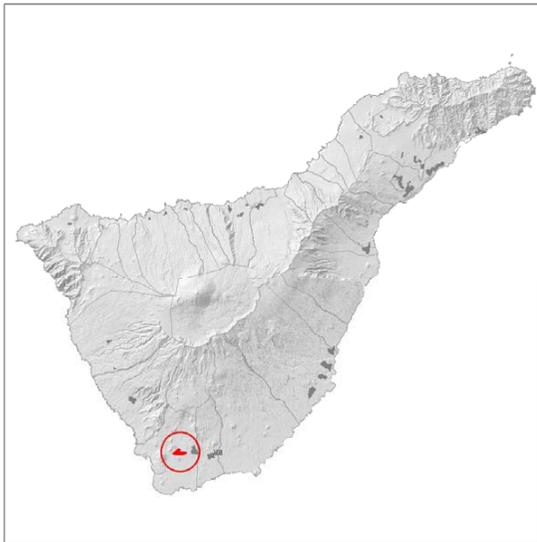


MUNICIPIO: ARONA Y SAN MIGUEL DE ABONA

COMARCA: ABONA

SUPERFICIE: 117 Has.

LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN



Plano de situación

ESQUEMA DE CONDICIONES DE ORDENACIÓN



Ortofotografía

Polígonos comarcales potenciales
 Áreas industriales inventariadas
 Agrícolas/residenciales

DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO Y OBJETIVOS:

Se enmarca este emplazamiento en un gran rectángulo adosado a la Autopista TF-1 (en su lado mayor, de unos 2 kilómetros de longitud) y la carretera TF-66, de Valle San Lorenzo a Las Galletas. Sobre terrenos muy poco accidentados y de cultivos abancalados, integra áreas ya ocupadas por actividades industriales, aunque escasamente consolidadas, al carecer de urbanización de soporte. Con accesibilidad inmejorable a través de los enlaces de Cho y de Las Galletas, entre los que se desarrolla este ámbito, es, además accesible desde la carretera TF-66. Su estructura parcelaria se puede considerar fragmentada sólo en la mitad de su superficie. Los cultivos que cubrían buena parte de los terrenos se encuentran en estado total de abandono. Aguas abajo de la Autopista y a lo largo de todo el frente ocupado por este ámbito se desarrolla una banda de suelo que lo separa de las áreas urbanas residenciales de los barrios de Cho y de su entorno.

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

Condiciones e Instrucciones

ÁREAS DE INFLUENCIA FUNCIONAL

Por su dimensión y posición en la Isla, la zona de influencia de este ámbito abarca las dos comarcas limítrofes con la de Abona; esto es: Suroeste y Sureste, con las que se encuentra comunicada por la Autopista del Sur (TF-1) a la que se encuentra adosada.

MEDIDAS DE INTEGRACIÓN EN EL RELIEVE

Sus características orográficas, con un relieve uniforme de escasa pendiente en toda su extensión permite un amplio aspecto en cuanto a tramas de ordenación, aunque, en cualquier caso deberá primar el modelo de reticular ortogonal, siempre compatible con aquella orografía y con el aprovechamiento máximo del espacio industrial.

INTEGRACIÓN DE ACCIDENTES GEOGRÁFICOS DESTACADOS

No existe en el interior del ámbito ningún accidente natural destacable.

MEDIDAS CORRECTORAS PAISAJÍSTICAS

El frente del sector hacia la Autopista TF-1, a la que se adosa en una longitud de 2 kilómetros constituirá en sí mismo una unidad de paisaje asociado a esta infraestructura viaria, por lo que se deberá establecer una ordenanza reguladora específica para el tratamiento de la edificación a lo largo de este frente.

MEDIDAS CORRECTORAS AMBIENTALES

Los mayores impactos ambientales esperables, sin considerar el paisajístico ya referido, estarán derivados de la proximidad de algunos de los suelos residenciales emplazados en el área perimetral del polígono, especialmente frente a sus límites Norte y Sur. Esta circunstancia deberá tener especial consideración en el capítulo de medidas correctoras que hayan de proponerse en cualquier localización que se elabore en cumplimiento de la vigente legislación al efecto. Evitar afecciones a los Bienes de Interés cultural del interior del ámbito. Respetar aquellas zonas denominadas corredores, estudiar posibles afecciones a la vegetación y hábitats y estudiar interferencias con las áreas de regulación homogénea.

INTEGRACIÓN CON USOS Y ACTIVIDADES EN EL ENTORNO PRÓXIMO

Tanto al Norte como al Sur de esta delimitación de suelo existen núcleos residenciales con entidad para obligar a adoptar medidas de ordenación que atenúe los conflictos de convivencia entre ambos usos. Los núcleos de Cabo Blanco, al Norte y Cho, al Sur, se localizan a 1.000 y 300 metros, respectivamente de este Sector, aunque en este último la Autopista TF-1 aporta su efecto barrera a las relaciones entre ámbitos de diferente uso.

TIPOLOGIAS DE LOS ESPACIOS Y ESPECIALIZACIÓN

Este ámbito entra a formar parte de la red de polígonos estratégicos sólo en la Alternativa 2 de las que el Plan propone, acompañado en todo caso de uno de los polígonos de Las Chafiras y Samboa, cuyas ofertas se complementan. Esta circunstancia permitiría un cierto grado de especialización en cada uno de los ámbitos que configura el desarrollo de este modelo en la comarca de Arona.

INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS SINGULARES

Sólo los dispositivos de acceso desde la Autopista TF-1 podrían considerarse como infraestructuras no convencionales, que completan las de urbanización ordinaria.

CONDICIONES DOTACIONALES

La amplia zona de influencia de este ámbito que afecta a las comarcas del Suroeste y del Oeste, unto con sus necesidades dotacionales propias, exigen disponer superficie de suelo con uso dotacional superiores a los que corresponderían normativamente, lo que exigirá en cualquier caso la justificación de su dimensionamiento.

DEMANDAS DE REHABILITACIÓN Y RECUALIFICACIÓN INFRAESTRUCTURAL

En el interior del ámbito existente pequeñas áreas dispersas en las que se desarrollan actividades industriales, cuyas condiciones de urbanización y edificación resultan muy precarias. El reconocimiento de estas implantaciones y su integración en la urbanización general deberá ser un objetivo a cumplir.

CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN URBANÍSTICA

De progresar en la Alternativa 2 en las fases futuras de desarrollo del planeamiento, el planeamiento urbanístico deberá delimitar este Sector para su clasificación como suelo urbanizable sectorizado no ordenado, con el fin de que ésta se adapte a las condiciones territoriales que en su momento puedan primar en su ordenación.

CONDICIONES DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN

En ninguna de las alternativas propuestas se incluye el desarrollo mediante gestión pública del Sector