carretera.

- Un sector de distribución preponderante, lo que ha obligado igualmente a una cierta cercanía al puerto, puesto que Tenerife funciona como paso intermedio para distribuir la producción industrial a otras islas.

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

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

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

- La necesidad de algunas comarcas de contar con suelo industrial, principalmente ligado a las industrias auxiliares de la construcción (grandes ferreterías, talleres de puertas y ventanas, hierro, aluminio, cementeras y prefabricados) y al sector de alimentos, automoción y distribución en general, generó una serie de pequeños espacios industriales, principalmente en la comarca del Valle de La Orotava, Icod de Los Vinos y Adeje-Isora.
- En otros sectores insulares se han creado espacios industriales de muy reducidas dimensiones y con serios problemas de intercomunicación y con servicios insuficientes, cuando no inexistentes, donde se han alojado talleres de automoción u otras pequeñas industrias o actividades molestas tales como tapicerías, carpinterías, cerrajerías y talleres de chapa y pintura.
- Muchos de estos espacios se encuentran dispersos o con infraestructuras deficientes en cuanto a transporte y comunicaciones.
- Presencia de infraestructuras no adecuadas a los requerimientos del sector industrial actual, con callejeros en el interior de los polígonos infradimensionados para el actual tamaño de los vehículos pesados o la escasez de aparcamientos para clientes y trabajadores de las zonas industriales.
- La particular orografía insular y la escasez de suelo ha llevado, del mismo modo, a establecer zonas industriales en sectores de altas pendientes, con la clara imposibilidad de establecer parcelas de tamaños adecuados para algunas industrias.
- La falta de ordenación de los espacios industriales ha traído consigo problemas en la ocupación de las parcelas vacantes en diferentes polígonos, en los

que encontramos sectores de parcelas con alta ocupación y próximos a la colmatación con sectores escasamente ocupados.

- La absoluta dependencia del tráfico por carretera de las zonas industriales tiene como consecuencia el excesivo tráfico de vehículos de gran tonelaje en numerosos sectores de las autopistas, con los consiguientes perjuicios para la fluidez del tráfico y posibilidad de accidentes.
- Es evidente que la eficiencia económica del suelo industrial depende de que el balance total no se encarezca con gastos derivados de la propia puesta en marcha de la actividad, como pueden ser el precio del suelo o la lejanía y encarecimiento consecuente del transporte. La presión urbanística ejercida en los últimos años por el sector de la construcción para la vivienda o el turismo ha encarecido considerablemente el precio del suelo en los sectores costeros insulares, que por sus condiciones fisiográficas (llanuras costeras) y su cercanía a las vías rápidas son las más idóneas para el establecimiento del suelo industrial.

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

- Un soporte geomorfológico dominado por la paronomasia de barrancos y sectores alomados que obliga a la ejecución de grandes movimientos de tierra para lograr parcelarios suficientes y con pertinencia para la implantación de los establecimientos industriales. Los taludes generados por los movimientos de tierras se encuentran sin rematar y existe una ausencia generalizada de tratamientos paisajísticos en el remate de las obras, así como en el propio diseño urbanístico.
- Buena parte de los sectores costeros albergan un importante número de Espacios Naturales Protegidos que se establecen, en algunos sectores colindantes a las zonas industriales, como el caso de la Reserva Natural Especial del Malpaís de Güímar respecto al Polígono Industrial Valle de Güímar o el Monumento Natural de Montaña Pelada respecto al Polígono Industrial de Granadilla, lo que genera no pocas tensiones ambientales e incluso protestas sociales, así como serias dificultades de expansión del suelo industrial en el futuro. En realidad, en el Sur de Tenerife, en su franja costera se localizan no menos de una docena de Espacios Naturales Protegidos entre la zona metropolitana y el Parque Rural de Teno. Algo similar ocurre con la vertiente Norte, con la dificultad añadida de ser un sector acantilado y abrupto, con pendientes máximas que impiden cualquier localización de tipo industrial.
- Las zonas de contacto entre los sectores industriales y los Espacios Naturales carecen de un tratamiento de borde adecuado y es común la finalización abrupta de dichos espacios en grandes pantallas de muros traseros de las edificaciones que generan conflictos paisajísticos con las zonas protegidas, cuando no con sectores de evidente valor patrimonial e histórico.
- La gestión de esos espacios de borde, cuando se realiza, no se hace del modo más adecuado posible, al resolverse con soluciones de jardinería poco adaptadas al medio circundante o con especies de jardinería alóctonas y/o exóticas.
- La generación de residuos por parte de los espacios industriales no siempre es gestionada de un modo ambiental adecuado, siendo destacable la ausencia de tratamiento en las aguas residuales resultado de las actividades industriales o las gangas y residuos de las industrias auxiliares de la construcción.
- Los espacios industriales actuales ejercen una importante huella visual en el paisaje, puesto que son sectores de gran tamaño, con tipologías edificatorias

no camufladas y que poseen una gran visibilidad espacial, ayudado por las grandes pendientes insulares que convierten la isla en un gran anfiteatro donde son visibles todos los sectores urbanizados y edificados.

- Los espacios industriales actuales son sectores “no finalizados”, por lo que es común la presencia de grandes desmontes sin rematar o acumulaciones de escombros y gangas en los solares no ocupados. Los ajardinados y zonas de cobertura y pantalla visual se circunscriben a los puntos de entrada y salida y a los sectores que limitan con las vías de gran tráfico, como las autopistas.
- La cercanía de muchos de estos sectores industriales al litoral, donde en muchos casos se encabalga la zona litoral con la zona industrial carecen de tratamientos de borde adecuados, e incluso en otros conviven con otros espacios edificados dedicados a la vivienda (poblados costeros) o a la agricultura (invernaderos, cultivos de exportación al aire libre, etc.).

3.5.2. Limitaciones derivadas de algún parámetro ambiental

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

- Con carácter general, se considera que los Espacios Naturales Protegidos, Zonas Especiales de Conservación y Zonas de Especial Protección para las Aves constituyen un factor limitante de primer orden para la implantación de nuevos ámbitos industriales. Se estima que el tipo de actividad que se desarrolla en ellas (ocupación física del territorio, emisiones, tráficos asociados, así como el riesgo medioambiental inherente a su desarrollo), son argumentos suficientes para considerar incompatible este uso con los fundamentos de protección de los Espacios Naturales Protegidos y con los criterios que motivaron la declaración de las Zonas Especiales de Conservación y Zonas de Especial Protección para las Aves.
- La restricción al emplazamiento de ámbitos de esta naturaleza debe operar igualmente fuera del área de los espacios sometidos a régimen de protección. Superada desde hace mucho tiempo la visión “aislacionista” de los espacios protegidos, la conservación de la biodiversidad exige de medidas integrales aplicables a la totalidad del territorio, modulando su intensidad y alcance en función de las características que éste presente. Por ello, se estima que otro factor restrictivo a considerar es la existencia de hábitats naturales fuera de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y de la Red Natural 2000, especialmente en la franja costera de la isla.
- La existencia de entornos con una elevada calidad visual o que tengan una fragilidad paisajística que desaconseje el emplazamiento de este tipo de ámbitos representa otro parámetro a tener en cuenta.
- La contaminación de las aguas subterráneas se convierte en un elemento a considerar. Aquellas instalaciones en las que se desarrolle una actividad susceptible de repercutir negativamente en la calidad de las aguas, a través de procesos como el vertido de residuos tóxicos, no deberían localizarse en terrenos permeables o en los que su comportamiento hidrogeológico favorezca la dispersión de las sustancias contaminantes por el subsuelo. En su defecto, se adoptarán las medidas necesarias para evitar cualquier vertido que no haya sido previamente depurado, teniendo en cuenta las limitaciones impuestas por la legislación y planificación hidrológica.
- Ha de considerarse, además, las molestias generadas a la población ya que la implantación de estas actividades en el territorio puede tener consecuencias negativas sobre las condiciones de habitabilidad y sosiego de los asentamientos humanos cercanos. Ha de admitirse que la aplicación de

esta limitación ambiental choca frontalmente con una realidad territorial caracterizada por la forma extensiva en que el uso residencial ocupa el espacio, ajena muchas veces al proceso planificador.

A tenor de la exposición efectuada, se advierte la concurrencia de muchos factores ambientales que restringen sobremanera las opciones de ubicación de los ámbitos industriales. Por ello, sería adecuado plantear, como colofón a este apartado, las condiciones, que desde esta perspectiva y a efectos de localización, se consideran idóneas para el ejercicio de la actividad. Son básicamente dos:

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

3.5.3. Calidad para la conservación y capacidad de uso de cada Área Homogénea definida

Como se ha apuntado en apartados precedentes, dado el ámbito territorial de estudio, las Áreas Homogéneas del Plan coinciden con las Áreas Homogéneas definidas por el PIOT. Corresponde ahora señalar la Calidad para la Conservación de dichas Áreas y su Capacidad de Uso, teniendo en cuenta que el sentido de este análisis no es otro que valorar el grado de admisibilidad sobre el territorio para acoger nuevos espacios industriales.

La Calidad para la Conservación o Calidad Ambiental se define como “*el grado de excelencia, el valor para no ser alterado o destruido que presenta el territorio*”, en definitiva “*el valor para que su esencia, su estructura actual, se conserve*”, siendo graduada en cuatro niveles: Muy Alta, Alta, Media y Baja. A la escala insular de análisis, se ha entendido que las áreas que tienen un mayor interés natural son merecedoras de una valoración más alta en cuanto a la Calidad que presentan. Por el contrario, aquellos ámbitos más transformados por la actividad humana y que registran usos inequívocamente urbanos son acreedores de una valoración Baja. En la siguiente tabla se indica el valor atribuido a cada Unidad Ambiental.

| CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN DE LAS ÁREAS HOMOGÉNEAS | | |
|--|------------------------------|---|
| UNIDAD AMBIENTAL | CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN | FUNDAMENTOS QUE JUSTIFICAN LA VALORACIÓN |
| LADERAS | ALTA | Áreas de elevada pendiente pertenecientes a los elementos orográficos más relevantes de la geomorfología insular. Necesariamente no están vinculados a ecosistemas naturales de interés, pero si presentan, en general, una elevada calidad paisajística. |

| CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN DE LAS ÁREAS HOMOGÉNEAS | | |
|--|------------------------------|---|
| UNIDAD AMBIENTAL | CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN | FUNDAMENTOS QUE JUSTIFICAN LA VALORACIÓN |
| MONTAÑAS | ALTA | Constituyen referencias básicas del paisaje y sirven de soporte a ecosistemas de gran valor natural. |
| BARRANCOS | MUY ALTA | Son hitos relevantes del paisaje, desempeñan un papel fundamental en el ciclo hidrológico para garantizar el drenaje de las aguas y sustentan singulares ecosistemas asociados. |
| MALPAÍSES Y LLANOS | MUY ALTA | Unidad que agrupa un conjunto de espacios heterogéneo (malpaíses basálticos históricos y recientes, depósitos de jable y llanos) muy vulnerables a cualquier intervención antrópica. |
| COSTERAS | MUY ALTA | Engloba los espacios litorales, en la franja comprendida entre la cota 0 y la línea de servidumbre de costas, que soportan comunidades psamófilas y halófilas de gran interés natural y que han experimentado un fuerte retroceso en las últimas décadas por la intensa presión urbanizadora (residencial y turística). |
| BOSQUES CONSOLIDADOS | ALTA | Comprende las áreas boscosas más importantes de la isla y por ello detenta un especial valor ambiental y productivo. |
| BOSQUES POTENCIALES | ALTA | Constituido por terrenos sin cobertura arbórea, pero situadas en áreas de dominio potencial de las masas sylvicas. Su principal vocación es la repoblación forestal. |
| ECONÓMICA 1 | MEDIA | Corresponde con la superficie insular que presenta una mayor aptitud agrícola y registra, por tanto, un elevado interés productivo. |

| CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN DE LAS ÁREAS HOMOGÉNEAS | | |
|--|------------------------------|---|
| UNIDAD AMBIENTAL | CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN | FUNDAMENTOS QUE JUSTIFICAN LA VALORACIÓN |
| ECONÓMICA 2 | ALTA | Engloba los espacios agrarios tradicionales que se han desarrollado en el territorio insular pese a las limitaciones impuestas por el medio físico (topografía, elevada pendiente, etc.). |
| ECONÓMICA 3 | MEDIA | Terrenos en los que se aúna la aptitud productiva agrícola a la idoneidad para las implantaciones turísticas de carácter alojativo y/o complementario. |
| PROTECCIÓN TERRITORIAL | BAJA | Son terrenos sin una vocación de uso definida y carente de un valor ambiental o productivo. |
| ÁREAS URBANAS Y DE EXPANSIÓN URBANA | BAJA | Espacios profundamente transformados por el proceso urbanizador y por usos intrínsecos del mismo. |

Tabla 37. Calidad para la Conservación de las Áreas Homogéneas

Fuente: Elaboración propia

Una vez definida la Calidad Ambiental de las Áreas Homogéneas es necesario analizar, en términos de compatibilidad, la capacidad que detentan para albergar ámbitos industriales. En concreto, se manejan tres situaciones posibles: *inadmisible*, *admisible* y *admisible con condiciones (admisibilidad)*. En general, aquellas áreas que presentan una calidad MUY ALTA o ALTA no son aptas para el emplazamiento de estos ámbitos, si bien se contemplan excepciones a la norma habida cuenta de que es probable la existencia de espacios degradados en el interior de estas áreas. En el extremo opuesto, los espacios que han registrado un mayor grado de intervención antrópica y están profundamente desnaturalizados muestran una mejor aptitud para su implantación.

| CAPACIDAD DE USO INDUSTRIAL DE LAS ÁREAS HOMOGÉNEAS | | |
|---|----------------|---|
| ÁREAS HOMOGÉNEAS | COMPATIBILIDAD | CONDICIONES DE COMPATIBILIDAD |
| LADERAS | INADMISIBLE | - |
| MONTAÑAS | INADMISIBLE | - |
| BARRANCOS | INADMISIBLE | - |
| MALPAÍSES Y LLANOS | INADMISIBLE | - |
| COSTERAS | INADMISIBLE | Salvo instalaciones propias e interiores de un recinto portuario. |

| CAPACIDAD DE USO INDUSTRIAL DE LAS ÁREAS HOMOGÉNEAS | | |
|---|----------------|---|
| ÁREAS HOMOGÉNEAS | COMPATIBILIDAD | CONDICIONES DE COMPATIBILIDAD |
| BOSQUES CONSOLIDADOS | INADMISIBLE | - |
| BOSQUES POTENCIALES | INADMISIBLE | - |
| ECONÓMICA 1 | INADMISIBLE | Salvo que se trate de usos industriales de producción y almacenamiento y siempre que estén vinculados directamente a las actividades agropecuarias del ámbito. |
| ECONÓMICA 2 | INADMISIBLE | Salvo los vinculados directamente a las actividades agropecuarias del ámbito concreto. |
| ECONÓMICA 3 | INADMISIBLE | Salvo que se trate de usos industriales de producción y almacenamiento y siempre que estén vinculados directamente a las actividades agropecuarias del ámbito. |
| PROTECCIÓN TERRITORIAL | ADMISIBLE | Siempre que el terreno en el que se implante el ámbito responda a alguna de las siguientes circunstancias: a) Se encuentre degradado. b) Responda a una ampliación de un ámbito preexistente. |
| URBANAS Y DE EXPANSIÓN URBANAS | ADMISIBLE | Siempre que no genere molestias a la población o en caso de hacerlo, se adopten medidas para atenuar los efectos negativos sobre las condiciones de salubridad o sosiego público. |

Tabla 38. Capacidad de Uso Industrial de las Áreas Homogéneas

Fuente: Elaboración propia