

# TÍTULO II

## Disposiciones Territoriales

Capítulo 1: Aspectos generales del Modelo de Ordenación Territorial

Capítulo 2: Los Modelos de Ordenación Comarcal

Capítulo 3: Las Áreas de Regulación Homogénea

Capítulo 4: Las Operaciones Singulares Estructurantes

### PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE

**Aprobado Definitivamente por DECRETO 56/2011, de 4 de marzo (B.O.C. nº58, de 21 de marzo de 2011)**

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





## Glosario de abreviaturas

---

### Alcance de las disposiciones

AD:	aplicación directa.
D:	normas directivas.
E:	explicativo o expositivo.
R:	recomendaciones.

### Abreviaturas

AENA:	Organismo Autónomo de Aeropuertos Españoles de Navegación Aérea.
ARH:	Áreas de Regulación Homogénea.
BIC:	Bien de Interés Cultural.
CCAA:	Comunidades Autónomas.
CNAE-93:	Clasificación Nacional de Actividades Económicas con fecha de 1993.
dBA:	decibelios A
Has/ha/has:	hectáreas
I+D:	Investigación y Desarrollo.
kv:	kilovatios.
Mbps:	Megabites por segundo.
MOT:	Modelo de Ordenación Territorial.
m <sup>2</sup> s:	metro cuadrado de suelo.
m <sup>2</sup> t:	metro cuadrado de techo.
OSE:	Operaciones Singulares Estructurantes.
PGO:	Plan General de Ordenación.
PIB:	Producto Interés Bruto.
PIOT:	Plan Insular de Ordenación de Tenerife.
POL:	Plan de Ordenación del Litoral.
PORN:	Plan de Ordenación de los Recursos Naturales.
PRUG:	Plan Rector de Uso y Gestión.
PTEO:	Plan Territorial Especial de Ordenación.
PTEOAE:	Plan Territorial Especial de Ordenación de Actividades Económicas.
PTEOI:	Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras.
PTEOID:	Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotacionales.
PTPO:	Plan Territorial Parcial de Ordenación
RU:	Residuos Urbanos.

## **Glosario de abreviaturas**

---

TRLOTENC: Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo.

VAB: Valor Añadido Bruto.

ZEC: Zona Especial Canaria.

### CAPÍTULO 1: ASPECTOS GENERALES DEL MODELO DE ORDENACION TERRITORIAL

<b>Sección 1ª: Contenido y alcance del Modelo de Ordenación Territorial</b>	1
2.1.1.1. Concepto de Modelo de Ordenación Territorial	1
2.1.1.2. Características del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT	1
2.1.1.3. Los niveles del Modelo de Ordenación Territorial en el PIOT	2
2.1.1.4. La estructura comarcal del PIOT	3
2.1.1.5. Contenido y alcance operativo del Modelo de Ordenación Territorial	3
<b>Sección 2ª: Elementos constitutivos del Modelo de Ordenación Territorial</b>	5
2.1.2.1. Los submodelos de ordenación territorial	5
2.1.2.2. La distribución básica de los usos	6
2.1.2.3. Los núcleos urbanos principales	6
2.1.2.4. Las redes básicas de infraestructuras	7
2.1.2.5. Los equipamientos insulares	8
<b>Sección 3ª: El Modelo de Ordenación Insular</b>	9
2.1.3.1. Distribución básica de los usos a nivel insular	9
2.1.3.2. Los núcleos urbanos principales	10
2.1.3.3. Las infraestructuras insulares	11
2.1.3.4. El Modelo Viario y de Transportes	13
2.1.3.5. Los Equipamientos Insulares	15

### CAPÍTULO 2: LOS MODELOS DE ORDENACION COMARCAL

<b>Sección 1ª: Modelo de Ordenación del Área Metropolitana</b>	17
2.2.1.1. Consideraciones previas	17
2.2.1.2. Distribución básica de los usos	19
2.2.1.3. El sistema de núcleos urbanos	20
2.2.1.4. Las infraestructuras	24

## INDICE

---

2.2.1.5.	El modelo viario y de transportes	24
2.2.1.6.	Los equipamientos	29
2.2.1.7.	Criterios de actuación	30
<b>Sección 2ª:</b>	<b>Modelo de Ordenación del Valle de Güímar</b>	<b>32</b>
2.2.2.1.	Consideraciones previas	32
2.2.2.2.	Distribución básica de los usos	33
2.2.2.3.	El sistema de núcleos urbanos	34
2.2.2.4.	Las infraestructuras	36
2.2.2.5.	Los equipamientos	38
2.2.2.6.	Criterios de actuación	38
<b>Sección 3ª:</b>	<b>Modelo de Ordenación del Sureste</b>	<b>40</b>
2.2.3.1.	Consideraciones previas	40
2.2.3.2.	Distribución básica de los usos	41
2.2.3.3.	El sistema de núcleos urbanos	42
2.2.3.4.	Las infraestructuras	43
2.2.3.5.	Los equipamientos	44
2.2.3.6.	Criterios de actuación	45
<b>Sección 4ª:</b>	<b>Modelo de Ordenación de Abona</b>	<b>46</b>
2.2.4.1.	Consideraciones previas	46
2.2.4.2.	Distribución básica de los usos	47
2.2.4.3.	El sistema de núcleos urbanos	48
2.2.4.4.	Las infraestructuras	51
2.2.4.5.	El modelo viario y de transportes	51
2.2.4.6.	Los equipamientos	55
2.2.4.7.	Criterios de actuación	55
<b>Sección 5ª:</b>	<b>Modelo de Ordenación del Suroeste</b>	<b>57</b>
2.2.5.1.	Consideraciones previas	57
2.2.5.2.	Distribución básica de los usos	58

---

2.2.5.3.	El sistema de núcleos urbanos	59
2.2.5.4.	Las infraestructuras	62
2.2.5.5.	El modelo viario y de transportes	62
2.2.5.6.	Los equipamientos	64
2.2.5.7.	Criterios de actuación	64
<b>Sección 6ª:</b>	<b>Modelo de Ordenación de Icod-Daute-Isla Baja</b>	<b>66</b>
2.2.6.1.	Consideraciones previas	66
2.2.6.2.	Distribución básica de los usos	67
2.2.6.3.	El sistema de núcleos urbanos	68
2.2.6.4.	Las infraestructuras	71
2.2.6.5.	Los equipamientos	72
2.2.6.6.	Criterios de actuación	73
<b>Sección 7ª:</b>	<b>Modelo de Ordenación del Valle de la Orotava</b>	<b>75</b>
2.2.7.1.	Consideraciones previas	75
2.2.7.2.	Distribución básica de los usos	76
2.2.7.3.	El sistema de núcleos urbanos	77
2.2.7.4.	Las infraestructuras	79
2.2.7.5.	Los equipamientos	81
2.2.7.6.	Criterios de actuación	81
2.2.7.7.	Disposiciones particulares para el ámbito de El Rincón, La Orotava	82
<b>Sección 8ª:</b>	<b>Modelo de Ordenación de Acentejo</b>	<b>83</b>
2.2.8.1.	Consideraciones previas	83
2.2.8.2.	Distribución básica de los usos	84
2.2.8.3.	El sistema de núcleos urbanos	84
2.2.8.4.	Las infraestructuras	86
2.2.8.5.	Los equipamientos	88
2.2.8.6.	Criterios de actuación	88

## INDICE

---

<b>Sección 9ª: Modelo de Ordenación del Macizo Central</b>	90
2.2.9.1. Consideraciones previas	90
2.2.9.2. Distribución básica de los usos	91
2.2.9.3. Las infraestructuras	92
2.2.9.4. Los equipamientos	93
2.2.9.5. Criterios de actuación	93
<b>Sección 10ª: Modelo de Ordenación de Anaga</b>	95
2.2.10.1. Consideraciones previas	95
2.2.10.2. Distribución básica de los usos	96
2.2.10.3. El sistema de núcleos urbanos	96
2.2.10.4. Las infraestructuras	97
2.2.10.5. Los equipamientos	97
2.2.10.6. Criterios de actuación	98
<b>Sección 11ª: Modelo de Ordenación de Teno</b>	99
2.2.11.1. Consideraciones previas	99
2.2.11.2. Distribución básica de los usos	99
2.2.11.3. El sistema de núcleos urbanos	100
2.2.11.4. Las infraestructuras	100
2.2.11.5. Los equipamientos	101
2.2.11.6. Criterios de actuación	101
<b>CAPÍTULO 3: LAS ÁREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA</b>	
<b>Sección 1ª: Generalidades</b>	103
2.3.1.1. Definición	103
2.3.1.2. Clasificación de las Áreas de Regulación Homogénea	103
2.3.1.3. Contenido de las determinaciones del PIOT sobre las ARH	105
2.3.1.4. Alcance de esta normativa	106

<b>Sección 2ª: Áreas de Protección Ambiental 1</b>	108
2.3.2.1. Definición	108
2.3.2.2. Criterios de delimitación	109
2.3.2.3. Objetivos	110
2.3.2.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación	110
2.3.2.5. Régimen básico de los usos e intervenciones	111
2.3.2.6. Criterios de gestión	112
<b>Sección 3ª: Áreas de Protección Ambiental 2</b>	113
2.3.3.1. Definición	113
2.3.3.2. Criterios de delimitación	113
2.3.3.3. Objetivos	114
2.3.3.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación	115
2.3.3.5. Régimen básico de usos e intervenciones	116
2.3.3.6. Criterios de gestión	118
<b>Sección 4ª: Áreas de Protección Ambiental 3</b>	120
2.3.4.1. Definición	120
2.3.4.2. Criterios de delimitación	120
2.3.4.3. Objetivos	121
2.3.4.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación.	121
2.3.4.5. Régimen básico de los usos e intervenciones	125
2.3.4.6. Criterios de gestión	126
<b>Sección 5: Áreas de Protección Económica 1 y 2</b>	127
2.3.5.1. Definición	127
2.3.5.2. Criterios de delimitación	127
2.3.5.3. Objetivos	129
2.3.5.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación	129
2.3.5.5. Régimen básico de los usos e intervenciones	130
2.3.5.6. Criterios de gestión.	132

## INDICE

---

<b>Sección 6: Áreas de Protección Económica 3</b>	134
2.3.6.1. Definición	134
2.3.6.2. Criterios de delimitación	134
2.3.6.3. Objetivos	135
2.3.6.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación	135
2.3.6.5. Régimen básico de los usos e intervenciones	135
2.3.6.6. Criterios de gestión	136
<b>Sección 7ª: Áreas de Protección Territorial</b>	137
2.3.7.1. Definición	137
2.3.7.2. Criterios de delimitación	137
2.3.7.3. Objetivos	138
2.3.7.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación	138
2.3.7.5. Régimen básico de los usos e intervenciones	139
2.3.7.6. Criterios de gestión	140
<b>Sección 8ª: Áreas de Interés Estratégico</b>	141
2.3.8.1. Definición	141
2.3.8.2. Criterios de delimitación	141
2.3.8.3. Objetivos	141
2.3.8.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación	142
2.3.8.5. Régimen básico de los usos e intervenciones	142
2.3.8.6. Criterios de gestión	142
<b>Sección 9ª: Áreas Urbanas</b>	143
2.3.9.1. Definición y clasificación	143
2.3.9.2. Directrices para la clasificación de suelo urbano y urbanizable a partir de las ARH urbanas delimitadas por el PIOT	144
2.3.9.3. Clasificación de suelo urbano y urbanizable fuera de las ARH urbanas delimitadas por el PIOT	146
2.3.9.4. Criterios de ordenación y gestión de las áreas urbanas	147

<b>Sección 10ª: Áreas de Expansión Urbana</b>	149
2.3.10.1. Definición	149
2.3.10.2. Criterios de delimitación	149
2.3.10.3. Objetivos	149
2.3.10.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación	150
2.3.10.5. Régimen básico de los usos e intervenciones	150
2.3.10.6. Criterios de gestión	150
<b>Sección 11ª: Matriz de usos</b>	151
<b>CAPÍTULO 4: OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES</b>	
<b>Sección 1ª: Generalidades</b>	157
2.4.1.1. Definición de las Operaciones Singulares Estructurantes	157
2.4.1.2. Relación de Operaciones Singulares Estructurantes	157
2.4.1.3. Ámbito territorial de las Operaciones Singulares Estructurantes	158
2.4.1.4. Planeamiento y ejecución de las Operaciones Singulares Estructurantes	158
2.4.1.5. Criterios de programación de las Operaciones Singulares Estructurantes	159
<b>Sección 2ª: Frente marítimo de Santa Cruz - El Rosario</b>	161
2.4.2.1. Objetivos	161
2.4.2.2. Ámbito Territorial	161
2.4.2.3. Planeamiento de desarrollo	162
2.4.2.4. Criterios de ordenación	162
2.4.2.5. Criterios de gestión y desarrollo	163
<b>Sección 3ª: Plataforma logística del sur de Tenerife</b>	165
2.4.3.1. Objetivos	165
2.4.3.2. Ámbito Territorial	166

## INDICE

---

2.4.3.3.	Planeamiento de desarrollo	166
2.4.3.4.	Criterios de ordenación	167
2.4.3.5.	Criterios de gestión y desarrollo	169
2.4.3.6.	Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante	170
<b>Sección 4ª:</b>	<b>Puerto y polígono de servicios de Fonsalía</b>	<b>173</b>
2.4.4.1.	Objetivos	173
2.4.4.2.	Ámbito Territorial	173
2.4.4.3.	Planeamiento de desarrollo	174
2.4.4.4.	Criterios de ordenación	174
2.4.4.5.	Criterios de gestión y desarrollo	177
2.4.4.6.	Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante	177
<b>Sección 5ª:</b>	<b>Aeropuerto de Los Rodeos y entorno</b>	<b>181</b>
2.4.5.1.	Objetivos	181
2.4.5.2.	Ámbito Territorial	181
2.4.5.3.	Planeamiento de desarrollo	182
2.4.5.4.	Criterios de ordenación	182
2.4.5.5.	Criterios de gestión y desarrollo	183
2.4.5.6.	Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante	183
<b>Sección 6ª:</b>	<b>Estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco</b>	<b>187</b>
2.4.6.1.	Objetivos	187
2.4.6.2.	Ámbito Territorial	187
2.4.6.3.	Planeamiento de desarrollo	187
2.4.6.4.	Criterios de ordenación	188
2.4.6.5.	Criterios de gestión y desarrollo	189
2.4.6.6.	Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante	191
<b>Sección 7ª:</b>	<b>Complejo de equipamientos de salud del Valle de La Orotava</b>	<b>192</b>
2.4.7.1.	Objetivos	192
2.4.7.2.	Ámbito Territorial	192

---

2.4.7.3.	Planeamiento de desarrollo	192
2.4.7.4.	Criterios de ordenación	192
2.4.7.5.	Criterios de gestión y desarrollo	193
<b>Sección 8ª:</b>	<b>Complejo ambiental de residuos de Arico</b>	<b>195</b>
2.4.8.1.	Objetivos	195
2.4.8.2.	Ámbito Territorial	195
2.4.8.3.	Planeamiento de desarrollo	196
2.4.8.4.	Criterios de ordenación	196
2.4.8.5.	Criterios de gestión y desarrollo	198
2.4.8.6.	Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante	198
<b>Sección 9ª:</b>	<b>Complejo de servicios del Macizo Central</b>	<b>201</b>
2.4.9.1.	Objetivos	201
2.4.9.2.	Ámbito Territorial	201
2.4.9.3.	Planeamiento de desarrollo	201
2.4.9.4.	Criterios de ordenación	202
2.4.9.5.	Criterios de gestión y desarrollo	203
2.4.9.6.	Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante	204
<b>Sección 10ª:</b>	<b>Complejo de equipamientos de Rasca</b>	<b>207</b>
2.4.10.1.	Objetivos	207
2.4.10.2.	Ámbito Territorial	208
2.4.10.3.	Planeamiento de desarrollo	208
2.4.10.4.	Criterios de ordenación	209
2.4.10.5.	Criterios de gestión y desarrollo	211
2.4.10.6.	Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante	211
<b>Sección 11ª:</b>	<b>Rehabilitación urbana de Los Cristianos</b>	<b>215</b>
2.4.11.1.	Objetivos	215
2.4.11.2.	Ámbito Territorial	215
2.4.11.3.	Planeamiento de desarrollo	215

## INDICE

---

2.4.11.4. Criterios de ordenación	216
2.4.11.5. Criterios de gestión y desarrollo	216
<b>Sección 12ª: Rehabilitación urbana del Puerto de La Cruz</b>	<b>219</b>
2.4.12.1. Objetivos	219
2.4.12.2. Ámbito Territorial	219
2.4.12.3. Planeamiento de desarrollo	219
2.4.12.4. Criterios de ordenación	220
2.4.12.5. Criterios de gestión y desarrollo	220

# Capítulo 1: Aspectos generales del Modelo de Ordenación Territorial

---

## SECCIÓN 1ª: CONTENIDO Y ALCANCE DEL MODELO DE ORDENACION TERRITORIAL

### 2.1.1.1. Concepto de Modelo de Ordenación Territorial

- 1-D El Modelo de Ordenación Territorial constituye una **síntesis de la propuesta del PIOT para el territorio tinerfeño**. Los planes que concreten la ordenación y los procesos de actuación sobre el territorio, deberán propiciar que la realidad territorial tienda progresivamente hacia dicho Modelo.
- 2-E El Modelo de Ordenación Territorial ha sido **elaborado en base a dos líneas metodológicas complementarias**:
- Reconocimiento y racionalización de las pautas que rigen los procesos de transformación territorial.
  - Regulación del uso de los recursos en los límites que garantizan su conservación y aprovechamiento sostenido.

### 2.1.1.2. Características del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT

- 1-E Por su propia definición, la principal característica del Modelo de Ordenación Territorial (MOT) es su naturaleza esquemática; en tanto síntesis propositiva, el MOT contiene estrictamente aquellas **determinaciones con efectos estructurantes sobre el territorio a la escala de ordenación insular**.
- 2-E **Los componentes del MOT** son aquellos elementos de la ordenación territorial que se juzgan con capacidad estructurante a nivel insular: la distribución básica de usos, el sistema de núcleos urbanos principales, las redes básicas de infraestructuras y los equipamientos insulares. La definición y alcance básico de la regulación del PIOT sobre dichos componentes se contiene en la siguiente sección de este capítulo.
- 3-E Los componentes del MOT se describen conforme al Sistema Territorial instaurado por las Directrices de Ordenación General de Canarias, que ha de operar como marco para la descripción de los modelos

de los diferentes planes que desarrollen el PIOT. A escala insular, el **sistema rural** se concreta a través de la distribución básica de los usos, el **sistema urbano** a través del sistema de núcleos urbanos principales y el **sistema de infraestructuras y servicios** queda definido por las redes básicas de infraestructuras y los equipamientos insulares.

- 4-E Una de las características básicas del Modelo de Ordenación Territorial es su **naturaleza eminentemente abstracta**. Las determinaciones del MOT no se traducen en trazados fijos sobre el territorio, señalando ámbitos precisos y afecciones en la forma que lo hacen otras figuras de planeamiento, sino que se refieren a las condiciones de estructura, a las relaciones que deben mantener entre sí los elementos de la ordenación independientemente de su ubicación exacta.
- 5-E Dada su finalidad y alcance dentro del sistema de planeamiento, el MOT es, además, **flexible, global y abierto**:
- Flexible porque es una referencia finalista para el gobierno del territorio que marca directrices para ser aplicadas diferencialmente ante opciones concretas de desarrollo.
  - Global porque la interpretación de su aplicación nunca debe hacerse respecto a ámbitos territoriales aislados o alguno de sus componentes o políticas sectoriales específicas, sino en relación con el conjunto de la ordenación insular y los objetivos generales del PIOT.
  - Abierto porque, ante el amplio margen de incertidumbre, no establece una ordenación cerrada ni siquiera en el marco de la estructura abstracta, sino que deja conscientemente aspectos sin definir que deben completar y enriquecer el esquema sin distorsionarlo.

### 2.1.1.3. Los niveles del Modelo de Ordenación Territorial en el PIOT

- 1-E El PIOT contiene **dos niveles de descripción del Modelo de Ordenación Territorial: 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 menor complejidad y con un cierto grado de homogeneidad interna: las comarcas. Hay pues once descripciones de “modelos de ordenación comarcal”, que dan un mayor grado de detalle y exhaustividad a la descripción del MOT.

- 2-E 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 será necesario referirse al modelo de ordenación de la comarca de que se trate.

#### 2.1.1.4. La estructura comarcal del PIOT

- 1-E Las **líneas básicas de la división en comarcas del PIOT** coinciden en gran medida con las que tradicionalmente han sido consideradas en los análisis y trabajos que, desde diversos enfoques, se han realizado sobre el territorio insular.
- 2-E De esta manera, la isla queda dividida en **once comarcas**: los dos macizos (Anaga y Teno), el área central de la isla (Teide) y 8 unidades dispuestas en torno a la anterior (Area Metropolitana, Valle de Güímar, Sureste, Abona, Suroeste, Ycoden-Daute-Isla Baja, Valle de la Orotava y Acentejo).
- 3-E Cada una de las comarcas tiene la suficiente **homogeneidad interna, tanto en sus características actuales como en los objetivos de ordenación y desarrollo** que el PIOT le asigna en el Modelo de Ordenación Territorial; pero, a su vez, presenta ámbitos diferenciados en su interior que son reconocidos y estructurados en el modelo comarcal de ordenación.

#### 2.1.1.5. Contenido y alcance operativo del Modelo de Ordenación Territorial

- 1-D Las disposiciones de este Título tienen un carácter de **directrices de ordenación, sin alcance directo sobre actos de uso o intervenciones, pero vinculantes para la Administración Pública**. La vinculación normativa se refiere exclusivamente a su propio ámbito de contenido: los criterios para que los planes, programas y proyectos concreten el MOT en sus ámbitos respectivos.
- 2-D Los distintos planes concretarán y desarrollarán en su ámbito el MOT a través de la definición de sus respectivos modelos y la diferenciación entre sistema urbano, sistema rural y sistema de infraestructuras y servicios según corresponda.

- 3-D Toda figura de planeamiento, programa o proyecto con incidencia territorial deberá justificar la **adecuación de sus propuestas de ordenación al MOT**. Si se estableciera algún tipo de contradicción con el modelo, habrá de razonar detalladamente la conveniencia y carácter no sustancial de las mismas, así como que son compatibles con la propuesta del PIOT y no dificultan su consecución.
- 4-D Para **justificar la adecuación al MOT** a que se hace referencia en el párrafo anterior, el planeamiento municipal realizará una relación de todos los suelos urbanizables clasificados por el instrumento de ordenación en vigor señalando su situación jurídico-urbanística y su nueva consideración en el Plan. En los sectores que hayan incumplido los plazos de ejecución previstos el planeamiento vigente podrá introducir modificaciones en el sistema de ejecución -primando el sistema de ejecución empresarial o los públicos- y/o en las determinaciones de ordenación pormenorizada en función de una mejor adecuación a los objetivos del MOT y atendiendo a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General, a través de los siguientes procedimientos:
- Mediante la clasificación como suelo urbanizable no ordenado de aquellos sectores que contando con Plan Parcial aprobado hayan incumplido sus deberes urbanísticos y se considere procedente la revisión de su ordenación pormenorizada, con objeto de lograr una mayor eficiencia en el uso y destino del suelo y/o mejorar la calidad y complejidad del espacio urbano resultante.
  - Mediante la recategorización como suelo urbanizable no sectorizado diferido, cuando se considere necesario replantear el plazo de ejecución de los suelos no desarrollados o cuando no existan las infraestructuras y servicios precisos para atender la nueva demanda derivada de su desarrollo.
  - Mediante la reclasificación como suelo rústico de los suelos urbanizables restantes no desarrollados en los que se hayan incumplido los deberes urbanísticos, bien porque contengan valores ambientales o económicos que justifiquen dicha clasificación o bien porque se considere necesario preservar de los procesos de urbanización para mantener el modelo territorial, por razones económicas o por riesgos naturales.

## SECCIÓN 2ª: ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

### 2.1.2.1. Los submodelos de ordenación territorial

- 1-E El Modelo de Ordenación Territorial, sólo incluye, como ya se ha señalado, 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. En tanto elementos del sistema, los usos se concretan en ámbitos homogéneos distribuidos en el territorio insular.
  - Los núcleos urbanos principales, cuyo destino es conformar áreas urbanizadas para concentrar las actividades de naturaleza urbana de la población.
  - 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.
- 1-E Los componentes del MOT o submodelos de ordenación territorial se han de entender como elementos que implementan el Sistema Territorial definido por las Directrices de Ordenación General de Canarias en el nivel de definición propio del Plan Insular.
- 2-E Los distintos componentes del MOT tienen siempre el carácter de referencias territoriales que no coinciden necesariamente con realidades físicas precisas (un viario del Modelo, por ejemplo, no es una carretera concreta; ese proceso de concreción corresponde a los planeamientos de desarrollo del PIOT). Lo que define a los elementos del MOT son aquellas características (de situación, dimensiones, función, de relaciones mutuas, etc) mediante las cuales delimitan la estructura de ordenación.

### 2.1.2.2. La distribución básica de los usos

- 1-E Vista desde la óptica de los usos, la propuesta de ordenación consiste en la división de la totalidad de la isla en ámbitos territoriales, cada uno con un destino principal y un régimen complementario de usos e intervenciones; dichos ámbitos territoriales se agrupan en categorías de igual régimen de ordenación, denominadas **Áreas de Regulación Homogénea (ARH)**.
- 2-E Las **disposiciones del PIOT sobre las ARH** se contienen en el capítulo 3 de este Título; la división de la isla en los ámbitos que conforman el modelo de distribución básica de los usos (identificando cada uno de ellos según el ARH a la cual se adscribe) se recoge gráficamente en planos a escala 1:25.000.

### 2.1.2.3. Los núcleos urbanos principales

- 1-E El submodelo de núcleos urbanos está conformado por aquellos **núcleos con suficiente entidad a nivel insular o comarcal**, clasificados según los usos principales que deben definirlos (residenciales, turísticos y productivos) y según su caracterización como **núcleos I, II, III** en los términos establecidos por las Directrices de Ordenación General. En los planos del PIOT se recogen los ámbitos consolidados y sus entornos de expansión, según la estructura de cada modelo comarcal y los diferentes tipos de núcleos según su caracterización como Núcleos I, II y III.
- 2-E El Modelo de Ordenación contiene la **descripción del sistema de núcleos urbanos**, señalando las condiciones que deben respetar para su ordenación los instrumentos de desarrollo del PIOT. Se diferencian los siguientes tipos de núcleos:
- **Núcleo I**, correspondiente al área metropolitana de Santa Cruz – La Laguna, se considera como un núcleo principal donde se concentran servicios de nivel autonómico.
  - **Núcleos II**, entre los que se distinguen los Núcleos II-a, correspondientes a centros de servicios con influencia insular o territorial amplia, y los Núcleos II-b, con influencia sobre la propia comarca y el entorno de la misma.

- **Núcleos III**, entre los que distinguen los Núcleos III-a, aquellos centros de servicios a nivel municipal, y Núcleos los III-b, correspondientes a centros locales que, a pesar de su pequeña entidad, son importantes en la conformación de la estructura insular.
- 3-E Los **Núcleos IV**, que corresponden a los asentamientos poblacionales con servicios destinados a su propia población y la del entorno rural inmediato, por su escasa entidad a nivel insular o comarcal **no forman parte del submodelo de núcleos urbanos principales** por lo que serán identificados por el planeamiento urbanístico municipal correspondiente.
- 4-E La regulación genérica de las **condiciones para la ordenación de las áreas con destino urbano** (independientemente de su territorialización) y los criterios y líneas de actuación en materia de política de vivienda y suelo, industria y turismo se recogen en los Capítulos 6, 7 y 8 del Título III, según si su uso principal sea productivo, turístico o residencial. Por último, las instrucciones operativas sobre aquellos ámbitos que han de configurarse como áreas urbanas con el carácter de Operaciones Singulares Estructurantes se desarrollan en el capítulo 4 de este Título.

#### **2.1.2.4. Las redes básicas de infraestructuras**

- 1-E En la definición del modelo adquiere especial importancia la **red de infraestructuras viarias y de transportes**, 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.
- 2-E Se define además como infraestructura de carácter insular el **Complejo Ambiental** de Arico.
- 3-E 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.

### 2.1.2.5. Los equipamientos insulares

- 1-E 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. El submodelo de equipamientos insulares guarda una estrecha **relación con el sistema de núcleos urbanos**, ya que su implantación debe hacerse de acuerdo al papel de cada núcleo en el sistema de núcleos urbanos.
  
- 2-E El sistema de equipamientos es, de todos los componentes del Modelo de Ordenación Territorial, el que más requiere ser completado; a tal fin deberá procederse a la **definición de los modelos de implantación de cada tipo de equipamientos** en la escala propia del Modelo Insular, de acuerdo a lo establecido en el capítulo 2 del Título III, a través de los planes de infraestructuras y equipamientos, regulados en la sección 5ª del capítulo 2 del Título I.

## SECCIÓN 3ª: EL MODELO DE ORDENACIÓN INSULAR

### 2.1.3.1. Distribución básica de los usos a nivel insular

- 1-E Esquema general: responde en términos muy sintéticos a la estructura consolidada, fomentando su reforzamiento y limitando los procesos recientes que tienden a desvirtuarla. El PIOT protege el paisaje y los recursos naturales de la mayor parte del área central de la isla y de sus dos comarcas extremas y preserva al máximo los mejores (y cada vez más amenazados) suelos de vocación agrícola. El desarrollo urbanístico se basa en los núcleos existentes, regulando sus procesos de expansión para evitar la dispersión edificatoria, negativa en la funcionalidad de las actividades urbanas y despilfarradora de los recursos naturales y productivos del territorio.
- 2-D Áreas de protección ambiental: abarcan la mayor parte de las áreas forestales de la parte central de la isla, el Parque Nacional del Teide y la corona forestal circundante, los dos macizos extremos (Anaga y Teno), en los que coexisten espacios de destino agrícola e incluso asentamientos, así como, el resto de los Espacios Naturales Protegidos declarados por la legislación vigente. Abarca además otros ámbitos que completan la estructura de espacios de valor natural sometidos a protección desde una perspectiva insular.
- 3-D Áreas agrícolas: configuran un anillo en la base del edificio central, dividido en dos bandas: la costera, propia de los cultivos intensivos de exportación y la interior, que abarca la franja de cultivos tradicionales de medianías. Este anillo se rompe en los extremos noreste y noroeste de la isla, donde los edificios de Anaga y Teno, por su acentuado relieve, introducen una discontinuidad notable en el esquema.
- 4-D Áreas de protección territorial: Determinados ámbitos del territorio no juegan en el MOT un papel definido; sin embargo cumplen un papel fundamental como reservas de suelo de cara al futuro y preservan un recurso fundamental en este sentido, territorio vacante. Las áreas más significativas de esta categoría, desde la óptica insular, se sitúan en la vertiente costera del sureste, en el entorno de Las Américas y en la franja de medianías norteña.

### 2.1.3.2. Los núcleos urbanos principales

- 1-D Criterio general en la configuración del sistema de núcleos: El objetivo de la ordenación en este campo es configurar un sistema de asentamientos coherente, organizado y dotado de servicios, equipamientos e infraestructuras. Los criterios generales que se aplican para lograrlo son los siguientes:
- Dirigir las dinámicas de crecimiento hacia los cascos urbanos principales existentes, evitando la ocupación desordenada de suelos productivos agrícolas.
  - Concentrar esfuerzos en la resolución de los déficits de urbanización y servicios de los núcleos existentes, y coordinar en el tiempo y en el espacio las distintas políticas sectoriales (especialmente las de ejecución de infraestructuras) para que sean coherentes con los ritmos del desarrollo urbano y las necesidades reales.
- 2-D A la escala insular, el PIOT define los tres ámbitos principales en que debe centrarse el crecimiento futuro de la isla.
- Área urbana de Santa Cruz-La Laguna: debe orientar su crecimiento hacia el suroeste, tomando como límite exterior el cierre del anillo insular y evitando la expansión edificatoria sobre los llanos que rodean La Laguna. La ejecución de la infraestructura urbana y dotacional de este sector ha de ser un objetivo prioritario de la gestión del planeamiento insular y municipal. No obstante la materialización de este crecimiento debe ejecutarse en paralelo a la resolución de los notables déficits infraestructurales y dotacionales que aún presenta el área consolidada.
  - Valle de La Orotava: se potenciará la compactación de La Orotava, Los Realejos y El Puerto de La Cruz, conformando un sistema de tres núcleos principales articulados entre sí. Paralela y complementariamente, se reconducirán los procesos de ocupación dispersa hacia el ámbito interior de este conjunto urbano-territorial, aprovechando su dinámica para completar y reforzar su estructura.
  - Zona sur: la importancia del conjunto turístico-residencial de Las Américas-Los Cristianos en la isla, obliga a plantear una política intensa de reordenación y recualificación, limitada en su extensión al cierre de esta gran ciudad de servicios. De otra parte es necesario fomentar la

política urbanística destinada a la creación de áreas residenciales, potenciando la capacidad de los núcleos de medianías del sector; en esta línea, el PIOT propone una Operación Singular Estructurante en el entorno de Cabo Blanco-Buzanada, buscando con ese nuevo crecimiento la estructuración del conjunto de barrios cercanos, que junto con el núcleo de San Isidro se consolidan como las áreas residenciales principales.

- Además de estos tres polos principales del sistema insular de núcleos urbanos, el Modelo de Ordenación se completa con la selección de los núcleos de mayor capacidad en cada comarca, que han de ser prioritarios en las políticas residenciales y referencias básicas en la estructuración territorial de cada comarca.

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 de Granadilla y los vinculados al entorno del puerto de Santa Cruz. En Fonsalía se plantea una Operación Singular Estructurante destinada a la creación de un puerto y centro de servicios comerciales, recreativos y de ocio. Además se definen, en los modelos de ordenación comarcales áreas industriales y terciarias de nivel comarcal.

4-D En los núcleos turísticos cabe distinguir dos situaciones, por una parte los primeros asentamientos turísticos de la isla: Puerto de La Cruz y Los Cristianos, que han derivado en núcleos de carácter mixto residencial-turístico, y, por otra, los nuevos núcleos turísticos del sur y suroeste de la isla, fundamentalmente Las Américas y, en menor medida, la costa de San Miguel, Las Galletas-Tenbel y costa de Santiago del Teide. En estos asentamientos, y en otros de menor entidad como Bajamar-La Punta o Callao Salvaje-Playa Paraíso, debe tenderse a una defensa del carácter turístico de los núcleos, equipándolos y dotándolos para evitar que deriven hacia los usos residenciales núcleos de innegable valor estratégico para la actividad turística.

### **2.1.3.3. Las infraestructuras insulares**

1-D Criterios generales: se considera que poseen un carácter insular los elementos que constituyen la red básica viaria y de transportes, el centro de tratamiento de residuos sólidos y las infraestructuras de conexión con el exterior de la isla: los aeropuertos existentes y los puertos que canalizan el tráfico de pasajeros y mercancías. No se define, sin embargo, el resto de los elementos de rango insular que

formarían parte de la red del resto de infraestructuras, elementos cuya definición escapa, por la especificidad de la configuración de sus redes de servicio, de las posibilidades del presente plan; dichos elementos serán definidos por los Planes Territoriales de Ordenación que configuren las redes de cada infraestructura a nivel insular o comarcal.

- 2-D Complejo Ambiental de Residuos Arico: El elemento central de la gestión de los residuos urbanos de la isla es el centro de tratamiento y eliminación de residuos urbanos. Su ubicación en el entorno del actual vertedero de Arico exige la ampliación de las actuales instalaciones, además del desarrollo de un área destinada a usos productivos vinculados al tratamiento, gestión y aprovechamiento de los residuos. El ámbito delimitado se considera Operación Singular Estructurante y se desarrolla más en detalle en el Capítulo 4 del presente Título.
- 3-D Las infraestructuras de conexión con el exterior: forman parte del MOT los dos aeropuertos de la isla, y tres puertos que completan la infraestructura de conexión de la isla. Cada una de estas infraestructuras se configura como una Operación Singular Estructurante. Con su ejecución se pretende adecuarlas a su nueva función en la estructura insular y en el sistema de transportes regional:
- Aeropuerto de Los Rodeos: se prevé para esta infraestructura una Operación Singular Estructurante que comprende su ámbito y, en su entorno inmediato, una reserva de suelo para eventuales ampliaciones y, en su caso, para la implantación de actividades logísticas relacionadas con las actividades de transporte aéreo.
  - Aeropuerto Reina Sofía: también se prevé una Operación Singular Estructurante que comprende su ámbito y, en su entorno inmediato, una reserva de suelo para eventuales ampliaciones y, en su caso, para la implantación de actividades logísticas relacionadas con las actividades de transporte aéreo. Dicha operación integra el ámbito mencionado con el del polígono de Granadilla y el puerto previsto en el frente marítimo de este último, para constituir la plataforma logística del sur de Tenerife, donde se pretenden concentrar las principales instalaciones de transporte y sistemas insulares de infraestructuras básicas de la isla. Las actuales instalaciones aeroportuarias deben ser ampliadas y modernizadas, incluyendo la eventual construcción de una segunda pista de vuelo.

- Puerto de Santa Cruz: Es y será el elemento principal del sistema de puertos insulares. La recuperación progresiva de la fachada marítima de la ciudad conllevará la integración en el ámbito portuario de usos lúdicos, dotacionales y comerciales, al tiempo que se potenciarán las actividades de tráfico de pasajeros.
- Puerto de Granadilla: ha de conformarse como la plataforma portuaria complementaria al Puerto de Santa Cruz, con un doble carácter estratégico; ser el complemento fundamental de capacidad portuaria y entorno para el abastecimiento de la isla y tráficos industriales y graneleros y, aprovechar el hub atlántico de trasbordo de tráficos Norte-Sur.  
Su importancia en el desarrollo insular exige un fuerte control público de los usos y actividades admisibles en su entorno, donde sólo pueden implantarse usos vinculados al abastecimiento de la isla y actividades logísticas relacionadas así como sistemas insulares de infraestructuras y servicios básicos.
- Puerto de Fonsalía: su función primordial habrá de ser la de conexión con las islas occidentales. Su emplazamiento, así como todo el ámbito costero comprendido entre los dos núcleos urbanos existentes (Playa de San Juan y Alcalá) deberá gestionarse desde la consideración de un nodo central de actividad vinculado al desarrollo de los usos turísticos del entorno.

#### **2.1.3.4. El Modelo Viario y de Transportes**

- 1-D Criterios generales: Se configura como una red integrada de servicios para el sistema de núcleos principales de la isla y la conexión de éstos con las principales infraestructuras, equipamientos y espacios naturales. Está basado en un anillo insular con derivaciones radiales en sentido costacumbre. Como regla general, en los corredores insulares, se priorizará la integración del tráfico viario y el transporte colectivo y se compatibilizarán las infraestructuras lineales.
- 2-D Los corredores insulares: Este modelo está formado por un conjunto de corredores que han de integrar elementos viarios y soportes, compartidos o exclusivos, para transporte público. Sus elementos principales son los dos corredores costeros que, confluyendo en el puerto de Santa Cruz, articulan las

vertientes norte y sureste-suroeste de la isla respectivamente. Estos corredores se unen mediante sendos cierres: uno exterior al área metropolitana en el noreste, y otro que salva la discontinuidad entre ambas vertientes por el oeste. Se configura así un anillo perimetral de la isla de alta capacidad que comunica los principales centros de población, actividad y servicios, y desde el cual los viarios de menor rango articulan las distintas comarcas.

- Corredor insular norte: discurre desde Santa Cruz hasta el núcleo de Buenavista del Norte, con un trazado en gran parte coincidente con la actual TF-5, salvo en el tramo entre Guajara y Guamasa, donde deberá desviarse por el sur del aeropuerto de Los Rodeos. Desde el final de la actual autopista hasta Icod debe tener características de vía de alta capacidad. A partir de allí, reducirá el nivel viario, adaptándose a las menores necesidades de los municipios de la Isla Baja y evitando dinámicas perniciosas en el desarrollo de dicha zona.
- Corredor insular sur: se extiende desde Santa Cruz hasta el futuro puerto de Fonsalía, con un trazado coincidente hasta Guaza con la autopista TF-1 y a partir de allí, deberá desviarse por el norte de La Caldera del Rey, circunvalando las urbanizaciones turísticas y enlazando con el actual trazado de C-822 hasta el entorno del barranco de Erques, desde donde girará en dirección suroeste hasta el futuro puerto de Fonsalía.
- Cierre oeste: deberá unir ambos corredores desde el giro del corredor sur sobre el actual trazado de la C-822 hasta pasar el núcleo urbano de Icod por el sureste, siguiendo un trazado lo más próximo posible a los núcleos principales de la medianía oeste de la isla (Tejina de Guía, Guía de Isora, Santiago del Teide, El Tanque, La Vega). Este nuevo viario debe conjugar muy especialmente las exigencias de alta capacidad de tráfico (si bien en fases diferidas en el tiempo) con la protección de los altos valores naturales, culturales y paisajísticos de la zona que atraviesa.
- La circunvalación del área urbana Santa Cruz-La Laguna: la finalidad de este viario es tanto separar los tráficos insulares de los metropolitanos como facilitar accesos alternativos a la conurbación metropolitana desde su perímetro. Tendrá una alta capacidad de tráfico y un trazado que, desde el cruce del corredor norte y el eje dorsal, discurra hacia el sur por el borde de la expansión metropolitana. El trazado definitivo del cierre del anillo insular será el que resulte del Plan Territorial Especial que se redacte por el órgano competente con el objeto de analizar de forma global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz – Laguna.

### 2.1.3.5. Los Equipamientos Insulares

- 1-E Son equipamientos constitutivos del Modelo de Ordenación Insular aquellos que tienen un nivel de servicio insular o, al menos, supramunicipal, en cada una de las respectivas categorías pormenorizadas. Sin embargo, no en todas las categorías dotacionales, el PIOT define explícitamente todos los equipamientos que han de configurar el primer nivel de la correspondiente red, correspondiendo tal función, así como la regulación de los niveles inferiores, a los planes de equipamientos.
- 2-D Tiene el carácter de sistema de equipamientos educativos, el complejo universitario de La Laguna, distribuido en los tres campus existentes y sus previstas ampliaciones (Anchieta, Guajara y Geneto).
- 3-D Tienen el carácter de sistemas de equipamientos sanitarios, los equipamientos hospitalarios vinculados a cada una de las tres grandes conurbaciones insulares:
- En el área metropolitana se sitúa el complejo principal formado por el Hospital Universitario y el Hospital de La Candelaria.
  - En el entorno de Playa de Las Américas, se ubicará el complejo hospitalario socio-sanitario asistencial destinado a cubrir las necesidades de este tipo de dotación en el sur de Tenerife.
  - En el municipio de Icod, se ubicará el complejo hospitalario socio-sanitario asistencial destinado a cubrir las necesidades de este tipo de dotación en el noroeste de Tenerife.
- 4-D El sistema de equipamientos de esparcimiento, que en su primer nivel jerárquico queda conformado por los parques forestales y periurbanos, ha de ser definido por el Plan Territorial Especial de Ordenación de áreas libres de Esparcimiento. Si bien el PIOT no señala explícitamente ninguno de sus componentes, establece como criterios para la formulación del citado Plan, la necesidad de reforzar el carácter de esparcimiento público del conjunto de la comarca central (Parque del Teide y corona forestal), así como de desarrollar un gran parque periurbano vinculado a la conurbación metropolitana. De otra parte, sin que tenga estrictamente el carácter de equipamiento, pero con una clara función de complementariedad y refuerzo de la red dotacional de esparcimiento, el PIOT propone abordar una Operación Singular Estructurante en el área de Rasca, tanto para recualificar la oferta de ocio insular

como para propiciar el logro de los objetivos de conservación y gestión de dos importantes Espacios Naturales.

- 5-D En la categoría de equipamientos deportivos, tiene el carácter de sistema insular el Complejo Insular de Deportes del Motor, que concentrará las instalaciones destinadas a la competición de este tipo de deportes.
- 6-D El PIOT propone además, abordar una Operación Singular Estructurante muy vinculada a los objetivos de reforzar la oferta de esparcimiento insular, el desarrollo del Complejo de Servicios del Macizo Central, al exterior del Parque Nacional pero cerca de su acceso por El Portillo, y que debe conformarse como un área donde se concentren las instalaciones dotacionales que requiere un Espacio Natural con un uso público tan intensivo. Se propone también, como operación destinada a revitalizar El Puerto de La Cruz como destino turístico, la implantación de un Complejo Turístico de Salud, que apoye la especialización de la oferta turística del Valle de La Orotava.
- 7-D La conurbación Santa Cruz-La Laguna, y muy especialmente el municipio de Santa Cruz, por su carácter de capital de la isla, concentra un conjunto de equipamientos culturales de carácter insular (museos, Auditorio, centros de arte, bibliotecas, etc), que le confieren un carácter de referencia cultural a nivel insular.
- 8-D Por otra parte, el municipio de Santa Cruz de Tenerife alberga un conjunto de sedes de órganos políticos y administrativos (como el Parlamento, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular) que le confieren el carácter de centro administrativo de la isla.

## Capítulo 2: Los Modelos de Ordenación Comarcal

---

### SECCIÓN 1ª: MODELO DE ORDENACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA

#### 2.2.1.1. Consideraciones previas

- 1-E Situación y delimitación: está situada en el noreste de la isla, entre las comarcas de Acentejo, Anaga y Valle de Güímar. El borde oeste lo conforman los límites de los términos municipales de Tacoronte y Candelaria y el límite del Paisaje Protegido de Las Lagunetas; el borde oriental es el límite del Parque Rural de Anaga; en la costa sur incorpora el área portuaria, los núcleos de San Andrés, Valleseco, la playa de Las Teresitas e Igueste de San Andrés. El área la integran los municipios de Santa Cruz, La Laguna, Tegueste y El Rosario, salvo la parte de los tres primeros abarcada por el Parque Rural de Anaga y la parte del último incluida en el Paisaje Protegido de Las Lagunetas. La superficie total aproximada es de 16.726 hectáreas.
- 2-E Morfología del territorio: está constituida por tres subunidades claramente diferenciadas: dos vertientes y el espacio central en el que confluyen, en torno a la ciudad de La Laguna. La vertiente sur es una extensa rampa que asciende desde la costa de Santa Cruz, formada por distintos escalones y surcada por numerosos barrancos. La vertiente norte queda separada del área central por las estribaciones del macizo de Anaga (Mesa Mota-El Pulpito) y está integrada por rampas de suaves pendientes, más acentuadas a medida que se aproximan al relieve de Acentejo. El área central se corresponde con la Vega lagunera, una plataforma relativamente llana, con los mejores suelos agrícolas de Canarias y unas condiciones que la convierten en uno de los espacios más solicitados de la isla para todo tipo de usos.

Esta comarca abarca las zonas más aptas para la agricultura de medianías de la isla. Las vegas que rodean La Laguna, albergaron a los primeros asentamientos de población y a la actual capital insular, posee asimismo el mejor puerto natural, circunstancia que a la larga sería decisiva para el desarrollo de la isla y factor configurador de su actual estructura de poblamiento e infraestructuras. Se trata además de un pasillo orográfico por el que las comunicaciones entre las vertientes norte y sur son relativamente

sencillas, lo que ha tenido y tiene un valor primordial en la estructura de comunicaciones terrestres del territorio insular.

- 3-E Desarrollo: la vertiente norte presenta un sistema de asentamientos relativamente dispersos y con grandes superficies de explotaciones agrícolas. El poblamiento reciente ha rellenado los vacíos existentes entre los antiguos núcleos, conformando entidades de más densidad, pero carentes de la articulación urbana suficiente (Tegueste, Tejina, Valle Guerra). En el litoral, se han producido crecimientos más modestos sobre núcleos preexistentes, como son Bajamar y Punta del Hidalgo. La vertiente sur y el área central de La Laguna han sufrido durante los últimos treinta años un proceso acelerado de crecimiento que ha llegado a concentrar más del cincuenta por ciento de la población de la isla. Los acontecimientos más destacados ocurridos en este período han sido:
- Los importantes procesos, tanto desde el punto de vista demográfico como de la ocupación territorial, de construcción residencial al margen de la legalidad vigente, con especial incidencia en el suroeste metropolitano.
  - La aparición de polígonos residenciales de promoción pública, inicialmente de ensanche de los cascos y más recientemente como áreas aisladas (Añaza).
  - La proliferación de urbanizaciones periféricas de vivienda vacacional o de segunda residencia que progresivamente se convierten en áreas permanentes.
  - La notable densificación de los cascos de La Laguna y de Santa Cruz que tienden hacia su próxima colmatación.
  - El incremento notable de la terciarización del área metropolitana, reforzando muy significativamente su capitalidad y su función de servicios en toda la isla.
  - La aparición, para servir a los procesos de expansión y densificación urbana de los núcleos, de importantes infraestructuras, sobre todo red viaria, cuyas capacidades de servicio comienzan a estar fuertemente limitadas por la propia estructura urbana cuya funcionalidad pretenden garantizar
  - La expansión de las infraestructuras asociadas a la creciente atribución de funciones de rango insular en el municipio de Santa Cruz; destacan especialmente la expansión del puerto de Santa Cruz y de las áreas logísticas asociadas a las actividades portuarias.

- 4-E Función en el conjunto insular: la fuerte concentración de funciones de servicio en el área metropolitana genera una notable dependencia del conjunto insular respecto a esta comarca y, a la vez, unos altos índices de congestión interior. El PIOT apuesta por la evolución gradual del carácter central de la comarca con los siguientes criterios:
- Descentralización de las funciones administrativas y terciarias, propiciando el desplazamiento de las nuevas actividades directivas desde los dos cascos tradicionales de Santa Cruz y de La Laguna hacia las áreas adyacentes de Cabo Llanos-Añaza y Geneto, respectivamente.
  - Compatibilización de las actividades de abastecimiento e industriales asociadas al Puerto de Santa Cruz con la de remodelación del frente marítimo de la ciudad, al tiempo que se consolide el puerto de Granadilla como plataforma portuaria complementaria al puerto capitalino, al que podrán trasladarse actividades relacionadas con el transporte de graneles y con las empresas ubicadas en la Plataforma Logística. Las líneas de actuación primordiales se centran en la reconversión del espacio portuario y de la refinería.
  - Priorización de los objetivos de recualificación urbana sobre los de crecimiento residencial, de modo tal que los aumentos de capacidad alojativa respondan a operaciones de reequipamiento, reestructuración y trabado de las tramas viarias, rehabilitación, etc.

#### **2.2.1.2. Distribución básica de los usos**

- 1-E Esquema general: una amplia extensión de la comarca (ámbito Santa Cruz-La Laguna) queda vinculada a usos urbanos. Descontados estos suelos, en la comarca se delimitan dos grandes espacios preferentemente agrícolas: la subunidad norte (Tejina-Tegueste) y el área suroeste con centro en el núcleo de La Esperanza. Este esquema general se concreta en las siguientes áreas de regulación homogénea.
- 2-D Áreas urbanas: además de la amplia extensión metropolitana (conformada tanto por los suelos consolidados como por los espacios adyacentes de expansión urbanística), se delimitan cuatro recintos del sistema principal de asentamientos (La Esperanza, Guamasa, Valle Guerra y Tejina-Tegueste) y se ajustan los perímetros de otros núcleos menores para su consolidación definitiva.

- 3-D Áreas agrícolas: se adscriben a protección económica de categoría 2 el Llano de Los Rodeos y el entorno de La Esperanza así como las parte de las vegas de La Laguna y Tegueste que no deben vincularse a procesos urbanísticos, ya que son los suelos de mejor calidad de Canarias para cultivos de secano, lo que justifica su protección insular. De otra parte, salvo las áreas de interés natural y las vinculadas a núcleos urbanos, toda la subunidad norte de la comarca se encuadra en áreas de protección económica de categoría 1.
- 4-D Áreas de protección ambiental: el límite nororiental de la comarca lo constituye el macizo de Anaga, espacio de alto valor natural que se vincula estrechamente al desarrollo del área metropolitana. Internamente, las áreas de interés natural más importantes de la comarca son estribaciones de Anaga que conforman un arco que cierra el Valle de Tegueste por el sur y el oeste (San Roque, Mesa Mota, Gonzalínez, etc.). Las laderas del extremo suroeste, los abundantes conos volcánicos y los barrancos principales completan este tipo de áreas.

### 2.2.1.3. El sistema de núcleos urbanos

- 1-E Esquema general: buena parte de la comarca está ocupada por el continuo urbano del ámbito metropolitano, formado por piezas heterogéneas e insuficientemente articuladas entre sí y que cuenta todavía con importantes vacíos interiores. De otra parte, el PIOT delimita un conjunto de núcleos urbanos que han de concentrar el crecimiento edificatorio de cara al futuro. Los núcleos que componen el sistema de núcleos urbanos de la comarca son los que se relacionan a continuación, junto con las directrices para su ordenación que habrán de aplicarse en cada uno de ellos.
- 2-D Área metropolitana Santa Cruz-La Laguna: el criterio general de intervención debe basarse en la articulación interna de las tramas y usos de los distintos sectores, distinguiendo sus problemáticas específicas y adecuando el crecimiento residencial a la recualificación general de la ciudad y a la dotación de un adecuado nivel de infraestructuras y servicios urbanos:
- Centro urbano de Santa Cruz: se fomentarán las políticas de mejora de las condiciones ambientales mediante la peatonalización y reducción del tráfico, mejora de las dotaciones urbanas (especialmente espacios libres), revitalización del centro histórico, recuperación de la fachada marítima con la transformación del puerto hacia actividades de ocio,

desplazamiento de usos directivos y terciarios hacia el área de Cabo Llanos-Añaza, eliminación paulatina de usos industriales, etc. En este ámbito se localiza una de las Operaciones Singulares Estructurantes del PIOT, que pretende el acondicionamiento del frente marítimo de Santa Cruz-El Rosario como equipamiento del área metropolitana.

- Periferia del centro urbano de Santa Cruz: ocupada principalmente por polígonos residenciales (Ofra y entorno); sobre ellos deben primarse las políticas de reequipamiento y articulación con las tramas adyacentes.
- Barrios en el eje de la antigua carretera Santa Cruz-La Laguna: debe mejorarse la integración de estos barrios en el continuo urbano reforzando el papel estructurador de las distintas piezas a través del eje citado, función que debe ser complementada mediante el trazado de la vía de cornisa; por otra parte, dicha articulación dependerá en gran medida de la resolución de un mallado viario que posibilite la conexión con la TF-5, la vía de cornisa y la autopista exterior.
- Núcleo urbano de La Laguna: se aplicarán similares criterios a los expresados para el núcleo de Santa Cruz, con especial incidencia en la rehabilitación del valiosísimo patrimonio arquitectónico de su centro histórico. La travesía de la actual TF-5 ha de ser reconvertida en el eje articulador del núcleo, posibilitando un área de usos terciarios (vinculados a la universidad y al desarrollo tecnológico) en el entorno del aeropuerto de Los Rodeos.
- Suroeste metropolitano: se continuará con la importante política de articulación urbana y reequipamiento de los numerosos barrios que se disponen en esta zona. Es el área con mayor capacidad de crecimiento residencial del conjunto metropolitano, lo cual exige (y todavía permite) una atención especial al diseño de la estructura general (especialmente en cuanto al modelo viario y de transportes). Se trata, por otra parte de un área con una potente implantación de actividades terciarias y comerciales, sometidas a un proceso continuado de integración urbana, en el que destaca la iniciativa del Parque Tecnológico de Cuevas Blancas.
- Urbanizaciones costeras: tanto las que se disponen en el término de Santa Cruz como en el de El Rosario deben mantenerse como piezas independientes, separadas entre sí mediante áreas no urbanizadas, estructuradas desde la TF-1 y con autonomía interna, tanto de trama viaria como dotacional y funcional.

- 3-D Guamasa: debe consolidarse como un núcleo urbano compacto de vivienda unifamiliar, colmatando los numerosos huecos que presenta su estructura y dotándose de un viario suficiente para sus necesidades en el límite de colmatación residencial. Su expansión hacia el sur (pasada la autopista) debe limitarse a una primera banda (aproximadamente hasta la calle Vereda del Medio), evitando la progresiva ocupación por edificaciones aisladas de las suertes agrícolas hacia El Ortigal.
- 4-D Teguste-Tejina: la ordenación debe prever la colmatación de los abundantes vacíos interiores y dirigir la expansión hacia la unión de ambos núcleos en un continuo estructurado.
- 5-D Valle Guerra: la ordenación debe buscar la compactación y estructuración del núcleo dentro del área con vocación urbana, mediante la colmatación de los numerosos vacíos interiores. Los trazados del subanillo Guajara-Tacoronte y del eje costero han de ser elementos definitorios de los límites del perímetro urbano.
- 6-D Bajamar y La Punta del Hidalgo: en ambos núcleos se prevé una cierta expansión de sus perímetros consolidados, limitada por los suelos de protección y los agrícolas circundantes; en cualquier caso, el desarrollo de ambos cascos se vincula a su especialización como áreas turísticas singulares y de segunda residencia, orientadas hacia el aprovechamiento de los recursos naturales y paisajísticos del entorno.
- 7-D La Esperanza: debe consolidar su estructura limitando el crecimiento radial a los bordes de los caminos confluyentes en su casco urbano y completando una malla urbana antes de que la consolidación edificatoria imposibilite dicho objetivo.
- 8-E Conforme a la definición de tipos de núcleos urbanos expuesta en el artículo 2.1.2.3, en la comarca del Área Metropolitana se distinguen los siguientes:

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo I	<b>Santa Cruz – La Laguna</b>	Residencial y productivo
	Áreas urbanas: Santa Cruz de Tenerife, Añaza, Acorán, Santa María del Mar, Alisios, Barranco Grande, El Rosarito, Tíncer, El Sobradillo, Llano del Moro, La Gallega, El Chorrillo, El Tablero, San Isidro, Radazul, Tabaiba, Taco, Los Andenes, Las Chumberas, Guajara, Geneto, La Cuesta, Finca España, Gracia, San Cristóbal de La Laguna, San Lázaro, Vega Lagunera y Vega de Las Mercedes.	
Núcleo III-a	<b>San Andrés – Las Teresitas</b>	Residencial
	Áreas urbanas: San Andrés	
	<b>La Esperanza</b>	Residencial
	Áreas urbanas: La Esperanza, Las Rosas y Lomo Pelado	
	<b>Valle Guerra</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Valle Guerra	
	<b>Tegueste - Tejina</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Tejina, Las Toscas y Tegueste Centro.	
	<b>Guamasa</b>	Residencial
Áreas urbanas: Guamasa		
Núcleo III-b	<b>Taganana</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Taganana	
	<b>Las Mercedes</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Las Mercedes y Vega de Las Mercedes.	
	<b>Bajamar</b>	Mixto
	Áreas urbanas: Bajamar	
	<b>Punta del Hidalgo</b>	Mixto
Áreas urbanas: Punta del Hidalgo		

#### 2.2.1.4. Las infraestructuras

- 1-D El PIOT define de forma explícita dos infraestructuras de primer nivel: el puerto de Santa Cruz y el aeropuerto de Los Rodeos. Ambas tienen el carácter de Operaciones Singulares Estructurantes, estando las instrucciones específicas sobre su ordenación, desarrollo y ejecución recogidas en las correspondientes secciones del capítulo 4 de este Título. Por otra parte, se definen los elementos constitutivos del modelo de infraestructuras viarias y de transporte, de acuerdo al contenido de los siguientes apartados.

#### 2.2.1.5. El modelo viario y de transportes

- 1-D La situación actual: el importantísimo peso del área metropolitana en el conjunto insular la convierte en el espacio que concentra los mayores tráficos de la isla, con fortísimos requerimientos sobre la capacidad de la red viaria, reforzados por la presencia de importantes infraestructuras y equipamientos de rango insular y por los déficits de la infraestructura del transporte público de viajeros. Estos requerimientos son servidos por una red viaria excesivamente dependiente de muy pocos viarios, y más en concreto de la TF-5 y de la TF-1, que se sobrecargan, además de con los tráficos de carácter comarcal e insular, con los de desplazamiento en el interior de la ciudad. La resolución de los problemas planteados exige abordarlos con una visión global de la red viaria, del sistema de transporte colectivo y de las medidas de ordenación del tráfico, que supere las soluciones lineales planteadas para los problemas de una vía concreta.
- 2-D Criterios generales sobre el modelo de infraestructuras viarias y de transporte: La descentralización de determinadas actividades, la potenciación del equilibrio con otras comarcas y una apuesta decidida por el transporte público, constituyen medidas imprescindibles para lograr a medio plazo una adecuada funcionalidad viaria. El modelo viario propuesto se basa en los siguientes criterios:
- Asegurar la continuidad del tráfico insular y su segregación respecto al comarcal.
  - Facilitar la diversificación de accesos desde el exterior al área metropolitana, evitando la excesiva convergencia del tráfico en pocos tramos urbanos y crear una malla urbana de

viario que presente alternativas viables a la TF-5 en la comunicación interna del continuo urbano.

- Defender la capacidad de los viarios, evitando especialmente la edificación en sus márgenes, sin perjuicio de resolver en cada caso los requerimientos de éstos para estructurar las tramas urbanas adyacentes.
- Disuadir progresivamente el acceso rodado a los espacios más centrales de los cascos urbanos mediante distintas políticas complementarias (transporte público, aparcamientos periféricos, descentralización de usos terciarios, etc).
- Aumentar progresivamente el protagonismo del transporte colectivo, dando facilidades a su paso, frente al uso de automóviles particulares para los desplazamientos con mayor número de usuarios.

3-D Esquema del modelo de la red viaria: La intervención sobre la red viaria existente se basa en dar alternativas a los accesos a la ciudad a través de la creación de una vía exterior de circunvalación por el oeste del continuo urbano Santa Cruz-La Laguna, lo que permite liberar la TF-5 para tareas de estructuración urbana de los tejidos actuales; se basa por otro lado en crear un mallado urbano que permita estructurar la ciudad sin tener que depender en exclusiva de la citada TF-5. En esta tarea se incorporaría la vía de cornisa y las vías que unen esta última con la vía exterior siguiendo un recorrido paralelo a las curvas de nivel. Al exterior del continuo Santa Cruz-La Laguna, la comarca se estructura en base al reforzamiento de los ejes existentes, previendo variantes de los tramos en que la edificación limita su funcionalidad.

4-D Primer tramo del corredor insular norte: se corresponde con el trazado actual de la TF-5 desde Santa Cruz hasta la altura de Guajara, desde donde debe continuar en forma de variante al sur del aeropuerto de Los Rodeos hasta volver a coincidir con la actual autopista pasada Guamasa. Serán actuaciones prioritarias las de defensa de su capacidad, corrigiendo la excesiva ocupación edificatoria de sus márgenes, la defensa de su carácter de eje estructurador de los viarios básicos de la trama urbana metropolitana. Se mejorará el diseño y funcionalidad de los enlaces, primando aquellos que articulan ejes principales del PIOT. A medida que las funciones de tráfico de carácter insular vayan pasando a otras vías se reforzará el carácter urbano de este tramo.

- 5-D Intercambiadores de transporte: con el objeto de facilitar los intercambios entre el transporte privado y las distintas modalidades de transporte público y entre estas últimas, se implantarán intercambiadores de transporte en el entorno del aeropuerto de Los Rodeos, en el entorno de Añaza, y en el área de Cabo Llanos.
- 6-D Segundo tramo del corredor insular norte: se corresponde con la nueva variante de la TF-5 al sur del aeropuerto de Los Rodeos, para cuyo diseño y ejecución habrán de observarse los siguientes criterios:
- Deberá asegurarse la continuidad de los tráficos del tramo existente hacia y desde la variante en el giro de la futura autopista a la altura de Guajara, diferenciándolos mediante las soluciones de diseño de las de incorporación a la ciudad a través de la continuidad del actual trazado en la arteria central de La Laguna.
  - La nueva variante deberá discurrir con un trazado lo más cercano posible a la pista del aeropuerto. No deberá interferir con los usos urbanos y dotacionales (campus universitario) del entorno, siendo recomendable que adopte una rasante inferior a los terrenos circundantes que permita el paso en superficie de los ejes de la trama urbana.
- 7-D Autopista exterior: elemento de nueva ejecución que define el cierre exterior de los dos corredores insulares. Debe establecer una clara discontinuidad en el tejido urbano del área Santa Cruz-La Laguna; a partir de su traza sólo se admitirán desarrollos cerrados en sí mismos, de remate de los núcleos existentes, cuyas condiciones de ordenación garanticen que, en ningún caso, puedan inducir expansiones sobre las áreas agrícolas inmediatas. Su trazado discurrirá entre el enlace de la variante del corredor norte con la carretera TF-24 hasta la TF-1 en las cercanías de Radazul, con características de autopista y enlazando sólo con viarios integrantes del modelo viario insular, diversificando así los accesos al área metropolitana sin mermar su capacidad. El trazado definitivo de este elemento será el que resulte del Plan Territorial Especial de Ordenación de ámbito comarcal del área metropolitana, que se redacte por el órgano competente con el objeto de analizar de forma global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz – Laguna.
- 8-D Arteria central de La Laguna: corresponde a la reconversión del actual trazado de la TF-5 (sustituido como parte del corredor insular por la variante al sur del aeropuerto) en un eje estructurante urbano de la ciudad de La Laguna. Deberán acometerse las actuaciones consecuentes con su nuevo carácter,

compatibilizando su gran capacidad de tráfico con soluciones adecuadas de configuración de las tramas urbanas.

- 9-D Nuevo acceso al aeropuerto: se realizará a través de la actual TF-5 desde el enlace de Guamasa. Por tanto, dicho tramo viario deberá conservar las características viarias que le hagan apto para tal uso.
- 10-D Subanillo Guajara-Tacoronte: tiene como función asegurar la articulación respecto al corredor insular norte de la subunidad comarcal de Teguste-Tejina. En su trazado cabe distinguir los siguientes tramos con condiciones diferenciadas:
- El primero corresponde a la actual vía de ronda al este de La Laguna que, desde su enlace con la TF-5, debe conectar los ejes comarcales de la Avenida de Los Menceyes y la vía de cornisa así como las principales calles urbanas del este de la ciudad.
  - El segundo tramo discurre desde el enlace de Las Canteras hasta el entorno del núcleo de Tejina, estableciendo una variante a la actual carretera que circunvale los núcleos; el trazado definitivo de dicha variante será el que resulte del Plan Territorial Especial que se redacte por el órgano competente con el objeto de analizar el trazado concreto de esta vía. Dicho plan definirá dicho trazado optando entre las dos opciones posibles, al noreste o al suroeste del casco de Teguste y definiendo sus relaciones con el resto de los viarios que configuran la red viaria de la zona.
  - El tercer tramo debe discurrir sensiblemente apoyado sobre el actual trazado de la carretera entre Tejina y Tacoronte, sin perjuicio de introducir las rectificaciones necesarias para compatibilizar su adecuada capacidad de tráfico con la correcta integración en las tramas urbanísticas. En su extremo noreste tendrá continuidad en el eje comarcal que llega hasta la Punta del Hidalgo, mientras que en el otro extremo habrá de conectar con el corredor insular.
- 11-D Eje costero: está conformado por la actual TF-1, el acceso sur, el frente marítimo de la ciudad (incluyendo el eje portuario) y la autovía a las Teresitas. En el tramo exterior al casco de Santa Cruz tiene la categoría de corredor insular. En el resto se compatibilizará un carácter urbano acorde a la ordenación del frente marítimo con las exigencias funcionales derivadas de la accesibilidad al Puerto y a la zona norte de la ciudad.

- 12-D Santa María del Mar-Chumberas: posibilita el trasvase de tráfico entre los corredores norte y sur, en una posición intermedia con respecto a la autopista exterior; el eje debe completarse mediante su prolongación hasta la futura vía de cornisa.
- 13-D Ejes longitudinales del suroeste metropolitano: en la amplia ladera entre la autopista del norte y el cierre exterior del corredor insular se ubican diversas tramas heterogéneas que la actuación pública ha venido dotando de una estructuración global con el continuo urbano. De los ejes longitudinales establecidos por el planeamiento para la articulación del área, dos se destacan como componentes del modelo viario: el eje Salud-Chorrillo, que debe llegar desde la vía de cornisa hasta la autopista exterior y enlazar posteriormente con la carretera general del sur en la comarca adyacente del Valle de Güímar; y el eje de la Rambla del Rosario, prolongado a través del viario La Cuesta-Taco hasta la antigua carretera general a La Laguna (y estudiando su posible continuación hasta la vía de cornisa). En la definitiva ejecución de estos ejes se resolverán los enlaces con la TF-5, garantizando especialmente la adecuada continuidad y unión con los otros ejes que forman el mallado metropolitano complementando su funcionalidad.
- 14-D Vía de cornisa: ha de enlazar el eje costero (Barrio de La Alegría) con la ronda este de La Laguna, definiendo el límite norte de la aglomeración metropolitana y ofreciendo un necesario trayecto alternativo de acceso a los barrios altos y a las zonas centrales de Santa Cruz. Su trazado debe ser sometido a las máximas cautelas para su correcta integración paisajística; no deberá dar servicio a usos edificados y sólo tendrá enlaces con ejes principales de las tramas urbanas adyacentes.
- 15-D La Laguna-La Esperanza: eje coincidente con la carretera actual a Las Cañadas que finaliza en el enlace con el nuevo trazado del corredor insular al sur del aeropuerto.
- 16-D Eje comarcal sur: define un subanillo de borde de la comarca por su extremo sur uniendo la TF-5 con la autopista exterior a la altura del Sobradillo, para, posteriormente, prolongarse como un elemento del mallado transversal de la estructura urbana del suroeste metropolitano. Su trazado coincidirá sensiblemente con viarios existentes, resolviendo su continuidad con el eje de medianías altas de Acentejo (en el entorno de Agua García) y el enlace en La Esperanza con la carretera de Las Cañadas, así como aportando la necesaria estructuración territorial de los núcleos menores de esta parte de la comarca.

- 17-D Prolongación del eje costero de Acentejo: proveniente de la comarca adyacente, debe circunvalar los núcleos de Valle Guerra y Tejina y llegar hasta Bajamar y La Punta, pudiendo coincidir en parte de su trazado con el subanillo Guajara-Tacoronte.
- 18-D Ejes locales complementarios: La concreción del sistema viario completo debe ser estudiada globalmente desde el planeamiento urbanístico, prestando especial atención a los diversos enlaces entre los elementos insulares, que deben garantizar la capacidad y continuidad de los flujos de tráfico y la adecuada inserción en sus respectivos entornos urbanos. De otra parte, fuera del área metropolitana, se recogen específicamente en el modelo viario dos ejes complementarios que coinciden sensiblemente con las carreteras del Socorro y del Boquerón que unen transversalmente la TF-5 con el subanillo de Tegueste.

#### **2.2.1.6. Los equipamientos**

- 1-D Criterios generales: en el área metropolitana se concentra la mayor parte de las dotaciones de nivel insular de Tenerife y es también la comarca donde, debido a la densidad demográfica, se plantean las demandas más intensas de actuación. Los equipamientos a los que el PIOT asigna un ámbito de servicio insular son los siguientes.
- 2-D Universidad de La Laguna y complejo hospitalario metropolitano: conformados por piezas discontinuas (Residencia Sanitaria de La Candelaria, Hospital Universitario y Facultad de Medicina y Campus de Guajara, Geneto y casco urbano) que, manteniendo la integración urbanística con la ciudad existente y sus áreas de expansión, debe someterse a una reordenación de conjunto.
- 3-D La conurbación Santa Cruz-La Laguna, y muy especialmente el municipio de Santa Cruz, concentra un conjunto de equipamientos culturales de carácter insular (museos, Auditorio, centros de arte, bibliotecas, etc), que le confieren un carácter de referencia cultural a nivel insular.
- 4-D Por otra parte, el municipio de Santa Cruz de Tenerife, por su carácter de capital de la isla, alberga un conjunto de sedes de órganos políticos y administrativos (como el Parlamento, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular) que le confieren el carácter de centro administrativo de la isla, un hecho de especial relevancia de cara a su ordenación.

### 2.2.1.7. Criterios de actuación

- 1-D Política de infraestructuras y dotacional: en el marco de los objetivos generales de tender a la recualificación del entorno metropolitano, los criterios de actuación en estas materias, especialmente en el interior de los núcleos urbanos, deben dirigirse hacia el desplazamiento de algunas de las infraestructuras insulares de abastecimiento (caso de las funciones de tráfico de graneles del puerto y de la refinería), el reequipamiento, la desconcentración de servicios, la implantación de infraestructuras de transporte colectivo y el fomento de su utilización, y la implementación de programas de recuperación urbana, incluyendo limitaciones al tráfico en las áreas más centrales y la progresiva peatonalización de las mismas. El PTPO de la Comarca Metropolitana incorporará la ordenación de los ámbitos ocupados por las antiguas canteras de Montaña de Taco y de Montaña de Ofra y sus entornos con el objeto final de restaurarlos e integrarlos en el espacio urbano, habilitándolos como áreas dotacionales de esparcimiento o equipamiento integradas en el modelo comarcal.
- 2-D Política agrícola: en la Vega de La Laguna, Llano de los Rodeos y medianía del municipio de El Rosario se encuentran los mejores terrenos agrícolas de Canarias, que configuran además un ámbito paisajístico de singular valor en el contexto insular; también los valles de Tegueste y Valle de Guerra conservan suelos de gran calidad agrícola. Sin embargo, la concentración de requerimientos por parte de todo tipo de actividades, hace peligrar la condición agrícola en todos los ámbitos mencionados. Por tanto, se deben priorizar las medidas para su conservación, orientándolos preferentemente hacia usos compatibles con su preservación, estimulando la implantación y continuidad de las explotaciones y limitando la ocupación edificatoria de infraestructuras o cualesquiera otras instalaciones que supongan degradación de su capacidad agraria y de sus valores naturales y paisajísticos a los mínimos imprescindibles.
- 3-D Política industrial y terciaria: los objetivos de la política industrial van encaminados hacia el traslado de actividades poco compatibles con la residencia urbana hacia el exterior del área metropolitana, caso de la producción y almacenamiento de combustibles o de las ligadas al almacenamiento y distribución de mercancías a nivel insular, manteniendo y cualificando aquellas instalaciones productivas que han de estar ligadas a la universidad, al aeropuerto o a la explotación agropecuaria.

- 4-D Política turística: los objetivos principales para esta comarca son proporcionar al visitante unos entornos urbanos atractivos, agradables y cómodos, especialmente en los centros históricos de Santa Cruz y de La Laguna, preservar aquellas zonas de interés natural que puedan constituir un atractivo turístico y configurar el área de Bajamar-Punta del Hidalgo como un área turística no convencional, con un alto grado de especialización ligado a la explotación de los recursos naturales, culturales y paisajísticos de la península de Anaga.
- 5-D Política de suelo, vivienda y equipamientos: las prioridades en este campo vienen dadas por las necesidades de dotación de los suelos existentes y por la creación de infraestructuras necesarias para soportar los futuros crecimientos. En todo caso, al tratarse de la zona de máxima tensión edificatoria, las medidas de disciplina urbanística han de reforzarse notablemente en las áreas exteriores a los cascos consolidados.

## SECCION 2ª: MODELO DE ORDENACIÓN DEL VALLE DE GÜÍMAR

### 2.2.2.1. Consideraciones previas

- 1-E Situación y delimitación: situada en la vertiente de sotavento, entre las comarcas del Sureste y Área Metropolitana. El borde noreste coincide con el Barranco Hondo, límite municipal de Candelaria; el noroeste, con los límites del Parque Natural de la Corona Forestal y del Paisaje Protegido de Las Lagunetas; el borde sur se sitúa en la cumbre del escarpe de la Ladera de Güímar. Comprende los municipios de Candelaria, Arafo y la parte del término de Güímar incluida en el Valle, salvo las partes altas adscritas a la comarca del Macizo Central. La superficie total aproximada de 7.923 hectáreas.
- 2-E Morfología del territorio: está configurada por un plano inclinado desde la cumbre hasta el mar, limitado lateralmente por dos grandes paredes escarpadas (las laderas de Güímar y Chafa), que se van separando hacia la cabecera. Las pendientes medias son elevadas en las zonas altas, pero desde los 500 m hasta la costa se reducen significativamente. La línea de costa es baja y rocosa, elevándose bruscamente en los confines meridional y septentrional de la comarca; las playas son escasas y por lo general de callaos. Los barrancos de Fregenal y Badajoz, con profundos tajos en su cabecera, se unen en el tramo bajo y forman un gran manto de acarreos que tapiza el sector sur del valle y el tramo de costa comprendido entre el Puertito y la Ladera de Güímar. En este esquema destaca el hito de Montaña Grande, origen del Malpaís de Güímar.
- 3-E Desarrollo: Hasta hace sólo tres décadas la población de la comarca se concentraba en unos pocos núcleos, de muy baja densidad. La cada vez más importante metropolización de la comarca ha intensificado el crecimiento demográfico, que afecta a los núcleos preexistentes y a la franja costera, y se dispersa entre los 100 y los 400 metros. En el litoral, apenas ocupado previamente, se desarrollan entidades lineales, que tienden a colmatarlo en toda su longitud, fenómeno especialmente significativo en Candelaria-Las Caletillas y en el Puertito de Güímar. Buena parte del crecimiento tiene su origen en residencias temporales que se van convirtiendo en permanentes y que adoptan tipologías predominantemente unifamiliares aisladas en la medianía y plurifamiliares en la costa. De otra parte aparecen en el litoral núcleos marginales de segunda residencia, como El Socorro y La Viuda. Por

último, una amplia franja costera la ocupa el polígono industrial del Valle de Güímar, el mayor de la isla en la actualidad en cuanto a número de industrias y superficie ocupada, y ya casi colmatado.

- 4-E Función en el conjunto insular: El futuro desarrollo de la comarca está muy relacionado con su vinculación funcional respecto al área metropolitana, en forma compatible con el mantenimiento de una identidad propia basada en sus recursos endógenos. El área costera y de medianías bajas al norte del Malpaís de Güímar tiene un claro destino como asiento de actividades metropolitanas, tales como la industria y la residencia suburbana. La alta calidad de los suelos del Valle es el mejor activo para un desarrollo propio basado en la actividad agrícola (con las reconversiones productivas necesarias), a lo que se debe sumar una política de aprovechamiento de los recursos naturales y patrimoniales de la comarca. Por último, la comarca juega un papel fundamental en el abastecimiento insular de áridos para la construcción (acarreos de los barrancos de Güímar).

#### **2.2.2.2. Distribución básica de los usos**

- 1-E Esquema general: El uso predominante del conjunto comarcal es el agrícola, sobre el que se disponen las áreas con destino urbano (según la ordenación propuesta) y los suelos de interés ambiental objeto de protección insular; un papel singular en el esquema de distribución de áreas lo juega el amplio espacio con destino extractivo.
- 2-D Áreas de protección económica: las de categoría 1 comprenden los terrenos de mejores condiciones climáticas y de pendiente para la agricultura intensiva (hasta los 400 m.s.n.m. aproximadamente), que se extienden desde la costa al borde inferior del eje de asentamientos de medianías (Güímar-Arafo-Las Cuevecitas-Araya) y siguen luego por el borde inferior de la ladera que limita el Valle por el oeste. Las de protección económica de categoría 2 ocupan un territorio de pendientes elevadas surcado por numerosos barrancos, extendiéndose desde el límite de la categoría 1 hasta el Paisaje Protegido de Siete Lomas. Los usos extractivos representan una pieza importante de la comarca (barrancos de Güímar) que se delimita como ámbito extractivo, si bien adscrito a áreas de protección económica de categoría 1 (en tanto, acabadas las extracciones, éste es el uso principal en función del cual deben restaurarse los terrenos).

- 3-D Áreas de protección ambiental: se recogen aquellas zonas forestales potenciales localizadas en los terrenos altos y de poco valor agrícola colindantes con las agrícolas 2; así como las forestales consolidadas localizadas en las zonas boscosas de los altos de la comarca y en parte de las laderas de Güímar y de Chafa; se protegen también los malpaíses de Güímar y de Arafo, los conos volcánicos costeros, las laderas que limitan lateralmente el valle y la red de barrancos principales.
- 4-D Otras áreas de regulación homogénea: el PIOT delimita las áreas urbanas en base a la propuesta de estructuración de los asentamientos. Por último, un área central de medianías bajas se adscribe a la categoría de áreas de protección territorial dada la indefinición de su vocación en los momentos en que se redacta este plan.

### **2.2.2.3. El sistema de núcleos urbanos**

- 1-D Criterios de ordenación: potenciar la compactación de los núcleos principales y cabeceras municipales (Güímar, Arafo y Candelaria-Las Caletillas), en base a la incorporación al desarrollo urbano de los numerosos vacíos interiores mediante actuaciones de urbanización y equipamiento; reconducir los procesos de ocupación dispersa hacia formas de asentamiento compatibles con el modelo de ordenación, especialmente entre la autopista y la carretera del sur; consolidar y limitar la expansión del sistema de núcleos secundarios (El Puertito, San Fco. Javier-La Hidalga, Igueste, Barranco Hondo), así como de los asentamientos rurales de las medianías altas.
- 2-D Núcleos de Güímar y Arafo: el objetivo de la ordenación en estos cascos será la de colmatar los vacíos urbanos y mejorar la dotación de equipamientos con el fin de consolidar su estructura urbana en base a una política de intervención pública en el mercado del suelo y en la promoción de viviendas. El núcleo de Güímar debe reforzar su papel estructurador del territorio agrícola circundante, mejorando sus conexiones tanto hacia Arafo (posible eje de expansión urbana) como hacia el resto de la comarca (variante por el sur del casco de la carretera general).
- 3-D Conjunto Las Caletillas-Candelaria: debe mejorarse la estructuración del continuo urbano, completando la articulación viaria, el reequipamiento y dotación de espacios libres, la recualificación del frente marítimo y operaciones en las transiciones del tejido residencial hacia usos distintos (caso del polígono y de la central térmica).

- 4-D Núcleos secundarios de medianías (San Fco. Javier-La Hidalga, Igueste, Barranco Hondo): se trata de tres núcleos claramente expansivos conectados desde el eje de medianías. La ordenación urbanística deberá mejorar y completar sus insuficientes estructuras urbanas acotando y reconduciendo el crecimiento hacia los terrenos carentes de protección agrícola o natural, buscando el mejor encaje en el modelo comarcal.
- 5-D El Puertito de Güímar: sus expectativas de crecimiento deben encuadrarse en un frente marítimo limitado, preservando los terrenos más cercanos a la autopista y, al mismo tiempo, adecuando su ritmo a las intervenciones de reequipamiento urbano y litoral.
- 6-D Núcleos rurales de medianía: los asentamientos de Malpaís, Las Cuevecitas y Araya (así como otros menores) no son considerados por el PIOT como opciones de desarrollo urbano en el modelo comarcal. Su ordenación debe dirigirse a la reforma interior, solucionando sus problemas específicos pero limitando la expansión.
- 7-D Polígono industrial: la ordenación y las actuaciones sobre el polígono deben tener por objeto su definitivo remate, resolviendo los problemas de borde (en relación con el espacio natural del Malpaís), la integración de los dos asentamientos residenciales existentes (El Socorro y La Viuda) y la consolidación de los usos industriales y sus necesarios servicios infraestructurales.
- 8-E Conforme a la definición de tipos de núcleos urbanos expuesta en el artículo 2.1.2.3, en la comarca del Valle de Güímar se distinguen los siguientes:

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-a	<b>Polígono de Güímar</b>	Productivo
	Áreas urbanas: Polígono industrial de Güímar	
Núcleo II-b	<b>Candelaria - Caletillas</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Candelaria y Las Caletillas	
	<b>Güímar</b>	Residencial
Áreas urbanas: Güímar		
Núcleo III-a	<b>Arafo</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Arafo	
	<b>Puertito de Güímar</b>	Mixto
Áreas urbanas: Puertito de Güímar		
Núcleo III-b	<b>Barranco Hondo</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Barranco Hondo	
	<b>Iguste</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Iguste	
	<b>San Francisco Javier – La Hidalga</b>	Residencial
Áreas urbanas: La Hidalga		

#### 2.2.2.4. Las infraestructuras

- 1-D Criterios generales: En esta comarca sólo se ubican infraestructuras de nivel insular ligadas al modelo de infraestructuras viarias y de transporte. La estructura básica de dicho modelo está formada por dos ejes longitudinales que vertebran la accesibilidad a los núcleos principales: el corredor insular del sur (TF-1) y el eje de medianías (carretera general del sur C- 822). También con carácter longitudinal, pero de importancia estructurante más limitados, se proponen dos ejes más: de medianías altas y el costero. El modelo viario se completa con ejes transversales que articulan el mallado territorial entre la costa y

la medianía, cuya funcionalidad está, en la actualidad muy reducida por la intensa actividad edificatoria que se ha desarrollado en sus márgenes.

- 2-D Corredor insular: viario fundamental de la comarca; las actuaciones básicas se centran en el tramo comprendido entre los enlaces de Las Caletillas y del Polígono Industrial y se refieren sobre todo a medidas de reserva de suelo y protección de la funcionalidad de la autopista, previendo la ejecución a medio plazo de vías de servicio, remodelación de los nudos y ampliación de las calzadas.
- 3-D Eje de medianías: cumple el papel de eje estructurador de los núcleos de medianía (accesos a Barranco Hondo e Igueste, Arafo y Güímar) así como de las posibles alternativas de expansión urbanística del continuo urbano Caletillas-Candelaria (aguas arriba de la autopista) y del casco de Güímar (como variante sur del núcleo). Según las opciones concretas de ordenación urbanística de los sectores circundantes, deberán resolverse las soluciones de diseño de cada tramo que, en todo caso, compatibilizarán su función viaria territorial (no hipotecada por servidumbres de acceso a usos urbanos y edificaciones) con su carácter de eje estructurante y límite de los procesos de expansión urbana.
- 4-D Eje de medianías altas: tiene como finalidad integrar los núcleos de Güímar y Arafo con los de Malpaís, Las Cuevecitas y Araya, proporcionando a estos últimos una salida que elimine su actual estructura en “fondo de saco”. Este viario juega un papel secundario en la estructura de la comarca y debe controlarse muy cuidadosamente en cuanto a los efectos que pueda inducir sobre el territorio; en cualquier caso, si bien desde Arafo hacia el norte será una carretera nueva, habrá de apoyarse en bastantes tramos sobre pistas ya existentes.
- 5-D Eje costero: juega un papel secundario en la estructura comarcal pero, a diferencia de aquel, presenta un carácter eminentemente urbano con el fin de estructurar el continuo costero de Caletillas y Candelaria prolongándose en la trama interior del polígono industrial. Su trazado y características de diseño deberán responder a los condicionantes de la ordenación urbanística, asegurando la continuidad del trayecto entre los enlaces de Las Caletillas y el polígono con el corredor insular.
- 6-D Mallado de la estructura longitudinal: como componentes del modelo comarcal hay cinco ejes transversales, coincidentes todos ellos con viarios existentes que parten desde sus respectivos enlaces con el corredor insular: los accesos a Barranco Hondo e Igueste, que finalizan en “fondo de saco”, y los

que unen Candelaria con Araya, el polígono industrial con Arafo, y Güímar con El Puertito, estos tres cerrados en su límite superior mediante el eje longitudinal de medianías altas. Las intervenciones sobre estos elementos no conllevan sino el mantenimiento y mejora de sus características y funcionalidad, con medidas que tiendan especialmente a evitar la ocupación edificatoria de sus márgenes.

#### **2.2.2.5. Los equipamientos**

- 1-D El PIOT no prevé la instalación de ningún equipamiento de nivel insular en esta comarca. Los equipamientos de carácter comarcal deben situarse en relación con los núcleos urbanos principales, de modo que refuercen su carácter urbano.

#### **2.2.2.6. Criterios de actuación**

- 1-D Política agrícola: se debe profundizar en la línea seguida de recuperación y consolidación de los cultivos tradicionales de secano y de cultivos tropicales y de primor y abrir nuevas alternativas vinculadas a la recualificación de la producción local tradicional (entre ellas, el impulso de la ganadería y de los cultivos ecológicos).
- 2-D Extracción de áridos: el cono de deyección de los barrancos de Badajoz y Fregenal constituye la gran reserva de áridos de la isla. Este sector es a su vez un claro entorno para la agricultura intensiva por lo que ambas actividades deben compatibilizarse en el espacio y en el tiempo, teniendo siempre como objetivo a largo plazo garantizar la pervivencia de la actividad agrícola como vocación final de los terrenos.
- 3-D Política industrial y terciaria: el polígono industrial de Güímar ha de ser una de las piezas básicas del desarrollo industrial de la isla, junto con el polígono de Granadilla. Sin embargo, su dimensionamiento y objetivos de ordenación han de variar en función de su relación con el Malpaís de Güímar por un lado, en cuanto a la dimensión, y con su papel en el modelo insular de política industrial en cuanto a la función.
- 4-D Política turística: los objetivos principales para esta comarca son, por un lado, preservar aquellas zonas y enclaves de interés natural y patrimonial que puedan constituir un atractivo turístico y, por otro,

potenciar la actividad agropecuaria como configuradora de su paisaje. La consecución de estos objetivos permitirá configurar el área como un zona turística especializada ligada a la explotación del potencial endógeno de sus numerosos recursos naturales, culturales y paisajísticos, con una baja intensidad alojativa, pero con una cierta presencia en los circuitos recreativos comerciales. En esta comarca, y dentro de la línea de la recuperación y fomento de los recursos culturales, adquiere singular importancia la integración, promoción y dotación de las tradiciones religiosas marianas ligadas al culto de la Virgen de la Candelaria.

- 5-D Política de suelo, vivienda y equipamientos: se deben fomentar las inversiones concretas en esta línea en los núcleos principales (Candelaria-Las Caletillas, Arafo-Güímar) a fin de reconducir los procesos de ocupación edificatoria hacia el modelo de orden que se propone en relación al sistema urbano y rural de asentamientos.

## SECCIÓN 3ª: MODELO DE ORDENACIÓN DEL SURESTE

### 2.2.3.1. Consideraciones previas

- 1-E Situación y delimitación: vertiente de sotavento, entre las comarcas de Abona y Valle de Güímar. El borde noreste coincide con el borde superior de la Ladera de Güímar, el sur con el Barranco del Río, límite municipal entre Arico y Granadilla de Abona, y el noroeste, con el límite inferior de la Corona Forestal. Salvo las partes altas adscritas al Macizo Central, comprende los municipios de Fasnia y Arico y la parte del término municipal de Güímar que no se encuentra incluida en el Valle. Tiene una superficie total aproximada de 17.257 hectáreas.
- 2-E Morfología del territorio: plano inclinado recortado transversalmente por barrancos estrechos y encajonados. Los valores medios de pendiente son elevados y uniformes en toda su extensión. La línea de costa es baja y rocosa, con sectores de acantilados bajos; cuenta con varias playas de arena de pequeña extensión y algunas, aún menores, de callaos en las desembocaduras de los barrancos.
- 3-E Desarrollo: las condiciones climáticas y topográficas han configurado un área relativamente árida y escasamente poblada con relación al resto de la isla. La mayor parte de los asentamientos se sitúan en los sectores de medianías, donde se ubican los suelos más aptos para el cultivo. El poblamiento tradicional, siempre escaso, apenas ha experimentado crecimientos significativos en las últimas décadas y la comarca tiene las densidades más bajas de Tenerife. Junto a este relativo estancamiento de la medianía, se ha producido un intenso proceso de ocupación marginal del litoral, apareciendo núcleos (El Tablado, Las Eras, La Jaca), generalmente de escasa calidad constructiva y urbana. En tales núcleos se viene produciendo recientemente una tendencia a su conversión parcial de segunda a primera residencia.
- 4-E Función en el conjunto insular: las características de la comarca y su situación hacen de ella un espacio sometido a un nivel de requerimientos bastante escaso, ajeno a los principales procesos productivos de la isla; por ello mismo posee en abundancia uno de los recursos más apreciados de la isla: el suelo. En consecuencia, la comarca se conforma como el territorio más idóneo para la ubicación de iniciativas que por la superficie o el aislamiento que exigen no encuentran acogida en otras zonas

de la isla. Por ello mismo se configura como la comarca con más potencialidades de desarrollo de cara al futuro, una condición que exige evitar la aparición de procesos expansivos de ocupación del suelo que hipotequen el futuro de estas potencialidades. Su desarrollo a corto y medio plazo debe basarse en el aprovechamiento de los recursos propios, vinculados a la población existente, sin fomentar artificialmente el crecimiento de esta última; sus bajos niveles comparativos de desarrollo requieren la especial atención de la inversión pública en base a los criterios que se señalan.

#### **2.2.3.2. Distribución básica de los usos**

- 1-E Esquema general: el uso predominante es el agrícola ubicado en las medianías; en la costa y medianía baja se delimitan amplios espacios sin vocación definida (áreas comunes), si bien el bajo coste del suelo está propiciando una ocupación cada vez más intensa por actividades agrícolas y ganaderas. Las áreas de protección ocupan una superficie relativamente importante en la comarca, mientras que las urbanas se limitan a los núcleos existentes.
- 2-D Áreas de protección económica: forman una franja relativamente estrecha en torno al eje viario de medianías, comprendiendo los suelos con cierta capacidad productiva agrícola endógena; la carretera general señala en casi toda la comarca el borde entre las dos categorías.
- 3-D Áreas de protección ambiental: las áreas de bosques consolidados y potenciales ocupan los terrenos altos; tienen mucha importancia la densa red de barrancos y los suelos cercanos a la costa, que por su escaso nivel de transformación albergan comunidades vegetales y ecosistemas de gran interés.
- 4-D Otras áreas: las áreas urbanas están vinculadas al modelo de núcleos propuesto; también se delimita una amplia franja de terrenos como suelo de interés territorial, dada la indefinición de su vocación en los momentos en que se redacta el presente plan y a la necesidad de preservación de los valores del suelo rural no ocupado.

### 2.2.3.3. El sistema de núcleos urbanos

- 1-D Criterios de ordenación: consolidar, a través de la ordenación urbanística y las políticas de actuación, tres sistemas de asentamientos: el de núcleos principales de la medianía en el eje de la carretera del sur, el costero y los núcleos rurales; evitar la ocupación edificatoria dispersa de la amplia franja entre los ejes longitudinales.
- 2-D Núcleos principales de medianías (El Escobonal, Fasnía, Arico, Lomo de Arico, El Río): el objetivo de la ordenación en estos cascos es colmatar los vacíos urbanos y mejorar la dotación de equipamientos a fin de consolidar su estructura urbana.
- 3-D El Porís de Abona: se debe reforzar su funcionalidad comarcal, concentrando equipamientos de servicio al ámbito costero y las políticas de intervención pública.
- 4-D Núcleos costeros (La Caleta, El Tablado, Punta Prieta, Los Roques, Las Eras, Los Abriguitos, La Jaca, San Miguel de Tajao, Las Arenas, La Caleta, Barranco del Río): el objetivo básico es la consolidación urbanística y la dotación de sus numerosos déficits dotacionales e infraestructurales, mediante una política intensa de reforma interior y limitación de los procesos de ocupación del litoral.
- 5-D Asentamientos rurales: situados normalmente por encima de la carretera del sur, no se consideran opciones de desarrollo residencial; su ordenación debe dirigirse a la reforma interior solucionando sus problemas pero limitando su expansión.
- 6-D Asentamientos agrícolas: los numerosos caminos que discurren entre barrancos han sido tradicionalmente soporte de ocupaciones edificatorias que, adecuadamente ordenadas por el planeamiento, adquieren en esta comarca una relativa importancia como formas limitadas de asentamiento residencial.
- 7-E Conforme a la definición de tipos de núcleos urbanos expuesta en el artículo 2.1.2.3, en la comarca Sureste se distinguen los siguientes:

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo III-a	<b>Villa de Arico (Lomo de Arico)</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Villa de Arico	
	<b>Fasnia</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Fasnia	
	<b>El Porís de Abona</b>	Residencial
	Áreas urbanas: El Porís de Abona	
Núcleo III-b	<b>El Escobonal</b>	Residencial
	Áreas urbanas: El Escobonal	
	<b>Arico Viejo – Arico el Nuevo</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Arico Viejo y Arico el Nuevo	
	<b>Los Roques</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Los Roques	
	<b>Las Eras</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Las Eras (Porís de Abona)	
	<b>Los Abriguitos (Abades)</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Los Abriguitos (Porís de Abona)	
	<b>Jaca - Listadas</b>	Residencial
	Áreas urbanas: La Jaca y Las Listadas (Porís de Abona)	
	<b>El Río</b>	Residencial
	Áreas urbanas: El Río	

#### 2.2.3.4. Las infraestructuras

- 1-E Criterios generales: el PIOT define en esta comarca los elementos que configuran el modelo de infraestructuras viario y de transportes y el Complejo Integral de Tratamiento de residuos sólidos que, ampliando el actual vertedero, se configure como una pieza que albergue el desarrollo de actividades productivas vinculadas a la reutilización y reciclaje de los residuos. La ejecución de este complejo tiene carácter de Operación Singular Estructurante, y los criterios con que debe ser desarrollada están contenidos en el Capítulo 4 del presente Título.

- 2-D Criterios generales viarios: la estructura viaria comarcal se configura por dos ejes longitudinales de desigual potencia (corredor insular y C-812) articulados entre sí mediante ejes transversales que conectan los nodos de actividad más importantes. La intervención en esta comarca debe centrarse en la recuperación del papel estructurante de la medianía por parte de la C-812, que debe ser adecuada a dicha función.
- 3-D Corredor insular: eje básico comarcal del que parten los ejes transversales; sus prioridades son la ejecución de vías de servicio y evitar la creación de nuevos accesos.
- 4-D Eje de medianías: coincidente con la carretera general del sur, debe recuperar su carácter estructurador de los núcleos de medianías, mejorando sus condiciones de trazado, su tratamiento y funcionalidad viaria.
- 5-D Ejes transversales: los constituidos por la conexión “vertical” entre el corredor y el eje de medianías: El Tablado-El Escobonal, Los Roques-Fasnia, Las Eras-Lomo Oliva, El Porís-Arico El Viejo, Los Abades-Lomo de Arico y Barranco del Río-Chimiche. Salvo el eje Los Abades-Lomo de Arico que es de nueva ejecución, los restantes coinciden con viarios existentes; se evitará la ejecución de nuevos ejes transversales.
- 6-D Viarios complementarios: el modelo viario se complementa con la prolongación de algunos ejes transversales para dar acceso a asentamientos rurales altos (por encima de la carretera general) o a núcleos costeros (por debajo de la autopista del sur).

#### **2.2.3.5. Los equipamientos**

- 1-D El PIOT no prevé la instalación de ningún equipamiento de nivel insular en esta comarca. Los equipamientos de carácter comarcal deben situarse en relación con los núcleos urbanos principales, de modo que refuercen su carácter urbano.

### 2.2.3.6. Criterios de actuación

- 1-D Criterios generales: el desarrollo de la comarca pasa por implementar políticas de actuación basadas en el desarrollo de los recursos endógenos vinculados al sector agropecuario y de la energía y reciclaje, manteniendo su carácter de reserva para la implantación de usos y actividades que no encuentran acogida en otros territorios.
- 2-D Política agrícola: debe ir dirigida a mejorar el aprovechamiento de sus recursos endógenos a través de la potenciación de los cultivos tradicionales en la medianía y a aprovechar sus condiciones climáticas, de disponibilidad de suelo y agua para captar recursos económicos y humanos destinados a la promoción de actividades agropecuarias.
- 3-D Política industrial y terciaria: la potenciación de las industrias de reciclaje asociadas al complejo de tratamiento integral de residuos de Arico y las instalaciones para el aprovechamiento de las energías renovables han de suponer un estímulo económico para la comarca y ha de centrar los esfuerzos institucionales en esta materia.
- 4-D Política turística: los objetivos principales para esta comarca son, por un lado, preservar aquellas zonas y enclaves de interés natural y patrimonial que puedan constituir un atractivo turístico, por otro lado, potenciar la actividad agropecuaria como configuradora de su paisaje y acoger equipamientos turísticos relacionados con el considerable patrimonio natural y cultural de la comarca para configurar una oferta especializada, de carácter complementario capaz de atraer a un segmento de la demanda de actividades recreativas.
- 5-D Política de suelo, vivienda y dotacional: las inversiones en esta línea deben dirigirse a lograr la completación y concentración de los núcleos principales: Arico, El Porís, Fasnía, y a reconducir los procesos de ocupación edificatoria hacia el modelo de orden que se propone en relación al sistema de asentamientos.

## SECCION 4ª: MODELO DE ORDENACION DE ABONA

### 2.2.4.1. Consideraciones previas

- 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).

#### **2.2.4.2. Distribución básica de los usos**

- 1-E Esquema general: sobre el uso predominante agrícola se superponen los elementos naturales de protección y la estructura de áreas de vocación urbana o interés territorial, articulada con el modelo viario comarcal y distribuida y dimensionada según las opciones de desarrollo de los sectores residencial, turístico y productivo.
- 2-D Áreas de protección económica: la división entre ambas categorías coincide sensiblemente con el trazado de la carretera general del sur, correspondiendo el nivel 1º a los terrenos costeros (sobre a todo a la subunidad del Valle de San Lorenzo) y el 2º a los de medianía.
- 3-D Áreas de protección ambiental: bosques potenciales en los terrenos altos de poco valor agrícola lindantes con los de categoría 2, seguidos de bosques consolidados en el borde superior de la comarca; área de costa protegida entre Las Galletas y Los Cristianos, áreas a ambos lados de las urbanizaciones costeras de San Miguel y en el entorno de las dos montañas que cierran el área del Médano (Roja y Pelada). En la comarca se sitúan varios Espacios Naturales Protegidos (Malpaís de Rasca, Paisaje de Ifonche, Roque de Jama, Los Derriscaderos y las montañas de Guaza, Colorada, Roja, Pelada y de Ifara y Los Riscos). Además, el PIOT protege otros suelos de malpaís y orografía

accidentada, junto con los principales barrancos de la comarca (del Rey, de Las Galletas, de las Mesas, de la Orchilla, de las Moradas, del Helecho y del Río, entre otros).

- 4-D Otras áreas de regulación homogénea: se delimitan áreas urbanas según la propuesta del sistema de núcleos, que también justifica la distribución de las áreas vinculadas a su expansión y a las operaciones singulares estructurantes. Determinados ámbitos al este de la comarca se adscriben a áreas de protección territorial dada la indefinición de su vocación en los momentos en que se redacta el presente plan y a la necesidad de preservación de los valores del suelo rural no ocupado.

#### **2.2.4.3. El sistema de núcleos urbanos**

- 1-D Criterios de ordenación: reforzamiento de la estructura de núcleos residenciales compactos a lo largo del eje de medianías (carretera general), priorizando como operación singular estructurante el desarrollo del entorno de Cabo Blanco-Buzanada. En el ámbito litoral colmatación de los núcleos existentes, conservando su carácter mixto turístico-residencial y reforzando o manteniendo su calidad para el uso turístico.
- 2-D Núcleos principales del eje de medianías: el planeamiento y la política urbanística de los tres municipios deben propiciar la colmatación y compactación de los núcleos preexistentes. En Granadilla, las actuaciones deben dirigirse hacia la cabecera municipal y el núcleo de Charco del Pino, ordenando los posibles ensanches entre ambos. La ordenación del núcleo de San Miguel ha de contemplarse conjuntamente con la de Tamaide, en Arona, el área prioritaria de actuación (propuesta como operación singular por el PIOT) es el entorno del núcleo de Cabo Blanco-Buzanada, con una estructuración conjunta con el modelo viario y de transportes.
- 3-D Núcleos secundarios de medianías: el PIOT delimita como áreas urbanas otros núcleos residenciales de medianías que quedan fuera del eje anterior o bien juegan un papel secundario respecto a éste. Vilaflor, cuya expansión ha de consolidar la estructura urbana existente, Arona en cuya ordenación interna y eventual expansión se ha de tomar como referencia el eje hacia Vilaflor; otros núcleos menores (Chimiche, El Salto, Aldea Blanca, Chayofa) se delimitan como áreas aisladas en ejes secundarios del modelo de ordenación.

- 4-D San Isidro: este núcleo, situado en el eje del corredor insular a la entrada oriental de la comarca, debe tener un importante papel vinculado a las operaciones estructurantes del Aeropuerto del Sur y del polígono industrial de Granadilla. Su fuerte capacidad expansiva debe reordenarse con la delimitación de su borde por la futura variante y la articulación del crecimiento oeste limitado por un eje paralelo a la autopista (actual TF-6212).
- 5-D Enlaces del corredor insular: la implantación de actividades residenciales, terciarias e industriales en los enlaces de Guaza y Las Chafiras, y las fuertes tensiones que se registran de cara al futuro en los enlaces del corredor insular, aconsejan un tratamiento diferenciado y cuidadoso de estos entornos. Su ordenación deberá compatibilizar las exigencias de funcionalidad de la autopista y asegurar una correcta imagen paisajística del que es el tramo principal de acceso de los turistas a la zona de alojamiento turístico de la isla.
- 6-D Núcleos costeros consolidados: se delimitan como áreas urbanas las urbanizaciones de Los Cristianos-Las Américas, Palm-Mar, Las Galletas-Costa del Silencio, El Guincho-Amarilla Golf, Los Abrigos y El Médano. En su mayor parte han sufrido un proceso de crecimiento muy rápido, por lo que cuentan con desequilibrios importantes entre la población que albergan y las infraestructuras y dotaciones que las sirven. En estos ámbitos deben priorizarse las políticas de reforma y reequipamiento turístico-residencial, con el fin de completar núcleos adecuadamente dotados, con estructura urbana suficiente y atractivos para sus usuarios permanentes o temporales. Con esta finalidad se propone la ejecución de una operación singular estructurante para el núcleo de Los Cristianos y su frente litoral. La ciudad turística Los Cristianos - Playa de Las Américas, pese a quedar dividida por dos comarcas, se ordenará de forma coordinada, a efectos de su correcta incardinación de la estructura comarcal.
- 7-D Dada la previsión de implantar nuevas infraestructuras y equipamientos de rango insular (corredor insular, complejo hospitalario sociosanitario asistencial..) que afecta al área comprendida entre Montaña El Mojón, Barranco de El Rey, actual corredor insular y la variante prevista, el Plan General podrá, previamente justificado, implantar usos no turísticos vinculados al crecimiento de Los Cristianos, en función de la ordenación de conjunto.
- 8-E Conforme a la definición de tipos de núcleos urbanos expuesta en el artículo 2.1.2.3, en la comarca de Abona se distinguen los siguientes:

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-a	<b>Polígono de Granadilla</b>	Productivo
	Áreas urbanas: Polígono industrial de Granadilla	
	<b>Cabo Blanco</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Cabo Blanco y Buzanada	
	<b>San Isidro</b>	Residencial
	Áreas urbanas: San Isidro	
Núcleo II-b	<b>Granadilla</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Granadilla y Charco del Pino	
	<b>Las Chafiras</b>	Productivo y residencial
	Áreas urbanas: Las Chafiras	
Núcleo III-a	<b>Vilaflor</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Vilaflor	
	<b>San Miguel</b>	Residencial
	Áreas urbanas: San Miguel y Tamaide	
	<b>Arona</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Arona	
	<b>Las Galletas – Costa del Silencio</b>	Mixto
	Áreas urbanas: Las Galletas y Costa del Silencio.	
	<b>El Médano</b>	Mixto
	Áreas urbanas: El Médano	
	<b>Golf del Sur – Amarilla Golf</b>	Turístico
Áreas urbanas: Golf del Sur y Amarilla Golf (Las Chafiras)		
Núcleo III-b	<b>Valle de San Lorenzo</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Valle de San Lorenzo	
	<b>Los Abrigos</b>	Mixto
	Áreas urbanas: Los Abrigos	
	<b>El Palmar</b>	Mixto
Áreas urbanas: El Palmar		

#### 2.2.4.4. Las infraestructuras

- 1-D El PIOT define explícitamente como integrantes del Modelo Insular dos infraestructuras de comunicaciones con el exterior de la isla en esta comarca:
- Puerto de Granadilla: en el interior del polígono industrial se concibe como la infraestructura portuaria complementaria al puerto de Santa Cruz y su entorno para el abastecimiento de la isla, así como destinado a albergar actividades para el tráfico de graneles y a captar nuevo tráfico de trasbordo. Puerto y polígono industrial se encuentran incluidos en una Operación Singular Estructurante recogiendo sus instrucciones operativas específicas en el capítulo 4 de este Título.
  - Aeropuerto Reina Sofía: incluido con el puerto y polígono de Granadilla en la citada Operación Singular Estructurante, se plantea la ampliación de las instalaciones, así como la reserva de suelo (incluso en la banda norte de la TF-1) para posibilitar la eventual implantación de usos terciarios que aprovechen la potencialidad estratégica de este nodo.
  - Puerto de Los Cristianos: si bien está previsto el traslado de su actividad al futuro puerto de Fonsalía, el periodo de tiempo en que este puerto siga prestando servicios de transporte interinsular es aún una incógnita, por lo que debe ser dotado de los servicios necesarios para cumplir su función y de unas condiciones de acceso adecuadas, solventando los problemas que se presentan al atravesar el núcleo urbano consolidado.

#### 2.2.4.5. El modelo viario y de transportes

- 1-D Criterios generales de intervención: el modelo viario y de transportes de la comarca, está integrado por dos ejes longitudinales (corredor insular y carretera del sur) que convergen en el acceso a la ciudad turística de Los Cristianos. Sobre este esquema longitudinal se superponen tres ejes transversales que convergen en Vilaflor y descienden hasta los núcleos costeros, aumentando su importancia territorial conforme se acercan a la costa. Esta comarca es la que ha sufrido un mayor desarrollo poblacional y de actividad económica en las últimas décadas, en concreto desde que se construyen en la década de los setenta la TF-1 y el aeropuerto Reina Sofía. Dicho desarrollo se manifiesta en los requerimientos a que está sometido el sistema viario de la zona, que genera intensas corrientes de tráfico que son

canalizadas en su inmensa mayoría a través de la TF-1. Los criterios de intervención de este modelo son los siguientes:

- Proporcionar alternativas de comunicación entre los núcleos y áreas de actividad de la comarca alternativos a la TF-1.
- Extraer los tráficos de comunicación insular de la zona turística.
- Disuadir progresivamente el acceso rodado a los espacios más centrales de los cascos urbanos mediante distintas políticas complementarias (transporte público, aparcamientos periféricos, descentralización de usos terciarios, etc).
- Aumentar progresivamente el protagonismo del transporte colectivo, dando facilidades a su paso, frente al uso de automóviles particulares para los desplazamientos con mayor número de usuarios.

2-D Configuración general de la propuesta de intervención: se propone un reforzamiento de la estructura de comunicación paralela a la autopista, creando vías que absorban tráficos entre núcleos costeros próximos, reforzando el papel de la carretera general del sur y previendo vías de servicio de la TF-1, todo ello con la finalidad de liberar a esta última vía de tráficos parásitos de comunicación entre núcleos próximos. Es preciso, asimismo, una labor de mejora e incremento de la capacidad de enlaces que permita evitar los estrangulamientos que se producen en algunos de ellos.

3-D Corredor insular: coincide con el trazado actual de la TF-1 desde el límite con la comarca sureste hasta la altura de la montaña de Guaza, desde donde se habrá de desviar hacia el norte a fin de circunvalar el núcleo turístico consolidado de Las Américas. Sobre cada uno de estos dos tramos se establecen los siguientes criterios:

- Respecto al tramo existente, es necesario actuar en dos líneas complementarias: en primer lugar, la dotación de vías de servicio en aquellos tramos en que sea necesaria su implantación, sin hipotecar ni funcional ni paisajísticamente el recorrido; en segundo lugar, es necesaria una reordenación de los enlaces en función de su relación con los ejes transversales (desplazamiento al este del de San Isidro debido a la nueva variante, resolución unitaria de los enlaces con los ejes de Los Abrigos y Costa del Silencio y con las áreas comerciales de Las Chafiras-Llano del Camello, y solución del de Guaza, vinculado al

nuevo eje de acceso hacia la Operación Singular Estructurante de Cabo Blanco y hacia Valle San Lorenzo).

- El nuevo tramo se desviará del actual trazado de la TF-1 aproximadamente a 1,5 kms del enlace de Guaza, asegurando la continuidad de los tráficos insulares y definiendo, a partir de ese punto, la entrada en la ciudad turística mediante la reconversión de la actual autopista en arteria urbana. El nuevo viario continuará atravesando las estribaciones finales del Macizo de Adeje por el borde superior de la Caldera del Rey (en túnel) para recuperar el actual trazado pasada la urbanización de Miraverde, ya en la comarca adyacente del suroeste.

- 4-D Arteria central de la ciudad turística consolidada: se corresponde con el tramo de la actual TF-1 que pierde su carácter de corredor insular una vez ejecutada la variante descrita en el párrafo anterior. Las actuaciones sobre el mismo deben tener por objeto su reconversión como eje estructurante de la aglomeración turística consolidada, recualificando sus características urbanas y reduciendo al máximo el efecto barrera que en la actualidad supone entre ambos lados de las urbanizaciones.
- 5-D Eje de medianías: coincide con la C-822 y es el estructurador fundamental de los principales núcleos de medianías, pero su funcionalidad viaria está muy limitada por la ocupación edificatoria. Debe actuarse diferenciadamente por tramos, resolviendo las necesidades de tráfico y continuidad de todo el trazado (ampliación de capacidad, sobre todo en el tramo Valle San Lorenzo-Los Cristianos, variantes de núcleos) en modo compatible con su carácter estructurador del sistema urbano.
- 6-D Subanillo central: articula los núcleos de Arona, La Camella, Cabo Blanco, Buzanada y Aldea Blanca. Este eje tiene un carácter complementario de los longitudinales, pero adquiere una importancia clave en la articulación de la operación residencial de Cabo Blanco, en cuyo entorno deberá desviarse de su trazado actual definiendo el límite sur de la actuación.
- 7-D Eje transversal Vilaflor-Arona-Los Cristianos: esta carretera deberá conservar el trazado existente y adoptar su carácter al de recorrido paisajístico y turístico, así como al de eje de estructuración comarcal de sus principales núcleos. A este fin se deberán acometer inversiones específicas en esta carretera y en los núcleos de población para mejorar su funcionalidad y atractivos turísticos para adecuarlo a su carácter de nexo de unión al Parque Nacional del Teide desde la ciudad turística.

- 8-D Eje transversal Vilaflor-San Miguel-Costa: su tramo superior coincide con la TF-5111, que debe enlazarse adecuadamente con el eje de medianías para tener continuidad con la TF-621 mediante la variante este de San Miguel. A partir de Aldea Blanca este eje se desdobra en dos hacia la costa (a Costa del Silencio y a Los Abrigos), debiéndose resolver los enlaces con el corredor insular en una solución unitaria.
- 9-D Eje transversal Vilaflor-Granadilla-El Médano: su tramo superior coincide con la C-821 que al llegar al núcleo de Granadilla debe resolver los enlaces con el eje de medianías y los otros viarios que parten del mismo en coherencia con la ordenación urbanística. En la continuación de la TF-614 debe resolverse el paso por San Isidro mediante una variante de la población por el este, lo que implica el traslado del enlace sobre la autopista. El eje culmina al llegar al borde del área urbana de El Médano.
- 10-D Ejes longitudinales costeros: se establece una continuidad viaria aguas abajo del corredor insular en base a cuatro vías de desigual entidad que tratan de absorber los tráficos entre las poblaciones más cercanas. El primero de ellos discurriría entre el enlace situado más al norte del polígono industrial de Granadilla y el eje San Isidro-El Médano, permitiendo establecer una relación directa entre el citado polígono –y el puerto anexo- y el aeropuerto. El segundo discurriría por el tramo costero al sur del aeropuerto (actual TF-6214) uniendo El Médano con Los Abrigos. El tercero partiría de la vía de acceso a Los Abrigos desde Las Chafiras para, bordeando por el norte las urbanizaciones turísticas de San Miguel, llegar hasta la vía Guaza-Las Galletas. Finalmente, desde Guaza, la vía de servicio de la TF-1 debe permitir la comunicación entre esta última localidad y Los Cristianos.
- 11-D Acceso al puerto de Los Cristianos y a la ciudad turística: la vía de acceso a Los Cristianos y a su puerto debe ser adecuadamente acondicionada para cumplir con los requerimientos de tráfico previstos e integrada en su entorno urbano como parte del área turística más importante de la isla.
- 12-D Eje transversal Chimiche-Autopista: coincidente en gran medida con un viario existente, este eje, pese a discurrir en el término municipal de Granadilla, pertenece funcionalmente al mallado transversal de la estructura viaria de la comarca sureste.

#### **2.2.4.6. Los equipamientos**

- 1-D Criterios generales: el PIOT plantea en esta comarca dos operaciones de gran entidad para el desarrollo dotacional de la isla: el Complejo hospitalario socio-sanitario asistencial del sur de Tenerife y un complejo dotacional en Rasca.
- 2-D Complejo hospitalario socio-sanitario asistencial del Sur: se conforma como el equipamiento sanitario de mayor entidad y radio de servicio del sur de la isla, y su ubicación está prevista en el entorno del actual Centro de Salud de El Mojón.
- 3-D Actuación recreativa en Rasca: ubicación de un espacio dotacional vinculado a la protección de los dos espacios naturales adyacentes: Malpaís de la Rasca y Montaña de Guaza, de acuerdo a las directrices contenidas en la sección 2.4.10.

#### **2.2.4.7. Criterios de actuación**

- 1-D Consideraciones generales: el PIOT prevé la realización de cuatro Operaciones Singulares Estructurantes en esta comarca, como consecuencia del enorme dinamismo de su desarrollo, que debe ser adecuadamente canalizado para evitar las disfunciones que puede crear un crecimiento no controlado, debido a la vitalidad de su desarrollo económico y poblacional. Además, las fuertes tensiones que provoca el acelerado desarrollo a que se ve abocada hace necesario impulsar de forma muy decidida desde el sector público distintas líneas y programas de actuación vinculadas a las distintas políticas sectoriales a fin de evitar una degradación de graves efectos en la economía insular.
- 2-D Política agrícola: el ámbito central de la comarca debe ser un importante destinatario de las acciones públicas dentro del Plan Insular de Desarrollo Agrario, de modo que se fomente el mantenimiento del paisaje agrícola predominante en el cual se inserten las distintas operaciones y actuaciones sectoriales (turísticas, residenciales, etc). El área costera del Valle de San Lorenzo, principal área de cultivos de exportación en la isla y objeto de una política pública muy intensa de promoción de dichos cultivos, debe ser conservada y protegida para este tipo de usos.

- 3-D Política industrial y terciaria: debe concretarse principalmente en la reordenación y mejora estética y paisajística de las edificaciones y urbanizaciones de tal carácter situadas en los márgenes del corredor insular, así como de su eventual expansión.
- 4-D Política turística: la actuación debe ir dirigida a la recualificación de las áreas existentes, especialmente en el conjunto Los Cristianos-Las Américas, entorno en que se plantea una Operación Singular Estructurante que pretende la rehabilitación del casco urbano y el reacondicionamiento del frente litoral y del puerto, esta política debe ser aplicada también en el resto de núcleos del litoral. En todos ellos, el planeamiento urbanístico deberá profundizar en el control de los usos turísticos y su compatibilidad con los residenciales (permanentes y secundarios). La política respecto a la aparición de nuevas áreas turísticas debe condicionarse claramente a la consolidación y eventual expansión de las existentes, procurando que las nuevas urbanizaciones se dirijan hacia productos turísticos especializados o instalaciones recreativas compatibles. Los Planes Territoriales Parciales de Ordenación de las Comarcas de Abona y Suroeste han de contemplar conjuntamente la ordenación de Los Cristianos-Las Américas.
- 5-D Política de suelo, vivienda y equipamientos: además de la prioritaria actuación singular citada en el entorno de Cabo Blanco, las inversiones concretas en esta línea deben articularse en los núcleos urbanos preferentemente en San Isidro y en los principales del eje de medianías, de acuerdo con los criterios del sistema de núcleos urbanos propuesto.

## SECCIÓN 5ª: MODELO DE ORDENACIÓN DEL SUROESTE

### 2.2.5.1. Consideraciones previas

- 1-E Situación y delimitación: franja de la vertiente suroeste de la isla acotada por el macizo de Teno al noroeste, y, al sureste, por el de Adeje y la alineación Roque del Conde-Guaza-Rasca. El límite norte lo define el borde del Valle de Santiago con el macizo de Teno hasta el entorno de Erjos; el sureste se hace coincidir con la división municipal entre Adeje y Arona; el este (superior) con los Espacios Naturales de La Corona Forestal y del Chinyero. Comprende partes de los municipios de Santiago del Teide, Guía de Isora y Adeje. Tiene una superficie aproximada de 17.143 hectáreas.
- 2-E Morfología del territorio: amplia ladera de características diferenciadas por tramos: en el municipio de Adeje (salvo el accidentado relieve del Macizo de Adeje y la confluencia de los barrancos) se constituye por materias coluviales del desmantelamiento del Macizo de Adeje, con poca pendiente y amplia plataforma litoral; el primer tramo del municipio de Guía (hasta una línea entre Playa de San Juan y Chirche) tiene grandes barrancos con fuerte incidencia de procesos erosivos en la formación de suelos; el último tramo es de topografía más suave, formada por acumulación de coladas recientes, con predominio de malpaíses; el Valle de Santiago, estrechamiento formado por la cercanía entre el edificio central y el macizo de Teno, cierra la comarca.
- 3-E Desarrollo: con muy escasa población y recursos, hasta mitad de siglo los núcleos se localizaban mayoritariamente por encima de los 300 m, área más favorable a los cultivos, cada uno vinculado a un asentamiento litoral. El desarrollo de la agricultura intensiva propicia la ocupación de las tierras bajas y la aparición de barrios junto a las plantaciones. Desde los 60 el turismo de masas, con la ejecución de grandes infraestructuras genera una intensa colonización de la banda litoral con áreas turísticas de diversos tipos y estimula el crecimiento poblacional en toda la comarca.
- 4-E Función en el conjunto insular: esta comarca es el ámbito principal para el desarrollo turístico de cara al futuro, tanto por la entidad de los planes aprobados como por las expectativas existentes. Este desarrollo debe vincularse al mantenimiento del paisaje agrícola y a la consolidación de los principales núcleos residenciales. Esta comarca es una de las que cuenta con más posibilidades de crecimiento

socioeconómico, lo que exige una especial selección de las opciones concretas, tanto en la coordinación de los diversos sectores como en los ritmos de intervención, para garantizar el adecuado equilibrio.

### 2.2.5.2. Distribución básica de los usos

- 1-E Esquema general: la estructura natural del territorio condiciona la distribución de los usos prioritarios de la comarca en franjas horizontales: la banda litoral donde se alternan áreas urbanizadas (sobre todo turísticas) y agrícolas, la franja intermedia de vocación mayoritariamente agrícola intensiva; el eje de medianías, soporte de los asentamientos principales; y la zona alta donde se intercalan áreas naturales, agrícolas tradicionales y núcleos rurales de interés patrimonial.
- 2-D Áreas de protección económica: la categoría 3 cubre la amplia franja entre el litoral y el corredor insular (hasta Tamaimo), salvo en los suelos de interés natural (malpaíses y barrancos); la categoría 2 abarca los suelos en que se ha desarrollado tradicionalmente la agricultura de medianías.
- 3-D Áreas de protección ambiental: forestales potenciales en los terrenos altos de poco valor agrícola, seguidas de forestales consolidadas en el borde superior de la comarca; área de costa protegida en el tramo entre Playa de San Juan y Callao Salvaje, así como el entorno vinculado al Sitio de Interés Científico de La Caleta; en el sureste de la comarca se protege el gran espacio del macizo de Adeje, así como el accidentado terreno entre los barrancos de El Inglés y de El Agua; en la zona central de la comarca abundan las áreas de protección de barrancos, junto al Monumento Natural de la Montaña de Tejina; en el extremo norte, los bordes del Valle de Santiago se consideran en gran parte como áreas de interés natural.
- 4-D Otras áreas de regulación homogénea: la franja litoral delimitada por el eje costero queda formada (salvo enclaves de interés natural) por áreas urbanas y de interés estratégico, estas últimas vinculadas a nuevos desarrollos turísticos. El resto de áreas de vocación urbana se vinculan a los núcleos de medianías.

### 2.2.5.3. El sistema de núcleos urbanos

- 1-D Criterios de actuación: el PIOT propone una estructura de asentamientos basada en el fomento del desarrollo residencial compacto de los núcleos de mayor capacidad de crecimiento, la recualificación y consolidación del modelo de ocupación turística litoral y de eventuales enclaves intermedios, y la recuperación patrimonial de los núcleos rurales altos; evitando la dispersión de edificaciones en el territorio.
- 2-D Núcleos principales del eje de medianías: son las tres cabeceras municipales (Adeje, Guía de Isora y Santiago del Teide) sobre los que se deben priorizar las actuaciones públicas de política de suelo, vivienda y dotaciones, que consoliden y amplíen selectivamente las tramas. Aunque fuera del eje de medianías, Tamaimo se considera núcleo principal complementario de Santiago del Teide, al objeto de que participe de políticas públicas residenciales que compensen la desviación del corredor insular.
- 3-D Núcleos secundarios del eje de medianías: juegan un papel complementario del sistema urbano principal y deben regirse por los mismos criterios que éste, si bien la prioridad de las actuaciones debe ser menor; se trata de los núcleos de Arguayo, Chío, Tejina de Guía, Tijoco, Los Menores y Armeñime.
- 4-D Alcalá-Playa de San Juan: ambos núcleos, y el espacio costero intermedio, se conciben como un importante centro de desarrollo urbano en el que se combinen los usos residenciales con otros de servicio vinculados al sistema de asentamientos litorales y al puerto de Fonsalía. Las actuaciones en materia de infraestructuras (variantes del eje costero y puerto) deben ser punto de partida para la ordenación urbana del conjunto y de reserva de piezas de carácter estratégico y de centralidad.
- 5-D Áreas turísticas costeras: las urbanizaciones y cascos residenciales existentes desde Las Américas hasta Los Gigantes deben ser objeto de actuaciones de reforma interior con los criterios señalados en las normas sobre turismo del PIOT. Las nuevas operaciones turísticas han de irse insertando en la estructura de ordenación buscando la ruptura de la continuidad mediante la disposición de espacios no urbanizados intermedios (agrícolas o naturales). La ciudad turística Los Cristianos- Playa de Las Américas, pese a quedar dividida por dos comarcas, se ordenará de forma coordinada, a efectos de su correcta incardinación de la estructura comarcal.

- 6-D Enclaves turísticos intermedios: en la amplia franja entre la costa y el corredor insular cabe, de acuerdo a la normativa del PIOT, el desarrollo de áreas turísticas singulares vinculadas a grandes equipamientos de ocio (resorts) siempre que se dispongan autónomamente respecto a la estructura territorial y sean compatibles con el mantenimiento global del paisaje agrícola (uso principal).
- 7-D Núcleos rurales de medianías altas: dada la importancia turística de esta comarca y la riqueza patrimonial de estos asentamientos altos (Valle de Arriba, Chiguergue, Aripe, Chirche, El Jaral, Las Fuentes, Vera de Erques, Tijoco Alto, Taucho, La Quinta, Ifonche) es necesario emprender una política cuidadosa de recuperación funcional de los mismos, vinculada a usos de turismo rural de muy baja intensidad.
- 8-E Conforme a la definición de tipos de núcleos urbanos expuesta en el artículo 2.1.2.3, en la comarca Suroeste se distinguen los siguientes:

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-a	<b>Alcalá – Fonsalía – Playa San Juan</b>	Residencial y productivo
	Áreas urbanas: Playa de San Juan y Alcalá.	
	<b>Los Cristianos – Las Américas</b>	Turístico
	Áreas urbanas: Los Cristianos, Playa de Las Américas y La Caleta.	
Núcleo II-b	<b>Adeje</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Adeje	
	<b>Los Gigantes – Puerto Santiago</b>	Turístico
	Áreas urbanas: Acantilado de Los Gigantes, Puerto de Santiago y El Varadero (Alcalá)	

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo III-a	<b>Guía de Isora</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Guía de Isora	
	<b>Tamaimo</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Tamaimo	
	<b>Santiago del Teide</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Santiago del Teide	
	<b>Abama</b>	Turístico
Áreas urbanas: Abama (Playa de San Juan)		
Núcleo III-b	<b>Armeñime</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Armeñime	
	<b>Los Menores</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Los Menores (Armeñime)	
	<b>Tijoco</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Tijoco Bajo	
	<b>Tejina de Guía</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Tejina (Guía de Isora)	
	<b>Chío</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Chío	
	<b>Arguayo</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Arguayo	
	<b>Piedra Hincada</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Piedra Hincada (Playa de san Juan)	
	<b>Urbanizaciones costeras</b>	Turístico
Áreas urbanas: Costa de Adeje (Ricasa, Marazul, Iboybo, Callao Salvaje y Barranco de las Torres). Estas urbanizaciones deben mantenerse como núcleos independientes separados entre sí por espacios naturales o agrícolas.		

#### 2.2.5.4. Las infraestructuras

- 1-D El PIOT define explícitamente como infraestructura integrante del Modelo de Ordenación Insular en esta comarca, el futuro puerto de Fonsalía, cuya finalidad principal es el transporte de pasajeros y mercancías entre Tenerife y las tres islas occidentales. La centralización de estos tráficos convertirá a tal instalación en un nodo articulador del territorio circundante, generador de actividades y del desarrollo urbanístico de su entorno. En consecuencia, el PIOT confiere a esta actuación el carácter de Operación Singular Estructurante, que no se limitará exclusivamente a las obras portuarias sino que debe incluir la ordenación y adaptación conjunta del espacio urbano entre Alcalá y Playa de San Juan, potenciando su centralidad funcional en la comarca a través de la implantación de actividades comerciales, recreativas y dotacionales que configuren un centro comarcal de servicios; además, la ejecución de esta OSE estará coordinada y vinculada a la del corredor insular sur, que asegura su adecuado acceso e inserción en el modelo.

#### 2.2.5.5. El modelo viario y de transportes

- 1-D Criterios generales de actuación: el modelo viario y de transportes de la comarca basado en dos ejes longitudinales (costero y de medianías) comunicados entre sí transversalmente por vías de menor entidad en sentido costa cumbre. Los dos viarios longitudinales, y en general los que constituyen el sistema viario básico de la comarca, han de ser objeto de un profundo proceso de remodelación, ya que dan evidentes muestras de sobresaturación, cuidando especialmente el papel de los viarios como soporte de otras infraestructuras, especialmente las de transporte colectivo y canalizaciones y su papel de articuladores de la estructura comarcal.
- 2-D Corredor insular sur: prolongación de la actual TF-1, cuyo primer tramo habrá de trazarse cercano y sensiblemente paralelo a la C-822, de forma que ésta se vincule directamente a la futura autovía como eje articulador de los asentamientos urbanos. El segundo tramo ha de girar hacia la costa desde un punto entre Tijoco y Tejina de Guía, para llegar hasta la Operación Singular Estructurante de Fonsalía y el nuevo puerto insular. El corredor insular sur, en los dos tramos en que discurre por la comarca, tendrá características de autovía, separada de usos urbanos y edificatorios, y en la concreción de su trazado se preverán sólo enlaces con aquellos elementos que sean integrantes del modelo viario comarcal.

- 3-D Corredor insular oeste: nace desde el giro del corredor insular sur hacia la costa y deberá prolongarse hasta el final de la comarca para continuar a enlazar con el corredor norte, manteniéndose en las cercanías de los núcleos principales de medianía. La intervención será por fases previendo a largo plazo la posibilidad de que tenga carácter de autopista en todo su recorrido; su ejecución incluirá la mejora de los accesos a los núcleos residenciales existentes y la restricción de accesos al resto del territorio, de modo que se centralice el crecimiento residencial en los citados núcleos.
- 4-D Eje costero: ha de cumplir la función de articular los núcleos costeros y, al mismo tiempo, definir el límite del subámbito turístico litoral en el tramo entre La Caleta y Los Gigantes. Sus características deben ser las propias de una vía urbana de alta capacidad de tráfico, pero condicionada en su trazado, velocidad y características de diseño y ambientales, a su carácter de eje estructurador de una zona turística de ocio. En su primer tramo (hasta La Caleta) ha de coincidir con los viarios urbanos que, provenientes del nudo del corredor insular para el acceso a Los Cristianos, comunica las urbanizaciones turísticas del litoral; en su segundo tramo (desde La Caleta hasta pasado Callao Salvaje) habrá de ser definido a través del planeamiento general de Adeje, mediante la reforma, en su caso, de los distintos planes parciales; por último, a partir del encuentro con el eje diagonal Adeje-Callao Salvaje, su trazado se basará en la actual TF-6237, con las intervenciones necesarias (variantes, ampliaciones) para cumplir los requisitos exigidos.
- 5-D Eje Adeje-costa: elemento diagonal de estructuración comarcal, que sensiblemente sigue el tramo de la TF-6237 hasta su unión con el eje costero preferentemente en el enlace con el viario transversal de subida a Tijoco.
- 6-D Eje Guía-Los Gigantes: elemento diagonal en parte coincidente con la TF-623 que deberá ser mejorada en su trazado, y que debe llegar al enlace del eje costero con la TF-1481 de Los Gigantes a Santiago del Teide.
- 7-D Eje Los Gigantes-Erjos: elemento que estructura la subunidad comarcal del Valle de Santiago y que coincide en su primer tramo con la TF-1481 y en el segundo con la C-820. La desviación del corredor insular oeste en esta comarca exige la mejora de este viario potenciando el desarrollo urbano residencial de los núcleos de su recorrido (especialmente, de Tamaimo). Esta carretera deberá adoptar su carácter al de recorrido paisajístico, y turístico y al de eje de estructuración comarcal de sus

principales núcleos. A este fin se deberán acometer inversiones específicas en esta carretera y en los núcleos de población para mejorar su funcionalidad y atractivos turísticos

- 8-D Ejes transversales: la estructura viaria comarcal se completa con una serie de elementos menores de trazado sensiblemente transversal y que coinciden con carreteras existentes, si bien requieren en muchos casos de mejoras puntuales. Entre los corredores insulares sur y oeste, estos ejes son escasos debido a la importancia de los diagonales (Adeje-La Caleta, Tijoco Bajo-Marazul, TF-6233). Por encima del corredor oeste, se disponen una serie de ejes que permiten el acceso desde éste a los asentamientos rurales de las zonas altas (Taucho-La Quinta, Tijoco Alto, Vera de Erques, El Jaral, Aripe-Chirche, Chiguerge, Valle de Arriba).

#### **2.2.5.6. Los equipamientos**

- 1-D El PIOT no contempla en esta zona ningún equipamiento específico de carácter insular. Sin embargo, como ya se ha señalado respecto a las infraestructuras, se pretende ubicar en torno al puerto de Fonsalía un centro de servicios que concentre las principales dotaciones culturales, deportivas, etc., de carácter comarcal.

#### **2.2.5.7. Criterios de actuación**

- 1-D Criterios generales: la futura conformación territorial de esta comarca está muy vinculada al desarrollo turístico y, por tanto, adquieren una importancia fundamental las líneas de actuación propuestas por el PIOT en la regulación del turismo, sin perjuicio de la ejecución del resto de políticas sectoriales.
- 2-D Política agrícola: el suroeste da soporte a la mayor extensión de cultivos intensivos de la isla que configuran el paisaje del litoral y las medianías bajas. Por ello que debe ser un importante destinatario de las acciones públicas dentro del Plan Insular de Desarrollo Agrario, de modo que se fomente el mantenimiento del paisaje agrícola predominante en el cual se inserten las distintas operaciones y actuaciones sectoriales (turísticas, residenciales, etc). Desde otro punto de vista, los planeamientos deberán procurar la preservación de la agricultura como actividad productiva y como conformadora del paisaje agrícola como entorno para la actividad turística.

- 3-D Política industrial y terciaria: para satisfacer las necesidades de suelo para actividades terciarias e industriales ligadas al desarrollo turístico de la comarca se propone la ubicación de piezas de suelo de dimensiones limitadas en el entorno de Los Olivos (Adeje) y del área Tijoco-Tejina de Guía.
- 4-D Política turística: dos son las líneas de actuación turística con incidencia directa en esta comarca: la de recualificación de las áreas existentes, especialmente a través de acciones de reequipamiento e infraestructura y la de rehabilitación de los núcleos rurales con valor patrimonial para destino turístico, a través de la inversión directa pública y el fomento de las actuaciones privadas acordes con los objetivos de ordenación del PIOT. Indirectamente, el desarrollo turístico debe coordinarse con la política de fomento agrario de la comarca y con programas sectoriales de inversión pública (especialmente de actuaciones en el litoral y ejecución de dotaciones). Los Planes Territoriales Parciales de Ordenación de las Comarcas de Abona y Suroeste han de contemplar conjuntamente la ordenación de Los Cristianos-Las Américas.
- 5-D Política de suelo, vivienda y equipamientos: las inversiones concretas en esta línea deben ir dirigidas a lograr la consolidación y ampliación controlada de los núcleos de medianía de acuerdo a la estructura de ordenación propuesta.

## SECCIÓN 6ª: MODELO DE ORDENACIÓN DE ICOD – DAUTE – ISLA BAJA

### 2.2.6.1. Consideraciones previas

- 1-E Situación y delimitación: situada en el noroeste de la isla, entre Teno, el Valle de La Orotava y el Macizo Central. Los bordes oeste y norte están definidos por los límites de los Espacios Naturales de Teno y de La Corona Forestal y por la TF-2228; el borde este coincide con el límite entre los municipios de S. Juan de La Rambla y Los Realejos en el Barranco de Ruiz. Comprende los municipios de San Juan de La Rambla, La Guancha, Icod, Garachico, El Tanque, Los Silos y Buenavista del Norte, salvo las partes adscritas al Macizo Central en el caso de los cinco primeros y al Macizo de Teno en el caso de los tres últimos; tiene una superficie total aproximada de 11.539 hectáreas.
- 2-E Morfología del territorio: se configura como una rampa quebrada, de forma irregular, que asciende hasta las faldas del Teide. Esta rampa, formada por coladas procedentes de la dorsal de la isla, se entrega contra el Macizo de Teno, quedando colgada sobre el acantilado que conforma su vertiente norte; al pie de este acantilado, emisiones volcánicas recientes conforman una extensa plataforma de suave relieve: la Isla Baja.
- 3-E Desarrollo: el asentamiento poblacional en la comarca fue muy pujante, cimentado en la riqueza agrícola de las medianías bajas, dando origen a un conjunto de núcleos (Icod, Garachico) concentrados y de estructura muy clara y a un poblamiento disperso basado en la estructura agrícola. La evolución reciente del poblamiento se ha caracterizado por una tendencia a la dispersión, sobre todo en la amplia franja de medianías por debajo de los 500 metros. Sólo algunos núcleos principales (Icod y, en menor medida, La Guancha) ven reforzado su peso; el resto de los asentamientos es muy disperso y con graves carencias de estructuración urbana. En cambio, en la subunidad de la Isla Baja, si bien con menor peso demográfico, predomina aun el hábitat concentrado en los núcleos mayores (Garachico, Los Silos, Buenavista), frenándose la dispersión por la necesidad de conservar los suelos de cultivo intensivo.
- 4-E Función en el conjunto insular: los usos tradicionales y las características naturales de la comarca le dan una clara vocación agrícola (agricultura intensiva costera y cultivos de secano en las medianías)

que debe complementarse con alternativas vinculadas sobre todo al mantenimiento y aprovechamiento de sus recursos paisajísticos. Si bien el nivel socioeconómico de esta comarca exige una fuerte atención del sector público a fin de reducir sus déficits infraestructurales y dotacionales, así como la excesiva dependencia laboral exterior, ello no debe suponer procesos de transformación que conlleven la pérdida de su carácter o el crecimiento excesivo de su población.

#### **2.2.6.2. Distribución básica de los usos**

- 1-E Esquema general: está muy condicionado por el relieve de la comarca, cuyos principales accidentes van delimitando las grandes piezas de uso agrícola sobre las que se superpone la estructura propuesta de asentamientos residenciales.
- 2-D Áreas de protección ambiental: ocupan un porcentaje muy elevado de la comarca: los acantilados de La Culata que forman la divisoria entre las dos subunidades (Isla Baja y Valle de Icod), la Reserva de Chinyero y casi toda la costa, así como la notable red de barrancos del extremo este y amplias áreas forestales consolidadas y potenciales.
- 3-D Áreas de protección económica: la zona costera de la Isla Baja, es una de las principales zonas de agricultura intensiva de Tenerife, y presenta también sólidos valores para su desarrollo turístico, por lo que se incluye en la categoría 3; el resto de las zonas bajas de la comarca se incluyen en la categoría 1. Las áreas agrícolas 2 se delimitan por encima de los núcleos principales del Valle de Icod, terrenos tradicionales de cultivos de secano.
- 4-D Otras áreas de regulación homogénea: las áreas urbanas corresponden a los núcleos principales propuestos en el modelo de asentamientos; en el área central del Valle de Icod se delimitan, dada la indefinición actual de su vocación de uso, amplias piezas de protección territorial.

### 2.2.6.3. El sistema de núcleos urbanos

- 1-D Criterios de actuación: se configura Icod (tanto por su peso relativo como por su posición central en el modelo de ordenación) como el núcleo principal con función de cabecera comarcal. El PIOT delimita los perímetros de los cascos urbanos y sus ensanches con el criterio de priorizar sobre ellos la inversión pública en urbanización y equipamientos, así como el crecimiento residencial de la comarca.
- 2-D Núcleo de Icod: debe ser el ámbito prioritario de actuaciones públicas de política de suelo, vivienda y equipamientos, con especial atención a la solución de su trama urbana con el modelo viario. El planeamiento propiciará la compactación del núcleo con la ordenación e integración en el conjunto de los numerosos vacíos intersticiales; de otra parte, los procesos de expansión deberán dirigirse hacia el este en la franja comprendida entre el eje costero y el cierre del corredor insular.
- 3-D Núcleo de La Guancha-San José: es el segundo casco en orden de importancia desde el punto de vista de la política de crecimiento residencial. En este los criterios de actuación son similares a los de Icod, debiéndose propiciar la integración urbanística del casco con los barrios cercanos, incorporando los numerosos espacios vacíos intermedios.
- 4-D Núcleos costeros: quedan articulados por el corredor insular y su prolongación a través del eje costero (Las Aguas, San Juan de la Rambla, Santa Catalina, Santo Domingo, Buen Paso, San Marcos, Garachico, San Pedro de Daute, La Caleta, Los Silos y Buenavista). En general, para todos ellos se propone una política de reordenación interior y solución de la integración entre sus tramas urbanas y el modelo viario comarcal, limitando los procesos de expansión fuera de los perímetros delimitados.
- 5-D Medianía oriental: comprende la amplia franja comprendida entre los núcleos de Icod y La Guancha, en la cual existe una compleja red de asentamientos lineales a borde de camino intercalada entre terrenos de cultivo. Deberá propiciarse una ordenación de estas áreas rurales, reconduciendo los procesos de ocupación edificatoria de forma compatible con el mantenimiento del paisaje y la productividad agrícola de los terrenos.

- 6-D Núcleos de la medianía occidental: se sitúan en torno al eje de la carretera general del norte (Genovés, San Juan del Reparó, El Tanque) y -en menor medida- del eje de medianías altas (La Vega, La Montañeta, San José de Los Llanos). Los altos valores paisajísticos del área donde se asientan deben orientar cuidadosamente su desarrollo hacia la resolución de sus problemas internos de vialidad, reforzando las características que les permiten formar parte de los circuitos turístico-recreativos de la isla y limitando su expansión dispersa fuera de los perímetros propuestos.
- 7-D Asentamientos rurales: en el esquema de ordenación se identifican una serie de pequeños núcleos de características eminentemente rurales y que no se consideran como parte del sistema urbano comarcal, siendo su destino el mantenimiento de sus dimensiones y usos tradicionales, junto a actuaciones de rehabilitación patrimonial y de turismo rural. La mayoría de estos núcleos se ubica sobre el eje de medianías altas (sobre todo en el término de Icod), si bien algunos quedan en el extremo occidental de la comarca, en áreas agrícolas en el entorno del espacio natural de Chinyero.
- 8-E Conforme a la definición de tipos de núcleos urbanos expuesta en el artículo 2.1.2.3, en la comarca de Icod – Daute - Isla Baja se distinguen los siguientes:

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-b	<b>Icod</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Icod de los Vinos, El Amparo, San Felipe, La Mancha, Cueva del Viento y Santa Bárbara.	
	<b>Las Almenas – Buen Paso</b>	Productivo y residencial
	Áreas urbanas: Buen Paso	

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo III-a	<b>La Guancha – San José</b>	Residencial
	Áreas urbanas: La Guancha, San José, La Vera y Las Rosas.	
	<b>Garachico</b>	Residencial
	Áreas urbanas: San Pedro de Daute y Garachico	
	<b>El Tanque</b>	Residencial
	Áreas urbanas: El Tanque	
	<b>Los Silos – San José</b>	Residencial
	Áreas urbanas: El Casco y San José	
	<b>Buenavista</b>	Residencial
Áreas urbanas: Buenavista del Norte		
Núcleo III-b	<b>San Juan de la Rambla – Las Aguas</b>	Residencial
	Áreas urbanas: San Juan de La Rambla y Las Aguas	
	<b>Genovés</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Genovés	
	<b>San Juan del Reparó</b>	Residencial
	Áreas urbanas: San Juan del Reparó	
	<b>La Vega</b>	Residencial
	Áreas urbanas: La Vega	
	<b>San José de Los Llanos</b>	Residencial
	Áreas urbanas: San José de los Llanos	
	<b>La Caleta</b>	Residencial
	Áreas urbanas: La Caleta y Caleta de Interián	
	<b>San Bernardo</b>	Residencial
	Áreas urbanas: San Bernardo y Las Canteras	
	<b>Santa Catalina – Santo Domingo</b>	Residencial
Áreas urbanas: Santa Catalina y Santo Domingo		

#### 2.2.6.4. Las infraestructuras

- 1-D Criterios generales: en esta comarca el PIOT define sólo como infraestructuras de nivel insular las que forman el modelo viario y de transportes. La estructura actual de modelo está conformada por un eje costero (el corredor insular que atraviesa la comarca desde su límite con la del Valle de La Orotava hasta Buenavista), dos ejes longitudinales (de medianías altas y la carretera general al oeste de Icod) y con cuatro transversales que unen núcleos de costa y de medianía. La problemática actual de dicho modelo se centra en el núcleo de Icod, nodo central de la estructura viaria, y en la evidente insuficiencia del corredor insular oeste. La actuación se centra en la previsión de una variante al corredor insular con mayor capacidad de tráfico que el actual y, si bien esta actuación se encuentra físicamente encuadrada en la comarca de Teno, la comunicación directa de la Isla Baja con el sur de la isla mediante un nuevo corredor comarcal discurrirá bajo la cumbre de Bolico.
- 2-D Corredor insular norte: en su primer tramo (desde el Valle de La Orotava hasta el corredor insular oeste) debe tener características de vía de alta capacidad y trazado muy cercano a la carretera actual. El segundo tramo (definido por la variante norte de Icod y su prolongación hasta Buenavista) tiene mucha menos demanda de tráfico pero, al ser la única salida eficaz de la Isla Baja, se considera parte del corredor para facilitar su defensa y eficaz funcionalidad. Su actual trazado presenta graves problemas de capacidad que deben resolverse (eliminación de servidumbres, variantes de núcleos) sin atentar contra la preservación paisajística del entorno.
- 3-D Corredor insular oeste: su trazado quedará definido en el entorno de Icod por la variante sur del núcleo, a cota inferior a la del eje de medianías altas y atendiendo especialmente a su conexión con el entramado urbano de forma que se realice a través del mínimo número de enlaces posibles. Pasado el entorno de Icod, este viario habrá de atravesar el acantilado de La Culata, seguir en un trazado próximo a la actual C-820 para dar servicio a los núcleos de medianías, hasta llegar a la comarca del suroeste por encima del núcleo de Santiago del Teide. El corredor insular oeste (de nueva ejecución en todo su recorrido dentro de la comarca) debe resolverse con características de trazado de vía de alta capacidad, si bien en una primera fase se ejecutaría como vía rápida, garantizándose en cualquier caso las necesarias reservas de suelo y el control de enlaces y procesos de colonización de sus márgenes. De otra parte, el altísimo valor natural del territorio que atraviesa (Reserva Natural Especial

del Chinyero) obliga a que las soluciones de diseño y ejecución sean especialmente cuidadosas e integradas en el paisaje.

- 4-D Carretera general del norte: coincide con la actual C-820 desde Icod (en su conexión con la variante oeste del casco que enlaza los corredores insulares norte y oeste) hasta Santiago del Teide. Esta carretera deberá adoptar su carácter al de recorrido paisajístico y turístico y al de eje de estructuración comarcal de sus principales núcleos (Genovés, San Juan de Reparó, El Tanque, Ruigómez), en detrimento de las funciones de comunicación, que serían asumidas por el corredor insular. A este fin se deberán acometer inversiones específicas en esta carretera y en los núcleos de población para mejorar su funcionalidad y atractivos turísticos.
- 5-D Eje de medianías altas: es la continuación de uno de los ejes longitudinales de la comarca del Valle de La Orotava que, proveniente de Los Realejos (TF-221) llega a La Guancha y sigue hasta la parte alta del núcleo de Icod, definiendo el límite superior y estructurando las áreas de crecimiento residencial de las medianías en ese sector. A partir de Icod, este eje coincide sensiblemente con viarios existentes y debe enlazar y articular los núcleos de El Amparo, La Vega, La Montañeta y San José de Los Llanos; para finalizar en su actual enlace con la carretera general del norte a la altura del puerto de Erjos.
- 6-D Ejes transversales: el modelo viario se completa con ejes transversales que conectan los elementos ya descritos y crean un mínimo mallado de la estructura comarcal. Salvo el que une el núcleo de La Guancha con los costeros de Santa Catalina y San Juan de La Rambla, el resto de los ejes señalados en el esquema de ordenación tienen un carácter secundario, ante la importancia de los viarios longitudinales, las circunvalaciones de Icod y la densa red de viarios locales en la banda oriental de medianías de la comarca.

#### **2.2.6.5. Los equipamientos**

- 1-D Criterios generales: el PIOT plantea en esta comarca una operación de gran entidad para el desarrollo dotacional del noroeste de la isla: el Complejo hospitalario socio-sanitario asistencial del norte de Tenerife.

- 2-D Complejo hospitalario socio-sanitario asistencial del Norte: se conforma como el equipamiento sanitario de mayor entidad y radio de servicio del noroeste de la isla, y su ubicación está prevista en el municipio de Icod.

#### **2.2.6.6. Criterios de actuación**

- 1-D Criterios generales: el desarrollo de la comarca debe apoyarse en actuaciones de carácter local, dirigidas a satisfacer los déficits existentes y aprovechar los recursos endógenos; por ello, adquieren especial importancia las líneas programáticas en materia de agricultura y desarrollo rural recogidas en las Propuestas de Actuación.
- 2-D Política agraria: debe tenderse al desarrollo máximo de sus potencialidades agrícolas, impulsando tanto el desarrollo del cultivo intensivo como de los cultivos de secano de medianías, así como sus singularidades a través de las producciones de calidad (cultivos biológicos, denominaciones de origen) y su vinculación con la industria turística a través de la promoción del consumo de productos de la comarca.
- 3-D Política industrial y terciaria: debe ir dirigida a la creación y/o remodelación de pequeños polígonos de servicios asociados a las principales zonas de actividad de la comarca y al almacenamiento y manipulación de la producción agropecuaria.
- 4-D Política turística: los objetivos principales para esta comarca son, por un lado, preservar aquellas zonas y enclaves de interés natural y patrimonial que puedan constituir un atractivo turístico y, por otro, potenciar la actividad agropecuaria como configuradora de su paisaje. La consecución de estos objetivos permitirá configurar el área como un zona turística especializada ligada a la explotación del potencial endógeno de sus numerosos recursos naturales, culturales y paisajísticos, con una baja intensidad alojativa, pero con gran presencia en los circuitos recreativos comerciales.
- 5-D Política de suelo, vivienda y equipamientos: las prioridades en este campo vienen dadas por las necesidades de dotación de los suelos existentes y por la creación de las infraestructuras necesarias para soportar los futuros crecimientos. En todo caso, las medidas de disciplina urbanística han de reforzarse notablemente. La distribución del equipamiento debe responder a la estructura de la

comarca con centro en Icod donde deben concentrarse los equipamientos de nivel comarcal y centros secundarios en La Guancha, El Tanque-San Juan del Reparo y Garachico-Los Silos-Buenavista, que deben concentrar los equipamientos destinados a sus respectivas áreas de influencia.

## SECCIÓN 7ª: MODELO DE ORDENACIÓN DEL VALLE DE LA OROTAVA

### 2.2.7.1. Consideraciones previas

- 1-E Situación y delimitación: vertiente de barlovento entre las comarcas de Acentejo y Daute. El borde este es el límite municipal entre La Orotava y Santa Ursula, coincidente con la cumbre de la ladera del mismo nombre; el oeste, el límite municipal de San Juan de La Rambla con Los Realejos en el Barranco de Ruiz; el sur, el límite del Parque Natural de la Corona Forestal. Comprende los municipios de La Orotava, Los Realejos y El Puerto de La Cruz salvo las partes altas de los dos primeros adscritas a la comarca del Macizo Central. Tiene una superficie total aproximada de 7.216 hectáreas.
- 2-E Morfología del territorio: se trata de un plano inclinado que suaviza sus pendientes a medida que desciende, limitado lateralmente por dos bruscos escarpes (Tigaiga y Santa Ursula) sensiblemente paralelos. La costa es acantilada, salvo en el tramo del Puerto de La Cruz, elevándose bruscamente en los límites oriental y occidental de la comarca. Existen buenas playas de arena negra al pie de los acantilados. En su extremo occidental, el Valle se abre hacia el mar, dejando una estrecha franja cultivable, la Rambla de Castro, un espacio natural emblemático de la isla.
- 3-E Desarrollo: su riqueza agrícola propició una pronta colonización, que dio origen a tres importantes núcleos: La Orotava, Los Realejos y El Puerto de La Cruz. En la actualidad es una comarca intensamente poblada, tanto en las medianías como en la costa, debido a la importancia de las dos actividades económicas más relevantes a escala insular: la agricultura y el turismo. Sobre el esquema triangular de núcleos citado se ha basado el desarrollo de la comarca, a través de dos procesos distintos: de un lado, el crecimiento edificatorio disperso, especialmente en la franja de medianías, vinculado en su origen a los usos agrícolas y muy intensificado a medida que pierde carácter agrario la población; de otro lado, la expansión de las áreas urbanizadas, tanto en base a ensanches turísticos del Puerto de la Cruz y otros ámbitos de la costa, como a piezas de nuevo suelo residencial en medianías. El esquema original de los tres núcleos ha variado significativamente tanto en sus relaciones como tamaños. Han aparecido otros núcleos de muy distintas características (turísticos, residenciales de desarrollo ortodoxo, núcleos de trama rural de fuerte crecimiento espontáneo, áreas industriales, etc), y prácticamente la totalidad de la extensión del Valle está salpicada por una

densísima red de caminos y vías que soportan a sus márgenes edificaciones, en detrimento de los espacios de cultivo.

- 4-E Función en el conjunto insular: es ésta la comarca central y de mayor peso demográfico y económico de la vertiente norte insular; su desarrollo futuro, y, en gran medida, el de las adyacentes, está vinculado al mantenimiento y potenciación de su capacidad turística, lo que exige un importante esfuerzo de reorientación de su oferta que pasa por notables mejoras de sus infraestructuras complementándolas con instalaciones de ocio, junto a un control del crecimiento y recuperación de los valores paisajísticos (tanto naturales como agrícolas) de la comarca. La recuperación turística (sobre todo del Puerto de La Cruz) y el mantenimiento del peso socioeconómico en relación a la vertiente norte y al conjunto insular, deben ser los objetivos primordiales de las políticas de intervención, que, al mismo tiempo, han de ser compatibles con la preservación del singular paisaje del Valle.

#### **2.2.7.2. Distribución básica de los usos**

- 1-E Esquema general: en la distribución de usos propuesta ha primado la voluntad de reforzar el modelo de estructuración de los núcleos urbanos existentes en función, asimismo, del esquema viario. De este modo, se pretende completar las áreas urbanas limitando los procesos de dispersión, condición imprescindible para posibilitar el mantenimiento de piezas significativas de uso agrícola.
- 2-D Áreas de protección económica: el PIOT delimita como áreas de uso agrícola la mayor parte de las piezas de suelo del Valle que no se vinculan al modelo de núcleos urbanos ni son elementos singulares objeto de protección. La confluencia de valores para la explotación agrícola y turística ha motivado la inclusión de las áreas no urbanas ni dignas de protección ambiental, situadas entre el corredor insular y el mar, en la categoría 3 de este tipo de áreas. La categoría 1 se extiende desde el corredor insular hasta el límite superior de los núcleos de La Orotava, Los Realejos e Icod el Alto, si bien debe ser matizada para la Rambla de Castro (por exigencias de protección del espacio natural). La categoría 2 comprende los terrenos con valor agrícola situados entre el límite anterior y el inicio de las zonas altas de escasa productividad y potencialidad forestal.
- 3-D Áreas de protección ambiental: bosques potenciales en los terrenos altos de poco valor agrícola lindantes con los de categoría agrícola 2; bosques consolidados en las zonas boscosas del borde

superior de la comarca y en las laderas de Tigaiga y Santa Úrsula; laderas en las áreas no boscosas de las laderas de Tigaiga; se protegen también la franja litoral no urbanizada, los conos volcánicos y la red de barrancos principales.

- 4-D Otras áreas de regulación homogénea: corresponden a las urbanas y de expansión urbana delimitadas de acuerdo a la propuesta de estructuración de los asentamientos urbanos y las de protección territorial, delimitadas por la ausencia de una vocación claramente definida, que ha de ser concretada por el planeamiento.

### **2.2.7.3. El sistema de núcleos urbanos**

- 1-D Criterios de actuación: potenciar la compactación de los núcleos de La Orotava, Los Realejos y El Puerto de la Cruz, formando un sistema de núcleos principales, urbanizados, equipados y correctamente insertos en la estructura territorial; acotar el crecimiento de los núcleos menores completando sus tramas; y limitar los procesos de edificación dispersa a áreas acotadas de la comarca, reconduciéndolos hacia formas de asentamiento compatibles con el modelo de ordenación.
- 2-D Núcleos de La Orotava y Los Realejos: colmatar los vacíos urbanos, completar la estructura viaria coordinándola con la comarcal (especialmente en Los Realejos) y mejorar la dotación de equipamientos, con el fin de consolidar sus tramas urbanas a través de una política pública de suelo y vivienda en los grandes vacíos interiores.
- 3-D Puerto de La Cruz: el objetivo de la ordenación ha de ser su recualificación turística en base a un conjunto de actuaciones coordinadas de mejoras infraestructurales, del nivel de equipamientos (sobre todo recreativos), de la planta alojativa y de la imagen urbana, que aumenten su atractivo de cara a los visitantes. Para conseguir estos fines se propone la ejecución de una operación singular estructurante que pretende la rehabilitación del casco urbano, el reacondicionamiento del frente litoral y la integración del puerto previsto. Los programas de recualificación turística del área urbana consolidada del Puerto de la Cruz, pese al ámbito acotado de las actuaciones que comprendan, deben coordinarse e integrarse con las distintas intervenciones de las políticas turísticas sobre la comarca, único modo de lograr los objetivos globales de desarrollo para el Valle.

- 4-D Icod el Alto: este núcleo de trama rural ocupa con caserío disperso una amplia extensión en un ámbito agrícola relativamente alto y poco integrado en la estructura funcional del resto de la comarca. Su desarrollo debe permitir un cierto crecimiento y articulación interna, mejorando sus condiciones infraestructurales y dotacionales, pero sin admitir la expansión urbanizada de su perímetro.
- 5-D Sistema de núcleos de la medianía central: son los comprendidos en la amplia banda entre La Orotava y Los Realejos, sobre los que se deben implementar políticas de ordenación y de actuación dirigidas a la resolución de sus problemas internos (trama urbana, reequipamiento local, mejoras de infraestructura) más que a la expansión de sus límites. En esta franja, por otra parte, los planeamientos municipales deben regular los procesos de ocupación dispersa hacia estructuras territoriales residenciales compactas, evitando la parasitación de los ejes básicos del modelo viario, permitiendo la compatibilidad con los usos agrícolas y previendo las fórmulas de transición hacia tramas urbanas en las cercanías de los núcleos.
- 6-D Asentamientos rurales: localizados en las zonas altas del Valle y articulados por el eje de medianías altas. Deben mantenerse sus actuales dimensiones y usos tradicionales, junto a actuaciones de rehabilitación patrimonial y turismo rural.
- 7-E Conforme a la definición de tipos de núcleos urbanos expuesta en el artículo 2.1.2.3, en la comarca del Valle de La Orotava se distinguen los siguientes:

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-a	<b>La Orotava</b>	Residencial
	Áreas urbanas: La Orotava, Dehesa Alta, Los Gómez, Las Cuevas, San Antonio y San Miguel.	
	<b>Los Realejos</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Los Realejos	
	<b>Puerto de la Cruz</b>	Mixto
	Áreas urbanas: Puerto de La Cruz, Toscal-Longuera y El Durazno	
Núcleo II-b	<b>San Jerónimo – Las Arenas</b>	Productivo
	Áreas urbanas: Las Arenas y San Jerónimo	
Núcleo III-a	<b>Sistema de núcleos de la medianía central</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Las Candías, La Luz, La Perdoma, Cruz Santa y Montaña Zamora.	

#### 2.2.7.4. Las infraestructuras

- 1-D Consideraciones generales: en esta comarca, el PIOT sólo define explícitamente como infraestructuras del Modelo Insular las que integran el modelo de la red viaria y de transportes. La estructura viaria de la comarca está organizada en torno a la articulación longitudinal de los dos cascos principales de medianía (La Orotava y Los Realejos) y su relación transversal con el área urbana del Puerto de La Cruz, buscando reforzar el modelo de ordenación de los asentamientos.
- 2-D Corredor insular: asegura la continuidad con las comarcas adyacentes y contiene los puntos de articulación y enlace fundamentales del conjunto de la estructura viaria comarcal. Constituye el viario básico del Valle y ha de estar protegido de edificaciones a sus márgenes. Además, tendrá los mínimos enlaces necesarios para conectar sólo los ejes transversales del modelo comarcal.
- 3-D Ejes de medianías: la franja comprendida entre los núcleos de La Orotava y Los Realejos requiere el reforzamiento de sus viarios longitudinales, especialmente las carreteras TF-2211 y TF-212 con la mejora de trazados y capacidad de tráfico, manteniendo su carácter estructurador de los distintos

núcleos intermedios entre ambos. Estos dos ejes deberán conectarse entre sí mediante los accesos a los dos núcleos extremos y a través de los dos nuevos ejes centrales de trazado transversal, evitándose excesivos cruces así como otras servidumbres que limitan su eficacia.

- 4-D Ejes transversales: la actual malla territorial del Valle está conformada por multitud de viarios que conectan la costa y la medianía, facilitando la intensa ocupación edificatoria y dificultando la funcionalidad circulatoria de los ejes longitudinales. Resulta fundamental una simplificación y jerarquización de estos ejes, limitando el número de sus enlaces con el corredor insular y garantizando la continuidad y funcionalidad viaria de cada uno de los que resulten parte del modelo comarcal. Si bien en el esquema gráfico se recogen cuatro de estos ejes (dos extremos y dos centrales), su concreción definitiva pasa por el estudio detallado de la trama territorial y las posibilidades de actuación sobre los existentes.
- 5-D Subanillo costero: debe discurrir entre los enlaces extremos del corredor insular a modo de circunvalación de las urbanizaciones costeras (especialmente del Puerto de la Cruz), estructurando y diversificando los accesos a la ciudad turística y conectando con la medianía mediante el enlace con los nuevos ejes transversales.
- 6-D Eje de medianías altas: la estructura longitudinal de la comarca se completa con un eje que, desde la carretera de acceso al Portillo hasta la parte alta de Los Realejos, articula los núcleos menores de las medianías altas del Valle. Este viario, basado en elementos existentes, debe tener un carácter secundario respecto al modelo, sin conectarlo con los ejes transversales, para no propiciar el desarrollo de este área.
- 7-D Otros ejes longitudinales: dentro de la comarca existen dos ejes longitudinales que funcionalmente son continuación de carreteras de las comarcas vecinas. El primero es el remate del eje de medianías de Acentejo que desde Santa Ursula continúa hasta la Cuesta de la Villa y por la falda de la ladera llega hasta el núcleo de La Orotava. El segundo es el eje de medianías altas de Daute que viene desde La Guancha sensiblemente coincidente con la TF-221 hasta Icod el Alto para rematar en la parte alta de Los Realejos enlazando con la estructura viaria del Valle.

- 8-D Acceso al Portillo: eje transversal que desde el núcleo de La Orotava asciende hasta el Parque Nacional y que pertenece funcionalmente al Macizo Central.

#### **2.2.7.5. Los equipamientos**

- 1-D Complejo de Equipamientos de Salud del Valle de La Orotava: el PIOT define este único equipamiento de nivel insular en la comarca, que debe concentrar los servicios de tratamientos específicos de salud y belleza a los visitantes, recualificando la oferta turística. La ubicación y características de este equipamiento, que se define como Operación Singular Estructurante y que por tanto habrá de acometerse en base a los criterios expresados en el capítulo 4 del presente Título, serán definidas a través del PTPO de la comarca.

#### **2.2.7.6. Criterios de Actuación**

- 1-D Consideraciones generales: las prioridades de desarrollo de esta comarca deben dirigirse hacia la recualificación de su oferta turística de acuerdo a los criterios señalados al referirse a su función en el conjunto insular. Ello implica que las políticas de actuación agrarias y turísticas adquieren una especial importancia, pero también las de suelo, vivienda y equipamientos en los tres núcleos principales.
- 2-D Política agraria: el Valle debe recuperar su privilegiada imagen paisajística basada en el efectivo aprovechamiento de su capacidad agrícola. Ello exige fomentar e impulsar los cultivos tradicionales de secano y los tropicales y de primor, así como ofrecer nuevas alternativas vinculadas a la recualificación de la producción local. Las líneas de actuación agrarias deben priorizar la recuperación del paisaje agrario, coordinando las inversiones directas sectoriales con otras políticas, como las de control de los procesos edificatorios, de rehabilitación y puesta en uso del patrimonio rural.
- 3-D Política industrial y terciaria: debe dirigirse a la creación y/o remodelación de pequeños polígonos de servicios asociados a las principales zonas de actividad de la comarca y al almacenamiento y manipulación de la producción agropecuaria.
- 4-D Política turística: si a nivel general en la isla, la política turística debe ser el hilo conductor básico de la actuación sobre el territorio, en el caso del Valle de La Orotava, su importancia se magnifica y cobra

mayor relieve por la presencia de un importante enclave turístico, por su carácter (hoy ya dudoso) de emblema paisajístico de la isla, y por la crisis que plantea en la industria turística la degradación ambiental producida por el desordenado desarrollo edificatorio residencial e industrial y la ubicación de nuevas infraestructuras. Si bien el presente plan contempla la realización de una Operación Singular Estructurante que tiene por finalidad la rehabilitación del Puerto de La Cruz, esta actuación debe ser considerada en un contexto más amplio. En este sentido, la totalidad de las actuaciones a realizar en la comarca deben articularse en base a un plan de conjunto que tenga como finalidad básica la recuperación de la calidad turística del Valle, plan que debe informar las actuaciones a realizar en política agrícola, residencial, de equipamientos, industrial, etc. y que convendría articular bajo la figura de un plan comarcal.

- 5-D Política de suelo, vivienda y equipamientos: las líneas de actuación deben dirigirse a la concentración de la residencia en las cabeceras municipales y reconducir los procesos de ocupación edificatoria hacia el modelo de orden que se propone en relación al sistema de núcleos urbanos.

#### **2.2.7.7. Disposiciones particulares para el ámbito de El Rincón, La Orotava.**

- 1-R En el ámbito de El Rincón, se articularán los procedimientos de ejecución oportunos que garanticen la gestión integral de todos sus recursos. En consecuencia, el Planeamiento General incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública en sus distintas competencias, tales como áreas de gestión integrada o de análoga naturaleza y similares objetivos.
- 2-D El Planeamiento General adscribirá el ámbito Territorial de El Rincón, afectado por la Ley 5/1992, de 15 de julio, para la ordenación de la zona de El Rincón, La Orotava, a la categoría de suelo rústico más adecuada.

## SECCIÓN 8ª: MODELO DE ORDENACIÓN DE ACENTEJO

### 2.2.8.1. Consideraciones previas

- 1-E Situación y delimitación: vertiente de barlovento, entre las comarcas del Valle de la Orotava y Area Metropolitana. El borde suroeste es el límite municipal entre Santa Úrsula y La Orotava, coincidente con el escarpe de la Ladera de Santa Ursula; el noreste, el límite municipal entre Tacoronte y La Laguna; el sureste (borde superior), el límite del Parque Natural del Paisaje Protegido de Las Lagunetas. Incluye los municipios de Tacoronte, El Sauzal, La Matanza, La Victoria y Santa Ursula, salvo sus partes altas adscritas a la comarca del macizo Central. Tiene una superficie total aproximada de 7.167 hectáreas.
- 2-E Morfología del territorio: rampa en caída sureste-noroeste desde la dorsal hasta el mar, con terrenos de menor pendiente a medida que se acercan a la costa, especialmente en el área norte donde se amplía el espacio hacia Valle Guerra; territorio accidentado por frecuentes barrancos y por las irregularidades de las coladas volcánicas. La costa es acantilada en su mayor parte a excepción de dos pequeñas plataformas en los municipios del Sauzal y la Matanza.
- 3-E Desarrollo: vinculado históricamente a la comunicación entre La Laguna y La Orotava, a través del camino real que se erigió en eje del poblamiento y sobre el que se ubican los núcleos agrícolas tradicionales de la medianía. El desarrollo turístico y de la agricultura intensiva de exportación, junto a la construcción de la autopista cambian las pautas de ocupación (expectativas no totalmente consolidadas de enclaves turístico-residenciales en la costa), densificación de las edificaciones en base a la red de caminos existentes, pero no su dependencia de las comarcas vecinas. En la actualidad coexiste el paisaje agrario (auge reciente de la vitivinicultura) con un intenso proceso de crecimiento residencial relacionado tanto con la economía turística del Puerto de la Cruz como con la acogida de residentes suburbanos del área metropolitana.
- 4-E Función en el conjunto insular: se ha de compatibilizar su papel como soporte de áreas residenciales de las comarcas vecinas (especialmente la metropolitana) con criterios de ordenación basados en su capacidad de desarrollo endógeno, sobre todo en el sector agrícola (como actividad productiva y como

garante del mantenimiento del paisaje de la comarca), al cual se deben subordinar las operaciones residenciales, productivas y turísticas. La realidad actual y las opciones de desarrollo en el conjunto insular obligan a considerar distintas subunidades comarcales con criterios de ordenación específicos.

### **2.2.8.2. Distribución básica de los usos**

- 1-E Esquema general: predominio mayoritario de las áreas agrícolas, delimitación de las distintas categorías de áreas de interés natural según objetivos de protección y reserva del resto del territorio para la consolidación del modelo de asentamientos.
- 2-D Áreas de protección económica: salvo algunos ámbitos de fuertes pendientes, la categoría 1 abarca desde la costa hasta los asentamientos de medianías en Santa Ursula, La Victoria, La Matanza y hasta la autopista en los municipios de El Sauzal y Tacoronte; categoría 2 aproximadamente hasta los 900 m de altitud.
- 3-D Áreas de protección ambiental: bosques potenciales en los terrenos altos de poco valor agrario lindantes con las áreas agrícolas de categoría 2; bosques consolidados en el borde superior de la comarca; área de costa de máxima protección a toda la franja litoral (salvo dos enclaves); el resto de áreas de interés natural coincide con la importante red de barrancos y las principales alineaciones de conos volcánicos.
- 4-D Otras áreas de regulación homogénea: el valor y vocación agrícola de la comarca descarta la delimitación de áreas de protección territorial; el resto de áreas se justifican en función del modelo de ordenación de los núcleos urbanos.

### **2.2.8.3. El sistema de núcleos urbanos**

- 1-D Criterios de actuación: en base a la estructura territorial propuesta se pretende reconducir los procesos de edificación a un sistema de núcleos urbanizados compactos en los que se concentre el crecimiento y, al mismo tiempo, acotar la ocupación dispersa del territorio en determinados ámbitos, reconduciéndola a formas de orden compatibles con el modelo comarcal.

- 2-D Medianías de Santa Ursula, La Victoria y La Matanza: en la amplia banda entre los dos ejes viarios longitudinales por encima de la autopista, debe propiciarse la nuclearización de las zonas centrales (en principio, las tres cabeceras municipales); en el resto de esta banda se buscará la transición de las formas lineales hacia su progresiva integración en tramas urbanas, protegiendo los suelos agrícolas intersticiales.
- 3-D Núcleo de El Sauzal y entorno costero: en el interior del núcleo deben propiciarse actuaciones que consoliden su estructura urbana. La expansión del casco debe ser por piezas compactas limitadas hacia el interior por el viario costero, tanto hacia el núcleo de El Pris en Tacoronte, como hacia el suroeste (sucesión de urbanizaciones unifamiliares que llegan hasta el inicio de la costa de La Matanza). Además de estos ámbitos, en el resto de la banda costera comarcal sólo se reconoce con vocación urbana el entorno de la urbanización La Quinta.
- 4-D Área de Tacoronte: el núcleo principal y su expansión hacia el norte juegan un papel básico en la articulación de los modelos de ordenación de Acentejo y del área metropolitana, por lo que serán objeto prioritario de las políticas de suelo, vivienda y equipamientos (especialmente en torno al enlace entre el subanillo de Tegueste y la autopista). El núcleo de Tacoronte debe consolidarse adoptando una ordenación urbana más jerarquizada, clara y superando las actuales pautas de crecimiento a borde de camino.
- 5-D Núcleos menores de medianías altas: articulándose en base al eje de medianías altas, la ordenación de estos núcleos (Ravelo y Agua García) debe seguir los criterios generales, buscando la concentración en los puntos centrales (especialmente los cruces con los ejes transversales viarios) y limitando las opciones de crecimiento.
- 6-E Conforme a la definición de tipos de núcleos urbanos expuesta en el artículo 2.1.2.3, en la comarca de Acentejo se distinguen los siguientes:

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-b	<b>Tacoronte</b>	Residencial y productivo
	Áreas urbanas: Tacoronte, El Cantillo, Los Naranjeros, La Caridad, Lomo Colorado, Adelantado, Santa Catalina-Las Toscas, San Jerónimo-Los Perales, Guayonje, Mesa del Mar, San Juan Perales, Puerto de La Madera y el Pris.	
Núcleo III-a	<b>El Sauzal</b>	Residencial
	Áreas urbanas: El Sauzal y Puntillo del Sol	
	<b>La Matanza</b>	Residencial
	Áreas urbanas: La Matanza de Acentejo y San Antonio (La Matanza)	
	<b>La Victoria</b>	Residencial
	Áreas urbanas: La Victoria de Acentejo, Los Bajos y Tagoro y La Resbala.	
	<b>Santa Úrsula</b>	Residencial
Áreas urbanas: Santa Úrsula, La Vera y Cuesta de La Villa.		
Núcleo III-b	<b>Ravelo</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Ravelo	
	<b>Agua García</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Agua García	

#### 2.2.8.4. Las infraestructuras

- 1-D Criterios generales: en esta comarca el PIOT sólo define explícitamente como infraestructuras del Modelo Insular las que integran el modelo de la red viaria y de transportes. La estructura viaria de la comarca queda conformada por cuatro ejes viarios que articulan longitudinalmente la banda más antropizada y que se conectan transversalmente; en la parte norte (término municipal de Tacoronte) se disponen dos elementos que cierran el modelo viario de la comarca metropolitana.
- 2-D Corredor insular: viario fundamental de la comarca; las actuaciones, manteniendo sus actuales características, deben dirigirse a la protección de su carácter de autopista (supresión de accesos

directos y reserva para ampliación) y reordenación de los enlaces en coherencia con el resto de elementos del modelo viario comarcal.

- 3-D Eje de medianías: estructurador básico de los núcleos mayores de la medianía (Tacoronte, La Matanza, La Victoria, Santa Ursula), debe compatibilizar una alta capacidad de servicio con el carácter de eje ordenador básico de una estructura urbana expansiva. El diseño de cada tramo dependerá de los condicionantes de la ordenación urbanística; deberá intervenir en los tramos urbanos más conflictivos y resolver su continuidad desde el nudo de La Matanza hacia el área metropolitana.
- 4-D Eje de medianías altas: desde el eje anterior a la altura del casco de Santa Ursula asciende hasta el subanillo sur en el entorno de Agua García; con carácter de eje local complementario continua por Las Lajas y El Ortigal Bajo hasta el cierre exterior del corredor insular. Su función es articular los barrios altos de la comarca (Los Altos, La Resbala, San Antonio, Ravelo) y definir el límite superior de los procesos de urbanización de la medianía.
- 5-D Eje costero: viene desde La Punta del Hidalgo con el fin de articular los núcleos costeros de los municipios de la comarca (El Pris, Mesa del Mar, Guayonge, El Calvario, núcleo y urbanizaciones costeras del Sauzal, La Quinta) y servir de referencia para la ordenación urbanística de ese área; su trazado deberá aprovechar vías ya existentes, si bien resolviendo sus discontinuidades y disfuncionalidades.
- 6-D Mallado de la estructura longitudinal: los viarios transversales que interconecten los ejes longitudinales deberán garantizar la máxima coherencia del modelo global, especialmente en los enlaces del corredor insular (debe destacarse el eje entre El Sauzal y Ravelo que en el nudo con la TF-5 deberá enlazar también con la prolongación de la carretera del norte).
- 7-D Subanillo Guajara-Tacoronte: estructura la subunidad Tegueste-Tejina-Valle Guerra de la comarca metropolitana para enlazar en Tacoronte con el corredor insular; su trazado en el término de Tacoronte, aún cuando ha de cumplir un papel articulador de la ordenación urbana, debe preservarse de servidumbres edificatorias y de uso que mermen su funcionalidad estructurante territorial.
- 8-D Subanillo sur del área metropolitana: pertenece funcionalmente a la comarca metropolitana; el tramo que discurre por Acentejo no debe fomentar procesos urbanísticos; por tanto, sólo se plantean

intervenciones de mejora; salvo en el tramo Agua García-Tacoronte, cuyo trazado definitivo se vincula a la ubicación del enlace con la TF-5.

#### **2.2.8.5. Los equipamientos**

- 1-D No se plantea el emplazamiento de ningún Equipamiento Insular en esta comarca; la distribución de los equipamientos comarcales debe responder a una estructura descentralizada, acorde con la paridad de las cabeceras municipales que, indistintamente, pueden albergar dotaciones de carácter municipal o comarcal.

#### **2.2.8.6. Criterios de actuación**

- 1-D Consideraciones generales: las prioridades de desarrollo deben basarse en la implementación de los criterios generales señalados respecto a las distintas políticas sectoriales, sobre todo las agrarias (profundización en el sector vitivinícola y nuevas alternativas vinculadas a la recualificación de la producción local) y las de suelo, vivienda y equipamientos.
- 2-D Política agraria: debe profundizarse en la línea seguida en el sector vitivinícola abriendo nuevas alternativas vinculadas a la recualificación de la producción local.
- 3-D Política industrial y terciaria: se atenderá especialmente la promoción pública de pequeños polígonos (servicios, talleres, almacenes) vinculados a la estructura urbana de los núcleos principales y a la promoción de nuevos espacios productivos de ámbito comarcal, que acojan las instalaciones de ámbito supralocal.
- 4-D Política turística: los objetivos principales para esta comarca son, por un lado, preservar aquellas zonas y enclaves de interés natural y patrimonial que puedan constituir un atractivo turístico y, por otro, potenciar la actividad agropecuaria como configuradora de su paisaje. La consecución de estos objetivos permitirá configurar el área como un zona turística especializada ligada a la explotación del potencial endógeno de sus numerosos recursos naturales, culturales y paisajísticos, con una baja intensidad alojativa, pero con gran presencia en los circuitos recreativos comerciales. La rehabilitación y aprovechamiento del patrimonio rural para uso turístico y recreativo vinculado a la naturaleza y la

agricultura, y el acondicionamiento del litoral, para el uso recreativo de los visitantes y de la población local han de ser los ejes de actuación en este campo.

- 5-D Política de suelo, vivienda y equipamientos: las inversiones concretas en esta línea deben dirigirse hacia la completación y concentración de los núcleos cabecera municipal y a reconducir los procesos de ocupación edificatoria hacia el modelo de orden que se propone en relación al sistema urbano y rural de asentamientos.

## SECCIÓN 9ª: MODELO DE ORDENACIÓN DEL MACIZO CENTRAL

### 2.2.9.1. Consideraciones previas

- 1-E Situación y delimitación: abarca el sector central de la isla comprendiendo el Parque Nacional del Teide, el Parque Natural de La Corona Forestal, el Paisaje Protegido de Las Lagunetas y parte de la Reserva Natural Especial del Chinyero; los límites de estos Espacios Naturales delimitan la comarca, salvo en el extremo noroeste donde queda limitada por la carretera TF-2228. El Macizo Central incluye las partes altas de casi todos los municipios de la isla. Tiene una superficie total de 66.777 hectáreas.
- 2-E Morfología del territorio: en una posición central se sitúa el complejo Teide-Pico Viejo, que se eleva más de 1.500 metros sobre Las Cañadas, la planicie que lo circunda por el sur y el este. Desde el este del edificio Teide-Cañadas parte en sentido nororiental el eje de la dorsal, cumbre de altitud descendente que divide las dos vertientes del noreste insular. El circo de las Cañadas queda delimitado morfológicamente por una línea semicircular de cumbres, cuyas faldas forman las partes altas de las comarcas del Sureste, Abona y las accidentadas estribaciones del Macizo de Adeje. Un último eje de cumbres parte del edificio central en dirección noroeste hacia el Macizo de Teno, señalando la divisoria entre las comarcas del Suroeste y Daute. Así, junto al edificio central, ocupan la comarca una serie de laderas que responden a la morfología descrita, con pendientes fuertes que disminuyen a medida que pierden altitud, y en las que se disponen numerosos accidentes morfológicos de menor entidad. Dichas laderas están cubiertas mayoritariamente por pinares: la Corona Forestal que circunvala el edificio central.
- 3-E Desarrollo: es un área prácticamente deshabitada, que tuvo cierta relevancia en el pasado como proveedora de productos forestales y como dehesa, además de su importancia (que continua hoy) como reguladora del equilibrio ecológico insular, sobre todo en cuanto a los procesos hidrológicos de recarga del acuífero. En la actualidad, esta comarca se configura como la principal dotación de carácter natural y paisajístico de la isla, lo que ha impulsado la ubicación de algunos equipamientos singulares en su interior (parador, teleférico), con una masiva afluencia de visitantes. De otra parte, sus notables condiciones naturales la han convertido en lugar de emplazamiento de infraestructuras de nivel insular

(de telecomunicaciones, galerías de agua) así como instalaciones especiales de carácter científico (Astrofísico).

- 4-E Función en el conjunto insular: constituye la gran reserva natural de la isla, donde se hallan buena parte de sus recursos naturales y paisajísticos y se desarrollan procesos ecológicos esenciales. Tiene una importancia primordial en la oferta de ocio tinerfeño, tanto a los visitantes como a los residentes. Así pues, el objetivo fundamental en la ordenación y actuaciones sobre el Macizo Central debe ser el de mantener y potenciar sus dos funciones principales (reserva natural y dotación recreativa) garantizando que los usos e instalaciones que se emplacen en su interior contribuyan al desarrollo socioeconómico tinerfeño y a la satisfacción de las demandas dotacionales de sus habitantes sin merma alguna de los recursos naturales de la comarca.

#### **2.2.9.2. Distribución básica de los usos**

- 1-D Esquema general: la totalidad de la comarca está constituida por áreas de protección ambiental, destacando bosques consolidados y potenciales, que forman anillos concéntricos en la base del macizo, un importante sector de laderas en la cúspide de la vertiente sur, los malpaíses de Las Cañadas y el complejo Teide-Pico Viejo.
- 2-D Criterios de ordenación: el uso principal de toda la comarca es el de preservación y conservación, compatible con el recreativo vinculado a la naturaleza y el paisaje. Este uso recreativo se presenta en dos formas básicas diferenciadas territorialmente: de un lado, la amplia Corona Forestal con un papel fundamental en la red insular de espacios libres; y de otra parte, Las Cañadas del Teide que se configura como un recurso clave para el turismo de la isla, con una alta intensidad de uso. Además de los usos recreativos, la comarca debe seguir alojando actividades que, pese a su menor intensidad, son fundamentales en el desarrollo tinerfeño (científicas, hidrológicas, de servicios infraestructurales, etc). La evolución futura de todas ellas deberá plantearse desde una visión de conjunto supeditada al uso principal de conservación.

### 2.2.9.3. Las infraestructuras

- 1-D Esquema general: desde un punto de vista insular, el PIOT sólo define a estos efectos la estructura viaria de la comarca. Sin embargo, las cumbres de la isla contienen infraestructuras de gran importancia para el funcionamiento de la isla, como antenas de telecomunicaciones, o los observatorios astrofísicos, cuyo papel futuro debe ser determinado con mayor grado de precisión a través de los planes de infraestructuras y equipamientos y en el marco de la planificación comarcal.
- 2-D Consideraciones generales sobre las infraestructuras viarias: se considera que la red está ya definitivamente consolidada y no debe alterarse ni ejecutarse elementos de nuevo trazado. La función de cualquier vía que discurra por el Macizo Central, es proporcionar acceso a las zonas altas de la isla, de acuerdo a las intensidades de los usos que en las mismas puedan desarrollarse; no deben entenderse, por tanto, como soportes de tráfico de comunicación entre núcleos o centros de actividad ajenos a la comarca, ni tampoco como estructuradores de ocupaciones edificatorias del territorio. Debido al gran valor natural y paisajístico del entorno, en cualquier intervención viaria en la comarca debe primar el carácter paisajístico para el disfrute del entorno, supeditando a tales criterios la velocidad y la capacidad de tráfico. Por tales razones, deberá justificarse que cualquier viario del Macizo Central cumple sus funciones con el mínimo impacto ambiental, y no permite el acceso de visitantes a ningún área por encima de su capacidad de acogida.
- 3-D Viaros del Modelo comarcal: el eje central de Las Cañadas es la actual C-821 entre El Portillo y Boca de Tauce. Del Portillo parten dos ejes de acceso: el primero llega al Área Metropolitana enlazando en la Esperanza con la red metropolitana y coincide con la actual C-824; el segundo es la C-821 en el tramo que llega hasta el eje de medianías altas del Valle de La Orotava, a la altura de Aguamansa. De Boca de Tauce parten asimismo otros dos ejes: uno es el tramo de la C-821 hasta el núcleo de Vilaflor, a partir del cual se ramifica en los tres ejes transversales del modelo viario de Abona; el otro coincide con la actual C-823 que deberá llegar hasta el enlace con el corredor insular noroeste en las proximidades de Chío.

#### 2.2.9.4. Los equipamientos

- 1-D Criterios generales: esta comarca constituye por sí misma un equipamiento básico, tanto por su importancia como espacio libre para la población insular como por su carácter de atractivo turístico de primer orden que ostenta el Parque Nacional del Teide. Los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos que conforman el Macizo Central, desarrollarán las determinaciones de la presente sección considerando, entre otras, en el papel del Macizo Central como área de uso colectivo, en función de las capacidades de acogida específicas de las zonas delimitadas, de los requerimientos de conservación y de las posibilidades de aprovechamiento y uso de los recursos.
- 2-D Complejo de Servicios del Macizo Central: el PIOT propone con el carácter de Operación Singular Estructurante, al exterior del Parque Nacional pero cerca de su acceso por El Portillo, la ejecución de un complejo en el que se concentren las instalaciones dotacionales que requiere un Espacio Natural de tal magnitud, e incluso otras de titularidad pública que las complementen de forma compatible con los objetivos de protección. Este área deberá permitir la eliminación progresiva del resto de edificios e infraestructuras, recuperando el paisaje natural, y regular los excesos de demanda de acceso al Parque Nacional o a las zonas con mayores limitaciones de uso de la comarca.

#### 2.2.9.5. Criterios de actuación

- 1-D Criterios generales: el doble carácter de la comarca como reserva natural y como equipamiento turístico solicitado por una cantidad cada vez mayor de visitantes requiere que los instrumentos de ordenación correspondientes adecuen la ordenación al papel que ostentan en la comarca. Dicha adecuación debe basarse en los criterios siguientes:
- determinación de la capacidad de acogida de los distintos sectores del Espacio Natural y de los recursos que posee para admitir usos turísticos y recreativos
  - elaboración y puesta en práctica de un sistema de regulación del uso público del espacio compatible con la preservación de sus valores y generador de recursos para su mantenimiento. En tal marco deberán implementarse mecanismos de control que limiten el número de visitantes a cada uno de los distintos sectores, de acuerdo con su capacidad de

acogida, y que impulse la utilización de recursos infrautilizados, disminuyendo así la presión sobre las áreas que experimentan un mayor deterioro o presentan mayor fragilidad.

- adecuación de la infraestructura de acogida del espacio al modelo de uso público planteado.

2-D La interdependencia funcional de los distintos sectores de la comarca aconseja considerar su territorio unitariamente, al menos en la ordenación y regulación del uso público; ello sin perjuicio de que tales criterios y disposiciones de conjunto puedan ser desarrolladas por los instrumentos propios de cada ámbito territorial: Planes Rectores del Parque Nacional de Teide y del Parque Natural de la Corona Forestal y resto de las figuras de ordenación de los espacios naturales protegidos de la comarca.

## SECCIÓN 10ª: MODELO DE ORDENACIÓN DE ANAGA

### 2.2.10.1. Consideraciones previas

- 1-E Situación y delimitación: comprende el ámbito delimitado como Parque Rural de Anaga incorporando parte de los términos municipales de Santa Cruz, La Laguna y Tegueste, con una superficie aproximada de 14.257 hectáreas. El área suroeste del Macizo de Anaga, que cierra por el este la Vega de La Laguna, se considera parte del ámbito de la Comarca Metropolitana.
- 2-E Morfología del territorio: dada su gran antigüedad geológica, el relieve de Anaga ha sido profundamente modelado por las acciones erosivas de la escorrentía y el mar. En términos globales se configura como un macizo de dos vertientes divididas por un eje de cumbres. Las dos vertientes son laderas de pendientes muy pronunciadas surcadas abundantemente por profundos barrancos. Los fuertes desniveles, y la orientación del macizo, enfrenteado a los vientos alisios, provocan una gran variedad de situaciones bioclimáticas traducida en una singular riqueza en ecosistemas naturales flora y fauna que se conservan en buena parte del territorio.
- 3-E Desarrollo: la escasez y dificultad de los terrenos de cultivo limitaron el poblamiento tradicional de la comarca a pocos y pequeños asentamientos, conformando un paisaje integrado y equilibrado con la forma natural del territorio. El desarrollo y crecimiento económico y la paralela quiebra de la agricultura tradicional cambian radicalmente la evolución de la comarca. A partir de los años 70 Anaga asume progresivamente funciones de esparcimiento vinculadas a la conurbación metropolitana, facilitadas por la ejecución de numerosas vías de acceso. La presión sobre el macizo intensifica los procesos de edificación residencial (en gran parte de carácter temporal) vinculados al mercado metropolitano, llegando a niveles de intensidad difícilmente compatibles con la capacidad de acogida de la comarca.
- 4-E Función en el conjunto insular: los atractivos naturales de esta comarca, en una isla turística, se convierten en el más seguro motor de su desarrollo socioeconómico. Compatibilizar el desarrollo de su función dotacional turístico-recreativa y de los usos tradicionales con la conservación de los recursos naturales y de los procesos ecológicos es el objetivo de ordenación de Anaga, primando estos últimos sobre el resto de usos que puedan implementarse en la misma.

### 2.2.10.2. Distribución básica de los usos

- 1-D Esquema general: la mayor parte de la comarca está integrada por áreas de protección ambiental: bosques consolidados y potenciales en las cumbres del macizo, y laderas, que descienden desde los límites inferiores de aquéllas hasta el mar. Las áreas de protección económica son todas de categoría 2 y se limitan a los terrenos que se encuentran roturados.

### 2.2.10.3. El sistema de núcleos urbanos

- 1-D Criterios de ordenación: sólo el núcleo de Taganana se considera como área urbana en el Modelo de Ordenación Comarcal. El Plan Rector de Uso y Gestión podrá delimitar otros núcleos rurales a partir del reconocimiento de los existentes y sus eventuales ampliaciones, siempre en base a las pautas tradicionales de asentamiento y a las capacidades de acogida de cada parte del Espacio Natural. En todo caso, tales ordenaciones tendrán por finalidad las necesidades de crecimiento endógeno evitando cualquier medida que estimulara procesos de edificación de viviendas destinadas a nuevos residentes.
- 2-E Conforme a la definición de tipos de núcleos urbanos expuesta en el artículo 2.1.2.3, en la comarca de Anaga se distinguen los siguientes:

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo III-b	<b>Taganana</b>	Residencial
	Áreas urbanas: Taganana	

#### **2.2.10.4. Las infraestructuras**

- 1-D Esquema general: desde un punto de vista insular, el PIOT sólo define la estructura viaria de la comarca. La estructura viaria está ya definitivamente consolidada (no debe alterarse con la ejecución de nuevos elementos de nivel comarcal) y se conforma por un eje longitudinal que sigue la línea de cumbres y otro transversal que une los dos núcleos litorales principales de ambas vertientes (San Andrés y Taganana).
- 2-D Criterios generales: debido al carácter de espacio natural de esta comarca, son válidos los criterios que se señalaron para la del Macizo Central sobre las intervenciones viarias. La existencia de mayores presiones en Anaga que en la comarca anterior hace que resulte aquí más importante evitar que las mejoras de accesibilidad incentiven procesos de ocupación edificatoria. Por tanto, toda intervención sobre un elemento viario se admitirá sólo si satisface los requerimientos mínimos de comunicación de núcleos existentes y se resuelve de modo tal que no posibilite nuevos crecimientos.
- 3-D Viarios del modelo comarcal: el eje longitudinal de cumbres lo forman las actuales TF-114 y TF-1123 desde la ronda este de La Laguna hasta El Bailadero (la continuación hasta Chamorga se considera local). El eje transversal coincide con las actuales TF-112 y TF-1124, desde San Andrés (donde enlaza con el eje costero metropolitano) hasta Taganana (la continuación hasta Benijo tiene carácter local).

#### **2.2.10.5. Los equipamientos**

- 1-D Criterios generales: en la comarca no se propone ningún Equipamiento Insular, ya que para lograr los objetivos planteados sobre Anaga debe actuarse a través de un programa sostenido de intervenciones de pequeña dimensión que deriven de una planificación global del conjunto de la unidad territorial, desde la óptica de su desarrollo como espacio natural, área de poblamiento y uso tradicional y equipamiento recreativo especialmente vinculado al conjunto metropolitano.

### 2.2.10.6. Criterios de actuación

- 1-D Consideraciones generales: bajo la perspectiva global expresada en el punto anterior la ordenación y gestión de la comarca debe desarrollar detalladamente el régimen de usos e instalaciones que puedan y/o deban implantarse en las distintas áreas, según sus capacidades de acogida específicas, requisitos de conservación y opciones de aprovechamiento de los recursos existentes.
- 2-D Criterios generales: la interdependencia funcional de los distintos sectores de la comarca, como espacio natural, área de uso tradicional y equipamiento recreativo solicitado por una cantidad cada vez mayor de visitantes obliga a plantear de modo global su adecuación a tales funciones, que deberá basarse en los criterios siguientes:
- Los mismos que se señalan para la comarca del Macizo Central en relación a la regulación del uso público del Espacio Natural.
  - Puesta en marcha de un programa de desarrollo sostenible destinado a fomentar las actividades agropecuarias y turístico-recreativas compatibles con los valores naturales del espacio. Dicho programa debe contar con la participación de las comunidades locales a fin de promover su mejora socioeconómica.
  - Elaboración de un catálogo de elementos del patrimonio cultural dignos de especial protección y de una estrategia adecuada para su preservación.
  - Adecuación de las infraestructuras y equipamientos de la comarca al modelo de uso y desarrollo resultante de los criterios anteriores.
- 3-D El Plan Rector de Uso y Gestión deberá incorporar la ordenación del espacio litoral del Parque Rural, desarrollando los contenidos establecidos en el artículo 1.2.6.3 sobre los PTPO del litoral.

## SECCIÓN 11ª: MODELO DE ORDENACIÓN DE TENO

### 2.2.11.1. Consideraciones previas

- 1-E Situación y delimitación: el macizo de Teno forma la punta noroccidental de la isla y coincide con el Parque Rural de ese nombre. Comprende parte de los municipios de Santiago del Teide, Buenavista, Los Silos y El Tanque, con 7.990 hectáreas.
- 2-E Morfología del territorio: el macizo de Teno es de planta triangular, con vertientes accidentadas que descienden abruptamente al suroeste, formando los acantilados de Los Gigantes, y hacia el norte, sobre la Isla Baja. Sus laderas están surcadas por profundos barrancos muy encajados, en cuyas desembocaduras se ubican las escasas playas. El macizo está culminado por una plataforma de relieve relativamente suave donde se concentran los asentamientos y los aprovechamientos agropecuarios.
- 3-E Desarrollo: su escaso poblamiento se emplazó en núcleos de pequeño tamaño cerca de los terrenos cultivables, sobre todo en el valle de El Palmar, entrada natural desde la Isla Baja. La mejora de los viarios ha permitido un ligero crecimiento de estos núcleos, así como su inclusión en recorridos turísticos (caso de Masca). Sin embargo, el esquema tradicional sigue vigente en sus pautas básicas, sin que las presiones de usos ajenos sobre sus valores naturales y paisajísticos (principalmente los turístico-recreativos) hayan aún alcanzado la intensidad de otros entornos similares.
- 4-E Función en el conjunto insular: las principales opciones de futuro para Teno se vinculan al aprovechamiento turístico de sus altos valores paisajísticos, naturales y patrimoniales, supeditado claramente al uso principal de preservación ambiental.

### 2.2.11.2. Distribución básica de los usos

- 1-D Esquema general: la mayor parte del espacio está constituido por áreas de protección ambiental, destacando las forestales, en las partes altas del macizo, y las laderas, que descienden desde los límites inferiores del área potencialmente forestal. Las áreas agrícolas son de categoría 2 y tienen una

dimensión muy limitada, destaca la amplia meseta de Teno Alto, de alta calidad como pastos ganaderos. Sólo el núcleo de El Palmar se considera con cierto carácter urbano, mientras el resto de los asentamientos han de ser entendidos como rurales y delimitados en función de su dimensión actual.

### **2.2.11.3. El sistema de núcleos urbanos**

- 1-D Criterios de ordenación: sólo un asentamiento (El Palmar) adquiere un cierto nivel urbano. Las actuaciones en este núcleo deben dirigirse a la colmatación y eventual ampliación limitada de su trama, ubicando en su interior los principales equipamientos comarcales y resolviendo en el marco de su ordenación las posibles intervenciones sobre el eje viario comarcal. El resto de los núcleos de la comarca deben tratarse como asentamientos rurales, resolviendo los déficits dotacionales y de servicios vinculados a usos tradicionales y eventualmente de turismo rural, pero sin propiciar el crecimiento de sus perímetros.

### **2.2.11.4. Las infraestructuras**

- 1-D Esquema general: desde un punto de vista insular, el PIOT sólo define a estos efectos la estructura viaria de la comarca. La estructura viaria está ya definitivamente consolidada y se conforma por un único eje longitudinal que atraviesa la comarca y la comunica en sus dos extremos con las de Daute y Suroeste. Debido a su carácter de espacio natural, en esta comarca son válidos los criterios que se señalan para la de Anaga.
- 2-D Viaros del modelo comarcal: el único eje corresponde con las actuales carreteras TF-1426 (Buenavista-Las Portelas) y TF-1427 (Las Portelas-Santiago del Teide). Este eje debe conservar su carácter de recorrido paisajístico integrado en el entorno circundante.
- 3-D Mejora de la comunicación Buenavista-Santiago del Teide: las necesidades de mejor comunicación directa entre la Isla Baja y el sur de la isla se solventarán mediante un túnel, evitando intervenir sobre la carretera existente en superficie, dado el gran impacto que tendría una solución de ese tipo.

#### **2.2.11.5. Los equipamientos**

- 1-D Criterios generales: en Teno no se define ningún equipamiento de carácter insular, ya que para lograr los objetivos de desarrollo planteados debe actuarse a través de programas sostenidos de intervenciones de pequeña dimensión derivadas de una planificación global del conjunto de la unidad territorial, desde la óptica de su desarrollo como espacio natural, área de poblamiento y uso tradicional y dotación recreativa con un aprovechamiento limitado vinculado al turismo.

#### **2.2.11.6. Criterios de actuación**

- 1-D Criterios generales: deben ser los mismos que se señalan respecto a la comarca de Anaga, adaptados a sus peculiaridades y prioridades específicas.
- 2-D El Plan Rector de Uso y Gestión deberá incorporar la ordenación del espacio litoral del Parque Rural, desarrollando los contenidos establecidos en el artículo 1.2.6.3 sobre los PTPO del litoral.



## Capítulo 3: Las Áreas de Regulación Homogénea

---

### SECCIÓN 1ª. GENERALIDADES

#### 2.3.1.1. Definición

- 1-E El PIOT define el **modelo de distribución de usos en la isla** mediante la división de su territorio en ámbitos de ordenación que presentan cierta uniformidad interna en cuanto a sus características geográficas y morfológicas, y en cuanto a las actividades que sustentan o puede sustentar.
- 2-E El PIOT agrupa los ámbitos resultantes de la división citada en el párrafo anterior en categorías de igual régimen básico de regulación de usos, denominadas **Áreas de Regulación Homogénea (ARH)**. La delimitación gráfica de las ARH se recoge en los planos correspondientes en los que se configura la distribución básica de los usos propuesta por el PIOT.

#### 2.3.1.2. Clasificación de las Áreas de Regulación Homogénea

- 1-E Las ARH se clasifican, en primer lugar, por el **destino que se les asigna en el modelo de ordenación territorial** y, en segundo lugar, según los regímenes de usos y criterios de desarrollo y gestión diferenciados.
- 2-E En correspondencia con lo dispuesto en el TRLOTENC, se establece una **clasificación de las ARH** en función, por una parte, de los criterios que sigue dicho decreto para agrupar las categorías de Suelo Rústico (protección ambiental, protección de los valores económicos, protección territorial), y por otra, se establecen otras tres categorías cuya justificación se encuentra en su capacidad para admitir usos de naturaleza urbana o infraestructuras y equipamientos de carácter estratégico.

3-E La clasificación resultante de la aplicación de los criterios anteriores es la siguiente:

**Áreas de protección ambiental**

- Protección ambiental 1 (sección 2ª de este capítulo)

1. Montañas
2. Barrancos
3. Laderas
4. Malpaíses y Llanos

- Protección ambiental 2 (sección 3ª de este capítulo)

1. Bosques consolidados
2. Bosques potenciales

- Protección ambiental 3 (sección 4ª)

1. Costeras
2. Marinas

**Áreas de protección económica**

1. Protección económica 1 (sección 5ª)
2. Protección económica 2 (sección 5ª)
3. Protección económica 3 (sección 6ª)

**Áreas de protección territorial** (sección 7ª)

**Áreas de interés estratégico** (sección 8ª)

**Áreas urbanas** (sección 9ª)

**Áreas de expansión urbana** (sección 10ª)

### 2.3.1.3. Contenido de las determinaciones del PIOT sobre las ARH

- 1-E Las siguientes secciones de este capítulo incluyen **disposiciones sobre cada categoría de ARH**, con el contenido que se indica en los párrafos siguientes.
- 2-E **Definición:** para cada categoría de ARH se señalan las características fundamentales que la particularizan con la finalidad de que el planeamiento pueda identificar o asimilar cada uno de sus ámbitos de ordenación con el ARH correspondiente.
- 3-E **Criterios de delimitación:** se señalan los criterios con los cuales el planeamiento debe delimitar los suelos que adscriba a cada categoría de ARH, así como las condiciones que debe cumplir para adscribir terrenos a una categoría diferente a la que les asigna el PIOT.
- 4-E **Objetivos:** que deben inspirar la ordenación de los terrenos adscritos a cada una de las categorías. El régimen normativo establecido por el PIOT para cada ARH obedece a tales objetivos. A su vez, el planeamiento debe justificar que con su ordenación contribuye efectivamente a conseguirlos.
- 5-E **Criterios para el desarrollo de la ordenación:** que deben respetar los planes en la ordenación de los ámbitos adscritos a cada ARH.
- 6-E **Régimen básico de usos e intervenciones:** se define, con carácter genérico, el grado de compatibilidad de los usos e intervenciones así como aquellos usos e intervenciones prohibidos en cada categoría de ARH. A este respecto, el contenido de la regulación de las ARH es el siguiente:
- Uso principal, es el que define la vocación final de un ámbito territorial en su conjunto. Los planes, al regular los usos, permitirán en cualquier finca el ejercicio del uso principal del ARH a la que se adscriba y garantizarán que el resto de usos autorizados sean compatibles con aquel.
  - Usos secundarios, son los compatibles con el principal en una determinada ARH. El PIOT no señala todos los posibles usos secundarios en cada ARH, sino sólo los que preferentemente han de adquirir tal carácter, indicando, en su caso, las condiciones de compatibilidad que deban cumplir para no comprometer el uso principal. El planeamiento, deberá completar los requisitos de admisibilidad de los usos secundarios propuestos (justificando, en su caso, la prohibición de

algunos) y podrá considerar autorizables otros, siempre que no estén expresamente prohibidos por el PIOT en ese ARH.

- Usos incompatibles, son aquellos contradictorios con los objetivos establecidos por el PIOT para un ARH determinada. El planeamiento de desarrollo no podrá permitir ninguna actividad incluida en los usos genéricos prohibidos por el PIOT para el ARH al que se adscriba el ámbito de ordenación correspondiente.
- En relación con las intervenciones, el PIOT sólo señala las que deben prohibirse en cada ARH. El planeamiento establecerá el régimen normativo de todas las intervenciones de modo que posibilite la ejecución de las necesarias para el ejercicio de los usos permitidos, regulando sus niveles de intensidad.

7-E Criterios de gestión: se establecen los criterios que deben presidir las políticas públicas de actuación sobre los ámbitos adscritos a cada categoría de ARH.

#### 2.3.1.4. Alcance de esta normativa

- 1-D Las disposiciones establecidas en este capítulo y en el plano de distribución básica de usos, tienen **carácter de directrices que han de ser desarrolladas por el planeamiento**, sin que puedan aplicarse directamente en la autorización de los actos de uso del suelo e intervenciones, salvo aquellas que se consideran de directa aplicación de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1.1.3.3.
- 2-D Los planes que establezcan la ordenación territorial, de los espacios naturales o urbanísticos definirán un modelo de distribución de usos sobre el territorio, que si bien deben alcanzar una mayor complejidad y detalle que el propio del PIOT, con la delimitación de ámbitos de menor dimensión y mayor precisión normativa, deben **enriquecer pero no contradecir al del PIOT**.
- 3-D Cada uno de estos ámbitos resultantes de la zonificación establecida por el planeamiento, según el papel que cumpla en el modelo de ordenación y los objetivos que el plan le asigne, deberá ser adscrito explícitamente a una categoría de ARH del PIOT. Esta distribución pormenorizada debe ser compatible globalmente con la establecida por el PIOT en el plano de Áreas de Regulación Homogénea

- 4-D En caso de que adscriba suelos a categorías de ARH distintas a las previstas por el PIOT, el plan deberá argumentar los **motivos de divergencia con lo previsto por el PIOT**, justificando, al menos, los siguientes extremos:
- La idoneidad de adscribir tales suelos a una categoría de ARH distinta de la que propone el PIOT, bien en razón de la realidad física, bien por objetivos específicos del planeamiento. En el primer caso, los factores de hecho aducidos deberán ser relevantes, en el sentido de que su presencia baste para aconsejar un tratamiento ordenancístico distinto del que resultaría si se les aplicara el régimen propio del ARH asignada por el PIOT. En el segundo caso, deberá justificarse la coherencia de la nueva ordenación de ese ámbito en relación al modelo conjunto del plan y, además, que el destino que se le asigna (especialmente si es de naturaleza urbanística) cumple las normas sectoriales del PIOT que le fueran de aplicación.
  - Que observe los criterios de delimitación señalados en este capítulo respecto al ARH a la cual se adscribe.
  - Que, al excluir ese ámbito de otra categoría de ARH, no se esté desvirtuando o comprometiendo la ordenación de los terrenos del entorno y, especialmente, dificultando que en éstos se ejerciten las actividades e intervenciones que son propias de la categoría de ARH asignada por el PIOT a los mismos. A tal efecto, se justificará el cumplimiento de las condiciones establecidas en este capítulo respecto al ARH de la cual se excluye tal ámbito de ordenación.
- 5-D Además de la verificación individualizada de la compatibilidad entre cada uno de los ámbitos detallados y las ARH del PIOT, el plan de desarrollo habrá de justificar, en términos globales respecto al conjunto del territorio ordenado, que su **propuesta de distribución de usos es coherente con la establecida desde la escala insular**.
- 6-D El **régimen normativo que establezca el planeamiento** sobre cada uno de los ámbitos resultantes de su división, desarrollará las determinaciones de este capítulo para el ARH a que se adscriba.

## SECCIÓN 2ª. ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 1

### 2.3.2.1. Definición

- 1-D Espacios de **alto interés geomorfológico, ecológico y/o paisajístico** que no están cubiertos por masas boscosas ni responden a la definición de áreas costeras o litorales; cumplen un papel fundamental en la conservación de los recursos naturales y de la calidad de vida, requiriendo especial protección e intervenciones de conservación y mejora.
- 2-D Dentro de las ARH de protección ambiental se distinguen **cuatro subcategorías que habrán de ser tratadas de forma diferenciada** en el desarrollo de su ordenación:
- Montañas: elementos orográficos destacados que, por su abrupto relieve, juegan en el modelo de ordenación el doble papel de referentes básicos del paisaje insular y de soporte de ecosistemas asociados de gran valor natural.
  - Barrancos: hendiduras lineales del relieve originadas por la escorrentía de las aguas. Cumplen importantes funciones en el modelo de ordenación territorial: divisores y estructurantes del territorio, hitos relevantes del paisaje insular, soporte de singulares ecosistemas asociados y elementos fundamentales del sistema hidrológico.
  - Malpaíses y Llanos: espacios de relieve poco abrupto, con suelos de escaso valor edáfico que, al no haber sufrido fuertes transformaciones, mantienen una alta calidad paisajística y valiosos ecosistemas asociados.
  - Laderas: terrenos extensos de fuerte pendiente que no forman parte de elementos individualizables del relieve, como es el caso de las categorías anteriores. Por sus amplias dimensiones, adquieren un importante papel en la configuración global del paisaje tinerfeño.

### 2.3.2.2. Criterios de delimitación

- 1-D En general, el planeamiento delimitará como **ámbitos de ordenación adscritos a ARH de protección ambiental** los suelos que, por sus condiciones reales, cumplan las características definitorias de la categoría pertinente.
- 2-D El **perímetro de los ámbitos adscritos a la categoría de “montaña”** se delimitará a partir de la ubicación de los puntos del terreno en que los cambios significativos de pendiente permiten la identificación unitaria del elemento orográfico. El planeamiento de desarrollo sólo podrá adscribir un ámbito de ordenación que se incluya en un ARH montaña en el plano del PIOT a otra categoría si el régimen normativo que establezca asegura la preservación de la integridad de su relieve y conformación paisajística.
- 3-D Los **límites de los ámbitos adscritos a la categoría de “barranco”**, se delimitarán del mismo modo que las montañas, definiendo sus límites a un lado y otro del eje del cauce, ajustadas a cambios significativos de la pendiente del terreno, siempre que el ancho total resultante sea suficiente para canalizar la máxima avenida en un periodo de retorno de 500 años. En los planos de ARH del PIOT sólo se delimitan los barrancos más relevantes desde la escala insular. Por tanto, corresponderá al planeamiento de desarrollo, a partir de su propia escala de ordenación, completar la red hidrográfica con aquellos otros no señalados en los planos. Sólo se admitirá que ámbitos de ordenación incluidos por el PIOT en el recinto de un ARH barranco resulten adscritos a otra categoría, si ello deriva de un mejor ajuste de la realidad topográfica o quedan incluidos en áreas de interés estratégico urbanas o de expansión urbana, en cuyo caso, el espacio del barranco deberá albergar un uso público y ser objeto de las obras necesarias para garantizar su función como cauce hídrico.
- 4-D La **delimitación de los ámbitos de ordenación adscritos a la categoría de “malpaíses y llanos”** se hará respetando la integridad de la unidad geomorfológica y/o ecológica que lo defina, a partir de la pertinente justificación científica. No se admitirá que ningún ámbito de ordenación del planeamiento de desarrollo que esté incluido en esta categoría por el PIOT sea adscrito a otra ARH, salvo las partes de su superficie que resulten excluidas a través de ajustes puntuales como consecuencia del traslado de escala cartográfica o salvo que se justifique fehacientemente la ausencia de los valores por los que el PIOT ha incluido el sector en esta categoría de ARH.

- 5-D Los **ámbitos de ordenación adscritos a la categoría de “laderas”** se identificarán en base a las pendientes del suelo y a su capacidad de uso, deslindándose de áreas de protección económica o de protección ambiental 2. Los suelos incluidos en esta categoría por el PIOT podrán ser adscritos por el planeamiento de desarrollo a áreas de protección ambiental 2, si tienen cubierta arbórea o se integran en actuaciones de reforestación, o de protección económica 2 si se encuentran efectivamente cultivados, no se admitirá la adscripción de estos terrenos a otra ARH, salvo para reconocer los núcleos urbanos o asentamientos rurales o agrícolas existentes.

### 2.3.2.3. Objetivos

- 1-D El objetivo general para todas estas áreas de regulación homogénea es **garantizar la protección y conservación de los recursos naturales a ellas vinculados**, lo cual se concreta en lo siguiente:
- La preservación de su estructura física, geomorfológica y paisajística, así como de los ecosistemas asociados.
  - La mejora y la recuperación del paisaje, incluyendo la eliminación tanto de los impactos existentes, especialmente los que afectan a la orografía natural (antiguas extracciones, por ejemplo), como de infraestructuras, construcciones y cualesquiera otros elementos artificiales fuera de uso o que resulten incompatibles con los objetivos de ordenación.
  - Conservar, restaurar y extender la cobertura vegetal existente, con la finalidad de evitar la erosión de los terrenos y como fuente de recursos futuros.
  - Fomentar el desarrollo de las masas de vegetación autóctona como fórmula de potenciar la identidad del territorio en su conjunto.
- 2-D En el caso de los barrancos, se plantea además, como objetivo específico, **garantizar la salvaguarda de la capacidad de los cauces naturales**.

### 2.3.2.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación

- 1-D El planeamiento deberá contener las siguientes **disposiciones sobre los ámbitos que sean adscribibles a cualquier categoría de Áreas de Regulación Homogéneas de protección ambiental**:

- Establecimiento de un régimen de especial protección paisajístico, natural y, respecto a los barrancos, funcional, dentro de la ordenación del suelo rústico.
- Reconocimiento de los impactos existentes y propuesta de las medidas necesarias para su restauración.
- Justificación de que los usos e intervenciones permitidos son compatibles con la capacidad de carga del espacio y el mantenimiento de la integridad de sus valores naturales.

#### 2.3.2.5. Régimen básico de los usos e intervenciones

- 1-D El planeamiento de desarrollo establecerá como **uso principal en todos los ámbitos adscritos a estas categorías de ARH** el de conservación, orientado preferentemente hacia la preservación natural.
- 2-D Se desarrollará un **régimen pormenorizado de ordenación de usos secundarios** con respecto, al menos, a los siguientes grupos de usos genéricos:
- Los ambientales, tanto los de conservación en otras categorías pormenorizadas distintas a las actividades de preservación, vinculados a objetivos de ordenación específicos (tales como la restauración de los valores objeto de protección), como los científicos y de educación ambiental.
  - Los recreativos en categorías de esparcimiento elemental.
- 3-AD Serán, en todo caso, **usos incompatibles** en cualquier ámbito adscrito a estas ARH el tránsito con vehículos de motor fuera de los viarios de circulación rodada, los industriales, los terciarios, los turísticos (salvo los establecimientos de turismo rural en Laderas), y los residenciales.
- 4-AD Con carácter general, **el planeamiento prohibirá toda intervención** que pudiera suponer alteraciones del relieve original del terreno, de los ecosistemas asociados al mismo o degradación de sus valores naturales. En el caso de los barrancos, además, todas aquellas que pudieran producir disminución de sus caudales o deterioro de la calidad de sus aguas. En todo caso se prohibirán específicamente las siguientes intervenciones:
- Entre las intervenciones sobre la estructura catastral las de segregación y las de parcelación urbanística.

- Entre las intervenciones sobre la flora y la fauna, las de tala de especies arbóreas o no arbóreas, salvo por motivos de conservación o restauración y siempre que estén contenidas en un proyecto formulado a tal efecto.
- Todas las de movimiento de tierra, salvo las de rehabilitación orográfica y las de aporte de tierra vegetal que sean estrictamente necesarias por motivos de conservación o para la continuidad de actividades agrícolas existentes.
- Todas las intervenciones sobre la red viaria y de accesos, salvo las de conservación y mejora de los elementos existentes y, en el caso de los senderos, las de ampliación siempre que estén expresamente previstas en los planes. En los barrancos se permitirá además su cruce por nuevos viarios mediante puentes.
- En general, todas las intervenciones de instalaciones; siendo el planeamiento de desarrollo quién regulará el régimen detallado de excepciones atendiendo a los objetivos de ordenación y a los usos permitidos, siempre que las acciones sean estrictamente necesarias. A tal efecto, podrán admitirse los vallados de fincas agrícolas en producción si se regulan adecuadamente sus condiciones de integración paisajística; las tuberías y canales en los barrancos; los tendidos eléctricos atravesando barrancos (pero no sus soportes) o laderas, siempre que se justifique su necesidad y la solución sea la de menor impacto de acuerdo a la correspondiente evaluación; así como la colocación de soportes para antenas en montañas y laderas, siempre que las ubicaciones se correspondan con las señaladas en el plan de infraestructuras formulado a tal fin, tal como se regula en el capítulo 3 del Título III.
- Todas las de edificación, salvo las obras de rehabilitación, y restauración de inmuebles de interés patrimonial incluidos en los catálogos correspondientes, y las obras de demolición ejecutadas para eliminar impactos ambientales, ecológicos o paisajísticos.

### 2.3.2.6. Criterios de gestión

- 1-R Las administraciones públicas velarán muy especialmente por el **mantenimiento y recuperación de los valores naturales de los espacios adscritos a ARH de protección ambiental**, arbitrando medidas adecuadas para conseguir los objetivos de ordenación, preferiblemente mediante actuaciones integradas y coordinadas entre los distintos agentes intervinientes.

## SECCIÓN 3ª: ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 2

### 2.3.3.1. Definición

- 1-D Son aquellas que, en virtud de sus características físicas y ecológicas, son o están llamadas a ser áreas de bosque. Presentan, por lo tanto un alto interés natural y deben cumplir el triple papel de ser **elementos relevantes del paisaje, mantenedores de procesos ecológicos esenciales y soporte de gran parte de los usos recreativos vinculados al medio natural**, por lo que deben ser espacios de especial protección.
- 2-D Dentro de las ARH de protección ambiental 2 se distinguen **dos subcategorías que deben tratarse de forma diferenciada** en el desarrollo de su ordenación:
- Bosques consolidados: se caracterizan por poseer cubierta vegetal arbórea y gozan por ello de un especial valor ambiental y/o productivo, que obliga al establecimiento de medidas de ordenación para su conservación y mejora.
  - Bosques potenciales: son terrenos con bajo nivel de uso, sin cobertura arbórea y situados en zonas de dominio potencial de las masas forestales. Por lo general, han sufrido un proceso sucesivo de deforestación, roturación y abandono; han perdido gran parte de su valor productivo agrícola y presentan graves procesos de degradación erosiva. Por ello requieren medidas de recuperación ecológica dirigidas sobre todo hacia la reforestación, para cumplir la función que se les asigna en el Modelo de Ordenación Territorial.

### 2.3.3.2. Criterios de delimitación

- 1-D Los **ámbitos de ordenación adscritos a la categoría de “bosques consolidados”** incluyen los terrenos de cumbres y medianías altas donde la cubierta vegetal arbórea prevalece sobre otras características. Los suelos incluidos en esta categoría por el PIOT podrán ser adscritos por el planeamiento de desarrollo a la categoría de ARH de protección ambiental 1 que pudiera corresponder a sus condiciones físicas de hecho, o de protección económica 2 si se encuentran efectivamente

cultivados, no se admitirá la adscripción de estos terrenos a otra ARH, salvo para reconocer los núcleos urbanos o asentamientos rurales o agrícolas existentes.

2-D Los **límites de los ámbitos de ordenación adscritos a la categoría de “Bosques potenciales”** deberán justificarse en base a la información territorial sobre el nivel de uso y los condicionantes ecológicos, según la definición de esta ARH. El planeamiento sólo podrá adscribir un ámbito de ordenación incluido por el PIOT en ARH Bosques potenciales a las otras categorías que se indican a continuación cumpliendo, en cada caso, las siguientes condiciones:

- En el caso de adscribirse a un ARH de protección ambiental 1, que sus condiciones físicas de hecho correspondan a la categoría de que se trate.
- En el caso de adscribirse a la categoría de bosques consolidados, que cuenten con cubierta arbórea en extensión significativa.
- En el caso de adscribirse a la categoría de protección económica 2, que el ámbito limite con áreas de tal categoría en el plano del PIOT o con núcleos rurales consolidados y que se justifique la existencia efectiva de la actividad agrícola en el entorno y la conveniencia de fomentarla. En todo caso, aún adscribiéndose a la categoría protección económica 2, se prohibirán las intervenciones de edificación de nueva planta para usos residenciales, industriales o turísticos en todas sus modalidades.
- En el caso de adscribirse a áreas urbanas, asentamientos rurales o agrícolas, que el ámbito coincida estrictamente con el perímetro de un núcleo rural consolidado, de modo que todo nuevo uso o intervención propio de tales categorías no implique ninguna ampliación de la superficie del asentamiento.

### 2.3.3.3. Objetivos

1-D El objetivo común de estas ARH es **mantener, potenciar y/o recuperar las masas forestales de la isla** para así lograr los siguientes objetivos específicos:

- La continuidad y mejora de procesos ecológicos esenciales vinculados a los bosques, tales como la captación de agua y consiguiente recarga de acuíferos y regulación de caudales, la generación de suelos, etc.

- Evitar la degradación ambiental y paisajística, derivada de procesos erosivos.
- La preservación y mejora de los valores naturales y paisajísticos, propiciando la diversificación del paisaje rural de medianías.
- La satisfacción de gran parte de las necesidades recreativas en el medio natural de la población residente y de los visitantes.
- Propiciar alternativas de explotación de recursos renovables, capaces de generar rendimientos económicos sostenibles en el tiempo.

#### 2.3.3.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación

- 1-D En los **terrenos que el planeamiento adscriba a ARH bosques consolidados**, establecerá una graduación de intensidades de uso e intervenciones adecuada a la capacidad de acogida, fragilidad y requisitos de conservación de los distintos ámbitos. A tales efectos, distinguirá, al menos, las siguientes situaciones:
- Aquellos terrenos que, por su especial singularidad, rareza o proximidad al clímax, deben ser estrictamente preservados.
  - Aquellos terrenos que deban ser objeto de intervenciones de transformación de la masa forestal para lograr su adecuación al óptimo climático.
  - Aquellos terrenos que puedan o deban ser objeto de explotación.
  - Aquellos terrenos que, en función de su escasa fragilidad y alta capacidad de uso, sean aptos para admitir usos e instalaciones recreativas.
- 2-D En los **terrenos que el planeamiento adscriba a ARH bosques potenciales**, se desarrollará la ordenación con los mismos criterios señalados en el párrafo anterior, distinguiendo además la siguiente situación complementaria:
- Aquellos terrenos que, en función de los valores de su patrimonio tradicional ligado a los usos agrícolas y de su potencial productivo,  puedan (e incluso deban) mantener la actividad agropecuaria tradicional, estableciendo las medidas necesarias para compatibilizar su ejercicio con la recuperación de las masas forestales y el cumplimiento de los objetivos ligados a estas ARH.

- 3-D En los suelos adscribibles a áreas de protección ambiental 2, el planeamiento arbitrará **regímenes de ordenación, medidas de actuación y estrategias de gestión** para lograr la mejor compatibilidad entre los distintos usos según los siguientes criterios:
- La compatibilidad de los usos recreativos se regulará desde la evaluación de la capacidad de carga de cada ámbito para cada actividad concreta, previendo los espacios necesarios para satisfacer ordenadamente las demandas y detallando las condiciones en que deban autorizarse estas actividades.
  - La compatibilidad de los usos agrícolas (especialmente en terrenos adscritos a ARH bosques potenciales o rodeados de éstas) se regulará en base al efectivo ejercicio de la actividad tradicional. A tal efecto, las condiciones en que pueda desarrollarse este uso garantizarán que su ejercicio no dificulte la consecución de los objetivos forestales en la generalidad del espacio al que se circunscribe ni la reforestación de los suelos en caso de extinción del uso agrícola efectivo.

#### 2.3.3.5. Régimen básico de usos e intervenciones

- 1-D El planeamiento establecerá como **uso principal en todos los ámbitos adscritos a estas ARH** el de conservación, orientado prioritariamente hacia la conservación activa (según los criterios contenidos en el capítulo 4 del Título I). El ejercicio de cualquiera de las actividades vinculadas al uso principal deberá siempre enmarcarse en planes y programas de actuación formulados para el desarrollo e instrumentación de los objetivos de ordenación de estas ARH.
- 2-D Se desarrollará un **régimen pormenorizado de ordenación de usos secundarios** con respecto, al menos, a los siguientes grupos de usos genéricos:
- Los ambientales, tanto los de conservación en otras categorías pormenorizadas distintas a las actividades de conservación activa vinculadas a los objetivos de ordenación, como los científicos y de educación ambiental.
  - Los recreativos de esparcimiento elemental o con equipo ligero; los recreativos de esparcimiento en espacios adaptados o edificados de cualquier dimensión sólo podrán autorizarse donde el planeamiento expresamente los defina.

- Entre los productivos primarios, los forestales, salvo las actividades encaminadas a la obtención de la madera para uso industrial, en los ámbitos y bajo las condiciones que establezcan los respectivos planes de desarrollo y, en las áreas de bosques potenciales, los agrícolas y ganaderos que se ejerzan según modos de explotación tradicional y se ubiquen en fincas ya adecuadas al uso sin requerir modificaciones.
- 3-AD Serán, en todo caso, **usos incompatibles en cualquier ámbito adscrito a una de estas categorías de ARH** los siguientes:
- El tránsito con vehículos de motor fuera de los viarios de circulación rodada.
  - Los industriales, salvo las naves aisladas vinculadas a la producción forestal y en ubicaciones concretas expresamente definidas por el planeamiento.
  - Los terciarios, salvo puestos de venta de productos agropecuarios y forestales con carácter temporal y sin instalaciones fijas, y los de hostelería existentes.
  - Los turísticos, salvo los establecimientos turísticos de naturaleza y, sólo en las ARH bosques potenciales, los de turismo rural y los campamentos de turismo; todos ellos de acuerdo a las respectivas condiciones del capítulo 7 del Título III.
  - Los residenciales, salvo los estrictamente necesarios para el alojamiento del personal de vigilancia y protección ambiental, en inmuebles de titularidad pública expresamente ubicados en el planeamiento; las viviendas existentes a la aprobación del PIOT sólo en suelos adscritos a ARH bosques potenciales.
- 4-AD Con carácter general, **serán intervenciones prohibidas** las que pudieran suponer alteraciones del relieve original del terreno, de la estructura de los suelos o de las infraestructuras de bancales y elementos de contención, o que disminuyeran la superficie arbolada, salvo por razones de mantenimiento de ésta o de sustitución por especies autóctonas en su área potencial. Asimismo, se prohibirán todos los actos que pudieran implicar la degradación de los ecosistemas naturales o de los valores paisajísticos. En todo caso se prohibirán específicamente las siguientes intervenciones:
- Entre las intervenciones sobre la estructura catastral las de segregación y las de parcelación urbanística.
  - Todas las de movimiento de tierra, salvo las de rehabilitación orográfica.

- Todas las intervenciones sobre la red viaria y de accesos, salvo las de conservación y mejora de los elementos existentes y, en el caso de los senderos y pistas, las de ampliación comprendidas en planes competentes para el desarrollo de la ordenación; se podrán recoger en dichos planes senderos o pistas de nuevo trazado con carácter excepcional y debidamente justificado.
- En general, todas las intervenciones de instalaciones; el planeamiento de desarrollo regulará el régimen detallado de excepciones atendiendo a los objetivos de ordenación y a los usos permitidos; en su caso, con las condiciones del capítulo 3 del Título III, los planes territoriales de ordenación específicos podrán regular y concretar las obras de infraestructuras correspondientes.
- Todas las de edificación, salvo las obras de demolición, especialmente las ejecutadas para eliminar impactos ambientales, ecológicos o paisajísticos, y las obras de rehabilitación, restauración o conservación sólo sobre aquellos inmuebles que el planeamiento haya identificado explícitamente, en razón de que su mantenimiento es compatible con los objetivos de ordenación. Sólo podrán permitirse obras de nueva planta, sustitución o ampliación en aquellos ámbitos concretos en que el planeamiento asigne un uso específico incluido entre el principal o los secundarios explícitamente señalados en este artículo, siempre que se justifique la conveniencia de tales instalaciones, la idoneidad de su ubicación, extensión y la intensidad de las intervenciones se ajusten a las estrictamente necesarias.

#### 2.3.3.6. Criterios de gestión

- 1-D Serán de aplicación los **criterios ya desarrollados para las ARH de protección ambiental y los que se contienen en el capítulo 4 del Título III** para las actividades forestales.
- 2-D En los terrenos adscritos a ARH bosques potenciales se impulsarán **programas públicos de reforestación**, mediante acuerdos de colaboración con los propietarios de los terrenos de valor forestal, o adquiriendo los terrenos si fuera preciso. El orden de prioridad en las actuaciones de reforestación se basará en el grado de abandono de los terrenos y la magnitud de la dinámica erosiva que sufran, estableciendo la adecuada estrategia temporal para permitir la continuidad de los usos agrícolas compatibles.

- 3-D En general, la Administración Pública propiciará la **ubicación de usos recreativos, científicos y de educación ambiental** en las áreas de bosques potenciales frente a las existentes, dada la menor fragilidad de las primeras, su situación más periférica y su mayor facilidad de ordenación.

## SECCIÓN 4ª: ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 3

### 2.3.4.1. Definición

- 1-D Se incluyen en esta categoría los **espacios de transición entre el mar y la tierra**, cuyas características más notables vienen condicionadas por las influencias mutuas entre estos últimos. Esta franja del borde insular resulta especialmente significativa por la importancia de los procesos ecológicos que en ella se desarrollan y de los recursos naturales que contiene y, asimismo, por las tensiones de uso a que se encuentra sometida.
- 2-D La línea de bajamar escorada divide las ARH de protección ambiental 3 en **dos subcategorías**:
- Costeras: franja terrestre en la que la influencia marina define directamente las características ecológicas del territorio.
  - Marinas: comprenden la denominada zona fótica, aquella en que los vegetales pueden desarrollar los procesos de la fotosíntesis, al disponer de luz solar.

### 2.3.4.2. Criterios de delimitación

- 1-D El planeamiento delimitará los **ámbitos de ordenación adscritos a áreas costeras** incluyendo la franja terrestre que se extiende desde la línea de bajamar escorada hasta una línea interior definida por la atenuación de la influencia marina directa. Dicha franja incluirá, en todo caso, la servidumbre de protección del Dominio Público Marítimo-Terrestre, salvo las partes de dicha servidumbre que, por su grado de consolidación edificatoria, sean adscribibles a áreas urbanas. La delimitación de las áreas costeras se hará desde el reconocimiento de los ecosistemas litorales existentes, incluyendo siempre las playas y los acantilados en la integridad de sus unidades fisiográficas, aunque éstas superen los límites de los deslindes administrativos.
- 2-D Aun cuando en el plano de ARH del PIOT no se señalan las **áreas costeras en los frentes de áreas urbanas**, los planes deberán delimitarlas de acuerdo a los criterios anteriores de forma tal que el conjunto de ámbitos adscritos a ARH costeras cubra todo el tramo litoral del territorio ordenado.

- 3-D En consecuencia con el párrafo primero, **los terrenos que el PIOT incluye en áreas costeras** se integrarán en ámbitos de ordenación de los planes adscritos a tales ARH, pudiéndose excluir sólo partes de borde como resultado de ajustes a escala detallada.
- 4-R Mientras el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales a que se refiere el artículo 1.2.2.3 no fije una más precisa, la **delimitación de las áreas marinas** incluirán el espacio comprendido entre la línea de bajamar escorada y la cota batimétrica de los 300 m.

#### 2.3.4.3. Objetivos

- 1-D El objetivo común de las áreas de protección ambiental 3 es la **conservación y aprovechamiento sostenido de sus recursos naturales** compatible con su disfrute por la colectividad.
- 2-D Este objetivo general se pormenoriza en los siguientes, que debe concretar el desarrollo de la ordenación de cada tramo litoral según sus características propias:
- Asegurar la integridad del Dominio Público Marítimo-Terrestre, garantizando el uso público del mar, de su ribera y de la mayor parte del ámbito costero.
  - Garantizar la conservación de los ambientes más sensibles del medio marino insular, fomentando una política de protección activa de los mismos.
  - Regular la utilización del litoral y garantizar el aprovechamiento sostenido de sus recursos, estableciendo un régimen de usos adecuado a sus características y capacidad de acogida, y las cautelas necesarias para evitar su degradación.
  - Lograr que la distribución de los distintos usos e infraestructuras costeras alcance la máxima racionalidad a fin de optimizar el aprovechamiento colectivo de un recurso escaso, como es el espacio costero.

#### 2.3.4.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación.

- 1-D El litoral tinerfeño es un territorio singular, diverso y escaso, muy requerido para el emplazamiento de múltiples usos e instalaciones. Por ello, es especialmente necesario ordenar cuidadosamente la **organización multifuncional del espacio**, haciendo compatibles los intereses, usos y

aprovechamientos públicos y privados con la salvaguarda de los recursos naturales, paisajísticos, culturales y científicos.

- 2-D La ordenación específica de las áreas costeras debe alcanzar el contenido exigido para los **Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral (POL)** en el artículo 1.2.6.3. En tanto no se haya formulado el correspondiente POL, cualquier otro plan que ordene un tramo costero, establecerá sobre el mismo un régimen de protección, prohibiendo nuevos usos o intervenciones, salvo los expresamente contemplados como secundarios en el artículo 2.3.4.5 o aquellos legitimados por planes vigentes en ejecución. En caso de que un plan desee prever otros contenidos y no exista un POL, sólo podrá hacerlo si alcanza en su ámbito el contenido exigido a dichos planes.
- 3-R De otra parte, la **ordenación de las ARH marinas** se desarrollará a través de un plan único de la totalidad del Medio Marino de la isla que tendrá la categoría de Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, con el contenido y alcance que se establece en el artículo 1.2.2.3.
- 4-R Con carácter general, no podrán autorizarse **intervenciones en las aguas litorales, mientras no exista el planeamiento** referido en el apartado anterior, que pudiera afectar a la dinámica marina o a sus recursos biológicos o geológicos, salvo las siguientes:
- Las de aprovechamiento de recursos renovables que vinieran realizándose con métodos e intensidades normales, tales como la pesca.
  - Las de ejecución de infraestructuras marítimo-terrestres previstas por el PIOT o que, no estándolo, queden definidas por un POL que incluya los estudios sobre los recursos marinos y la dinámica litoral que permitan justificar su idoneidad.
- 5-D Los planes que ordenen ARH de protección ambiental 3, sean costeras o marinas, tendrán como objetivo principal, que debe justificar todas sus determinaciones, la **protección de sus ámbitos de ordenación**, primando tal criterio sobre cualesquiera propuestas de intervenciones de transformación. En tal sentido, se establecerán medidas de protección y rehabilitación específicas sobre, al menos, los siguientes espacios significativos: fondos arenosos colonizados por fanerógamas marinas, fondos rocosos o pedregosos intensamente colonizados por algas, arrecifes y sus entornos, cuevas submarinas, plataformas rocosas intermareales, acantilados, dunas y lagunas litorales.

6-D En la **ordenación de actuaciones sobre infraestructuras litorales** se habrán de observar los siguientes criterios:

- Complementariedad: en el sentido de que toda infraestructura litoral debe integrarse en un sistema coherente insular e incluso regional, de forma que la funcionalidad del conjunto defina y condicione, en su caso, cada uno de sus elementos. A tal efecto, en la ordenación de determinadas infraestructuras, el plan de desarrollo atenderá las condiciones que pudieran establecerse en el planeamiento sectorial específico.
- Utilización de las existentes: se primará la satisfacción de las necesidades evaluadas con la adecuación o eventual ampliación de las instalaciones existentes, antes que ejecutando nuevas.
- Utilización multifuncional: el planeamiento habrá de establecer condiciones que aseguren la máxima flexibilidad y capacidad de cada infraestructura, concentrando en un mismo elemento el mayor número de usos posibles.
- Compatibilidad ambiental: el planeamiento regulará las condiciones necesarias para garantizar la máxima integración de cualquier infraestructura en el medio natural litoral y justificará que se adopta la solución constructiva de menor impacto paisajístico, biológico y sobre la dinámica litoral entre las posibles.

7-D En cuanto a la **ordenación de las edificaciones en los ámbitos adscritos a ARH costeras y adyacentes** a éstas, se observarán los siguientes criterios:

- Por regla general, y de acuerdo a lo dispuesto en la Ley y Reglamento de Costas, la franja más cercana al mar de un ámbito de ordenación adscrito a un ARH costera será inedificable; dicha franja tendrá un ancho mínimo de 20 metros desde el límite interior del Dominio Público Marítimo-Terrestre. Se admitirán, sin embargo, los edificios propios e internos de un recinto portuario, los destinados a señales, salvamento marítimo y/o primeros auxilios y, en general, los que estén estrictamente al servicio de los usos del Dominio Público Marítimo-Terrestre siempre que no tengan otra ubicación.
- En costas acantiladas, el ancho de la franja inedificable se medirá desde la coronación del acantilado; esta determinación se aplicará independientemente del ARH a la que se adscriban tales terrenos, salvo si se tratara de núcleos consolidados. Asimismo, el plan de desarrollo

establecerá las condiciones necesarias para que las edificaciones que pudieran erigirse sobre la plataforma de un acantilado no sean visibles desde ningún punto de la orilla del mar.

- Las edificaciones que el planeamiento admitiera en los terrenos restantes de ámbitos de ordenación adscritos a áreas costeras tendrán altura máxima de una planta o 5 metros sobre la rasante natural del terreno y se dispondrán de forma aislada, permitiendo la visión de la ribera marina. A tal efecto, y salvo razones contrarias del plan, la planta de cada edificación o grupo de edificaciones podrá inscribirse en un círculo de 10 metros de radio; entre dos o más edificaciones existirá una banda libre cuyo ancho, paralelo a la ribera del mar, no será menor al 60% del ancho medio del ámbito adscrito al ARH costera.
- En ámbitos adyacentes a las áreas costeras que se destinen a conformar áreas urbanizadas (contando, en todo caso, los incluidos en los primeros 500 m desde la ribera del mar), la figura de planeamiento pertinente establecerá las condiciones necesarias para que la intensidad edificatoria disminuya (tanto en altura como en ocupación y longitud de fachadas) a medida que los volúmenes se aproximen a la costa. Además, se impondrán normas estéticas y compositivas a los volúmenes visibles desde la costa, a fin de mejorar la imagen paisajística.

8-D En relación a la **urbanización de los ámbitos adscritos a ARH costeras y adyacentes a éstas**, se observarán los siguientes criterios:

- Con carácter general, en los ámbitos de ordenación adscritos a ARH costeras se prohíbe la urbanización y los viarios rodados, salvo aquellos que den acceso directo a usos e instalaciones permitidas o sean interiores a éstas. El plan de desarrollo del litoral deberá definir los trazados de todos los viarios de su ámbito de ordenación, así como sus características básicas de uso y diseño. A tales efectos, asegurará la accesibilidad peatonal (y de vehículos si es necesaria) en condiciones adecuadas al uso de los distintos espacios, y justificará cada una de las propuestas de intervención que haga sobre vías rodadas (incluso las de mejora y/o ampliación de las existentes) según los objetivos de ordenación.
- Específicamente se evitará el trazado de vías rodadas continuas paralelas a la ribera en los ámbitos de ordenación adscritos a ARH costeras, así como las que discurren por un acantilado o a menos de 20 metros de su base o su coronación.

- En ámbitos adyacentes a las áreas costeras que se destinen a conformar áreas urbanizadas (contando, en todo caso, los incluidos en los primeros 500 m desde la ribera del mar), la figura de planeamiento pertinente trazará suficientes vías transversales a la ribera para garantizar la apertura visual y la continuidad funcional hacia ésta. Además, se procurará disponer delante de la primera línea de edificaciones espacios libres de uso público, dotaciones y paseos peatonales.
- 9-D En todo caso, en la ordenación y gestión del Dominio Público Marítimo-Terrestre y sus zonas de servidumbre, será de aplicación la **Ley 22/88 de Costas (Títulos II y III), su reglamento de desarrollo y el Estatuto Internacional del Mar** en tanto las medidas previstas afecten a espacios de la plataforma continental regulados por dicha legislación. Cualquier actuación que se lleve a cabo en el litoral deberá contar con la colaboración de la Demarcación de Costas y ajustarse a lo dispuesto en la legislación sectorial.

#### 2.3.4.5. Régimen básico de los usos e intervenciones

- 1-D El planeamiento de desarrollo establecerá como **uso principal en todos los ámbitos adscritos a estas ARH** el de conservación, orientado preferentemente hacia la conservación activa (según los criterios contenidos en el capítulo 4 del Título I). El ejercicio de cualquiera de las actividades vinculadas al uso principal deberá siempre enmarcarse en planes y programas de actuación formulados para el desarrollo e instrumentación de los objetivos de ordenación de estas ARH.
- 2-D Se desarrollará un **régimen pormenorizado de ordenación de usos secundarios** con respecto, al menos, a los siguientes grupos de usos genéricos:
- Los ambientales, tanto los de conservación en otras categorías pormenorizadas distintas a las actividades de conservación activa vinculadas a los objetivos de ordenación, como los científicos y de educación ambiental.
  - Los recreativos de esparcimiento elemental o con equipo ligero; los recreativos de esparcimiento en espacios adaptados o edificados de cualquier dimensión sólo podrán autorizarse donde el planeamiento expresamente los defina.
  - Los dotacionales vinculados a actividades propias de la franja costera y sólo en los emplazamientos donde el planeamiento expresamente los defina.

- Los productivos primarios pesqueros (incluyendo marisqueo y acuicultura).
- Entre los turísticos, las instalaciones turístico-recreativas y los campamentos de turismo, con las condiciones reguladas en el capítulo 7 del Título III.

3-AD Serán **usos incompatibles en todo ámbito adscrito a las ARH de protección ambiental 3** los siguientes:

- El tránsito con vehículos de motor fuera de los viarios de circulación rodada.
- Entre los productivos primarios la ganadería y la caza, así como, con carácter general, los minero-extractivos en las áreas costeras y en las marinas, salvo que éstos estén vinculados al desarrollo de una obra pública.
- Los industriales, salvo instalaciones propias e interiores de un recinto portuario.
- Los terciarios, salvo puestos de venta, kioskos o terrazas y edificaciones aisladas de hostelería y/o reunión de público en general.
- Los turísticos, salvo los relacionados como secundarios, y los residenciales

4-D El criterio general en la elaboración del **régimen normativo sobre las intervenciones** será restrictivo, permitiendo y regulando sólo las estrictamente necesarias en cada caso.

#### 2.3.4.6. Criterios de gestión

- 1-D La Administración Pública propiciará un **uso público de las ARH costeras** adecuado a la capacidad de carga de cada tramo de las mismas. Los planes de ordenación establecerán medidas de gestión adecuadas (entre ellas su vinculación con aprovechamientos urbanísticos exteriores) para facilitar la ejecución de sus propuestas y la participación de la comunidad en las plusvalías derivadas de éstas.
- 2-D En los espacios litorales, la Administración mantendrá **criterios restrictivos para la autorización de actos de uso o intervención**, asegurando la protección de sus valores.

## SECCIÓN 5ª: ÁREAS DE PROTECCIÓN ECONÓMICA 1 y 2

### 2.3.5.1. Definición

- 1-D Se incluyen en esta categoría los **terrenos que reúnen condiciones más favorables para el desarrollo de la actividad agrícola**. El perímetro de estas áreas se delimita atendiendo a su potencial productivo, ya sea por factores naturales (clima, topografía y suelo), antrópicos (accesibilidad, instalaciones e infraestructuras, etc), o territoriales (relación con otros usos, continuidad y dimensión del espacio, etc.).
- 2-D Dentro de las ARH de protección económica se distinguen **las dos subcategorías en función de la intensidad de las intervenciones que se admiten**, en coherencia con sus potenciales productivos y los objetivos de ordenación territorial:
- Protección económica 1: son las de mayor aptitud productiva, que admiten el desarrollo de cultivos intensivos (normalmente de plantaciones tropicales y subtropicales); se distribuyen preferentemente en las zonas bajas de la isla, variando su altitud máxima entre las vertientes norte y sur, según las características climáticas.
  - Protección económica 2: comprende terrenos que, pese a su menor potencial productivo, sustentan la actividad agropecuaria tradicional, de gran interés como creadora y mantenedora de gran parte de los paisajes más característicos de la isla.

### 2.3.5.2. Criterios de delimitación

- 1-D Los **ámbitos de ordenación adscritos a la categoría de “protección económica 1”** incluyen aquellas áreas que, en la zona climática de la agricultura intensiva, presentan condiciones adecuadas de pendiente.
- 2-D La adscripción de un ámbito de **ordenación incluido por el PIOT en un ARH protección económica 1 a otras categorías** que se indican a continuación sólo serán posibles en los siguientes casos:

- En el caso de adscribirse a cualquier ARH de protección ambiental, que sus condiciones físicas de hecho correspondan a la categoría de que se trate.
  - En el caso de adscribirse a la categoría de protección económica 2, que las fincas incluidas no cumplan los requisitos de delimitación señalados en el apartado 1, de acuerdo al plano de información de aptitud agrícola citado en el artículo 2.3.5.4.
  - En el caso de adscribirse a la categoría de protección territorial, que el planeamiento destine tales terrenos a dotaciones o instalaciones expresamente definidas para el servicio del territorio circundante y con la extensión estrictamente necesaria, o bien que se consideren como ámbitos de oportunidad idóneos para albergar iniciativas de carácter singular e imposible previsión temporal, garantizando que, entre tanto éstas no se produzcan, se mantenga el régimen normativo del suelo agrícola. En los dos supuestos señalados, el plan habrá de justificar que los ámbitos de ordenación excluidos de ARH de protección económica y adscritos a protección territorial son los más adecuados para cumplir los objetivos asignados respecto a otras ubicaciones posibles, especialmente aquellas que puedan encontrarse incluidas en ARH de protección territorial del plano del PIOT.
  - En el caso de adscribirse a áreas urbanas o de expansión urbana, que el ámbito coincida estrictamente, bien con el perímetro de un núcleo consolidado o de sus áreas de ensanche delimitadas en cumplimiento de los criterios establecidos por el PIOT.
- 3-D Los **ámbitos de ordenación adscritos a la categoría de “protección económica 2”** incluirán aquellas fincas que, según los datos aportados en el plano de aptitud agrícola a que se hace referencia en el párrafo 1 de este artículo, poseen suficiente capacidad para el desarrollo sostenible de las actividades agropecuarias tradicionales, basadas en sus recursos endógenos.
- 4-D La adscripción de un ámbito de **ordenación incluido por el PIOT en un ARH protección económica 2 a otras categorías** que se indican a continuación sólo será posible en los siguientes casos:
- En el caso de adscribirse a la categoría de protección económica 1, que las fincas incluidas cumplan los requisitos de delimitación señalados en el párrafo 1, de acuerdo al plano de información de aptitud agrícola.
  - En el caso de adscribirse a ARH de protección ambiental, de protección territorial o urbanas, las mismas condiciones que se establecen en el párrafo 2 para cada una de las categorías.

### 2.3.5.3. Objetivos

- 1-D El paisaje agrícola tinerfeño es resultado de un largo y costoso proceso de transformación territorial, lo que justifica que el suelo agrícola adquiera un valor muy superior a su simple consideración económico-productiva. En consecuencia, **la defensa de las áreas de protección económica es un objetivo prioritario del PIOT.**
- 2-D Este objetivo general se concreta en los siguientes, que han de inspirar la delimitación y ordenación de este tipo de áreas por el planeamiento:
- La protección de los suelos de mayor capacidad agrológica y en los que se han realizado mayores inversiones, preservándolos de los procesos de urbanización, así como de cualquier otro tipo de actividad o intervención que pueda suponer un deterioro de los paisajes que conforman.
  - El mantenimiento y recuperación de las actividades agrícolas tradicionales, para lograr tanto la conservación de los recursos paisajísticos como la mejora de las condiciones de vida de un importante sector de la población tinerfeña.
  - El fomento y diversificación de la base productiva agrícola, contribuyendo tanto a los objetivos territoriales como a la economía insular a partir de un modelo de desarrollo sostenible basado en los recursos propios.

### 2.3.5.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación

- 1-D El planeamiento, incluirá entre su información un **plano de aptitud agrícola** del territorio objeto de ordenación, donde recogerán los datos significativos (pendiente, infraestructuras, cultivos existentes y potenciales, división predial, productividad) por grupos homogéneos de fincas.
- 2-D El planeamiento establecerá para cada uno de los ámbitos que adscriba a ARH **de protección económica un régimen de protección de sus valores productivos, paisajísticos y patrimoniales**, en el marco del suelo rústico; para ello, habrá de incluir un reconocimiento de los valores existentes en cada ámbito que delimite justificando su ordenación en función de ellos; a tal fin se elaborará el plano

de aptitud agrícola a que se hace referencia en el artículo 2.3.5.2 en base a los oportunos estudios sectoriales.

- 3-D Para cada uno de los ámbitos de protección económica, el plan **efectuará una evaluación de los impactos, problemas y necesidades** que presenta y propondrá las adecuadas actuaciones de conservación, dotación de infraestructuras o de otro orden (programas de fomento de la actividad, medidas de gestión), en coordinación con las previsiones del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Agrícola en el artículo 3.4.2.8. Dentro de éstas, se prestará especial atención a aquellas destinadas a la conservación de suelos y corrección de procesos erosivos.
- 4-D El planeamiento regulará los usos e intervenciones de forma tal que fomente el **desarrollo de las actividades propias del ámbito agrícola** y restrinja o impida, por el contrario, aquellas otras que pudieran comprometer el destino agrícola de los terrenos; en desarrollo de lo establecido en el artículo 2.3.5.5.
- 5-D A partir del análisis y conocimiento detallado de cada ámbito agrícola y de sus necesidades, el planeamiento ordenará especialmente la **red de acceso**, señalando explícitamente todos los viarios y estableciendo las condiciones dimensionales y de usos e intervenciones para cada una de ellos.
- 6-D En la regulación sobre las intervenciones, el planeamiento desarrollará normas para lograr la **integración paisajística de todas las actuaciones en cada ámbito agrícola**.

#### **2.3.5.5. Régimen básico de los usos e intervenciones**

- 1-D El planeamiento establecerá **como uso principal en todos los ámbitos adscritos a estas categorías de ARH** el agrícola.
- 2-D Se desarrollará un **régimen pormenorizado de ordenación de usos secundarios** con respecto, al menos, a los siguientes grupos de usos genéricos:
  - Los usos ambientales, especialmente actividades propias de la conservación activa de corrección de la erosión y mantenimiento de los suelos.

- Los usos ganaderos, regulados diferencialmente para cada ámbito agrícola según sus características específicas y objetivos de ordenación, y en desarrollo de las condiciones del capítulo 4 del Título III.
- Los minero-extractivos exclusivamente en los ámbitos extractivos delimitados por el PIOT en el capítulo 5 del Título III.
- Los usos industriales, tanto de producción como de almacenamiento, sólo en las áreas de protección económica 1 y siempre que estén vinculados directamente a las actividades agropecuarias del ámbito. Las instalaciones que fueran necesarias para las áreas de protección económica 2 se emplazarán en los núcleos rurales cercanos.
- Los turísticos en las categorías de establecimientos turísticos de naturaleza, los establecimientos de turismo rural, las instalaciones turístico-recreativas y los campamentos de turismo. En cualquier caso, las normas de los usos turísticos se desarrollarán atendiendo a las condiciones específicas de cada ámbito agrícola y según lo establecido en el capítulo 7 del Título III.
- El uso residencial en sus modalidades de vivienda vinculada a explotaciones productivas y vivienda rural en las zonas que hayan sido delimitadas como asentamiento rural o asentamiento agrícola.

3-AD Serán **usos incompatibles en cualquier ámbito adscrito a estas ARH** cualesquiera que puedan suponer merma o menoscabo de la potencialidad agrícola del suelo y, en concreto, al menos los siguientes:

- El tránsito con vehículos de motor fuera de los viarios de circulación rodada.
- Los dotacionales, salvo aquellos ya existentes.
- Los industriales, salvo los que al estar vinculados a la producción agropecuaria del ámbito concreto, pueden permitirse con carácter secundario.
- Los terciarios tradicionales en todas sus categorías, así como las grandes superficies y complejos comerciales.
- Los establecimientos turísticos, salvo los admisibles según lo dispuesto en el párrafo anterior.
- Todos los residenciales salvo los que puedan permitirse con carácter secundario de acuerdo a lo regulado en el apartado 2 anterior.

4-AD Con carácter general, **la regulación de las intervenciones por el planeamiento** atenderá a la diferente intensidad de las actividades agrícolas de cada ámbito de ordenación, según se haya adscrito a una u otra de las subcategorías de ARH del PIOT. En todo caso, se prohibirán específicamente las siguientes intervenciones:

- Entre las intervenciones sobre la estructura catastral, las de segregación de las que resulten fincas de dimensiones menores a la unidad mínima de cultivo que fuera de aplicación en el ámbito de ordenación de que se trate, y las de parcelación urbanística.
- Entre las intervenciones de movimiento de tierras, las de explanación, salvo en los ámbitos adscritos a áreas de protección económica 1 y siempre que las obras se justifiquen en el pertinente proyecto de explotación agraria; las de extracción, salvo en los ámbitos extractivos delimitados por el PIOT.
- Entre las intervenciones sobre la red de pistas y caminos, las de nuevo trazado, salvo cuando, con carácter excepcional y debidamente justificado, se recojan en los planes competentes, según la regulación del capítulo 2 del Título I. En todo caso, cualquier intervención permitida de este tipo habrá de realizarse sobre viarios definidos explícitamente por el planeamiento. En los námbitos de protección económica se prohíbe la creación de vías de características urbanas.
- Entre las intervenciones de instalaciones, las de soportes publicitarios.
- Entre las intervenciones de edificación todas las de nueva planta, salvo aquellas que se destinen a alojar actividades del uso agrícola principal o bien de alguno de los usos secundarios explícitamente relacionados en el párrafo 2.

#### 2.3.5.6. Criterios de gestión.

1-D Con carácter general, los criterios de gestión en las áreas de protección económica serán los que se contienen en el capítulo 4 del Título III. La Administración Pública impulsará **programas de actuación destinados a optimizar la potencialidad productiva de cada ámbito agrícola** concreto, de acuerdo a las propuestas elaboradas por cada planeamiento de desarrollo, tal como se establece en el artículo 2.3.5.3, y en el marco del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Agrícola.

- 2-D En las actuaciones de la Administración Pública en los ámbitos de protección económica 2, primarán criterios de **reactivación de las actividades agropecuarias tradicionales** como creadoras y mantenedoras de un paisaje singular de gran valor ecológico y patrimonial, de acuerdo con lo previsto a tal efecto en el capítulo 4 del Título III.

## SECCIÓN 6ª: ÁREAS DE PROTECCIÓN ECONÓMICA 3

### 2.3.6.1. Definición

- 1-D Se incluyen en esta categoría los **terrenos** en que se aúna la aptitud productiva agrícola a la idoneidad para las implantaciones turísticas de carácter alojativo y/o complementario. En estos terrenos debe compatibilizarse la continuidad de la actividad agrícola con la implantación de instalaciones turísticas de carácter aislado.

### 2.3.6.2. Criterios de delimitación

- 1-D Los **ámbitos de ordenación adscritos a la categoría de “protección económica 3”** incluyen aquellas fincas que, en la zona climática de la agricultura intensiva, están relacionadas con un litoral que presenta capacidad de uso turístico.
- 2-D La adscripción de un ámbito de **ordenación incluido por el PIOT en un ARH de protección económica 3 a otras categorías** que se indican a continuación sólo serán posibles en los siguientes casos:
- En el caso de adscribirse a cualquier ARH de protección ambiental, que sus condiciones físicas de hecho correspondan a la categoría de que se trate.
  - En el caso de adscribirse a la categoría de protección económica 1, que no se considere conveniente el desarrollo en la zona de implantaciones turísticas.
  - En el caso de adscribirse a áreas de expansión urbana, que el ámbito coincida estrictamente con el de un complejo turístico admisible en la zona de acuerdo a lo dispuesto en el presente plan.
  - En el caso de adscribirse a áreas urbanas, que el ámbito coincida estrictamente, bien con el perímetro de un núcleo consolidado o de sus áreas de ensanche delimitadas en cumplimiento de los criterios establecidos por el PIOT, bien con el de un complejo turístico ya consolidado.

### 2.3.6.3. Objetivos

- 1-D El objetivo fundamental de la delimitación de estas áreas es la preservación del paisaje agrícola, de acuerdo a lo ya expresado para las áreas agrícolas 1, y la creación de un modelo turístico singular e integrado en el entorno en que se implanta.

### 2.3.6.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación

- 1-D Para cada una de las zonas que el PIOT adscribe a este tipo de ARH, incluidas dentro de los Ámbitos de Referencia Turística, el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística en que se integra definirá un modelo de uso del territorio que compatibilice la preservación de sus valores ambientales y productivos con la implantación de aquellas instalaciones turísticas que sean necesarias. Los objetivos del citado plan a este respecto, serán al menos, los siguientes:
- Definir la capacidad de uso de cada parte del territorio para los usos agrarios y turísticos.
  - Definir un modelo de implantación territorial del turismo en base a dicha capacidad de uso y a los resultados de la planificación estratégica insular de la actividad. Dicho modelo deberá especificar dimensiones, tipo y calidad de las instalaciones admisibles, condiciones de implantación y de integración territorial, de conexión con las infraestructuras.

### 2.3.6.5. Régimen básico de los usos e intervenciones

- 1-D Para establecer el régimen de usos e intervenciones se seguirán las directrices que rigen para el **suelo de protección económica 1**.
- 2-D El régimen pormenorizado de ordenación de usos secundarios desarrollará por el planeamiento territorial correspondiente, el cual considerará la conveniencia de admitir **usos turísticos** en las categorías de complejos turísticos, instalaciones turístico-recreativas y campamentos de turismo.
- 3-AD Serán **usos incompatibles en cualquier ámbito adscrito a estas ARH** los señalados para las áreas de protección económica 1.

4-AD Con carácter general, se prohibirán específicamente las siguientes intervenciones:

- Entre las intervenciones sobre la estructura catastral, las de segregación de las que resulten fincas de dimensiones menores a la unidad mínima de cultivo que fuera de aplicación en el ámbito de ordenación de que se trate, y las de parcelación urbanística.
- Entre las intervenciones de movimiento de tierras las de explanación, salvo que las obras se justifiquen en el pertinente proyecto de explotación agraria; las de extracción, salvo en los ámbitos extractivos delimitados por el PIOT.
- Entre las intervenciones sobre la red de pistas y caminos, las de nuevo trazado, salvo cuando, con carácter excepcional y debidamente justificado, se recojan en los planes competentes, según la regulación del capítulo 2 del Título I. En todo caso, cualquier intervención permitida de este tipo habrá de realizarse sobre viarios definidos explícitamente por el planeamiento de desarrollo. En los ámbitos de protección económica se prohíbe la creación de vías de características urbanas.
- Entre las intervenciones de instalaciones, las de soportes publicitarios.
- Entre las intervenciones de edificación todas las de nueva planta, salvo aquellas que se destinen a alojar actividades del uso agrícola principal o bien de alguno de los usos secundarios explícitamente relacionados en el párrafo 2.

#### **2.3.6.6. Criterios de gestión.**

1-D Con carácter general, los criterios de gestión serán los las áreas de protección económica 1, si bien se debe hacer un especial énfasis en el impulso del planeamiento de estos ámbitos por la trascendencia que tienen para la economía insular.

## SECCIÓN 7: ÁREAS DE PROTECCIÓN TERRITORIAL

### 2.3.7.1. Definición

- 1-D Se incluyen en esta categoría **los terrenos que en el modelo de ordenación territorial no ostentan una vocación específica** que exija la protección de sus valores naturales o productivos, ni forman parte del sistema de núcleos urbanos o de equipamientos insulares, pero que constituyen una reserva fundamental de un recurso escaso como es el territorio disponible y un entorno paisajístico de necesaria preservación para la salvaguarda de la calidad de vida de los habitantes de la isla y de la calidad de la oferta turística.
- 2-D Las ARH de protección territorial constituyen ámbitos cuya función en el modelo de ordenación no se encuadra en las definiciones y objetivos de ninguna de las otras categorías de ARH del PIOT; resultan idóneas para la implantación de **usos e intervenciones que, por su naturaleza y dinámica, encuentran difícil encaje en la estructura de ordenación insular**, y cuya ubicación concreta no puede preverse desde el PIOT, tales como:
- Equipamientos o instalaciones para el servicio de las actividades predominantes en el territorio circundante o en los núcleos de población cercanos que, por su naturaleza y características, deben ubicarse en emplazamientos autónomos.
  - Instalaciones y edificaciones para el ejercicio de actividades infraestructurales o productivas que, por su naturaleza y características, deben ubicarse aisladas y no requieren conformar áreas urbanizadas, como granjas porcinas, industrias molestas, etc.
  - Iniciativas singulares de imposible previsión temporal.

### 2.3.7.2. Criterios de delimitación

- 1-D Los **ámbitos de ordenación que el planeamiento adscriba a la categoría de “protección territorial”** incluirán sólo terrenos sobre los que se justifique que no cuentan con los valores o potencialidades precisos para ser incluidos en alguna de las ARH reguladas en el presente capítulo.

2-D La **adscripción por el planeamiento de un ámbito de ordenación incluido por el PIOT en ARH de protección territorial a otra categoría** sólo será posible en los casos siguientes:

- En el caso de adscribirlo a un ARH de protección ambiental, que sus condiciones físicas correspondan a la categoría de que se trate.
- En el caso de adscribirlo a un área de protección económica que, además de cumplir los criterios de delimitación propios de la categoría de que se trate, se justifique expresamente que se mantiene suficiente extensión de territorio dentro de las ARH de protección territorial del PIOT en la que el planeamiento establece una regulación con los criterios del párrafo 2 del punto 2.3.7.1.
- En el caso de adscribirlo a un área urbana, que el ámbito coincida estrictamente con el perímetro de un núcleo consolidado o con sus áreas interiores o de ensanche delimitados de acuerdo a los criterios establecidos por el PIOT para la delimitación de áreas urbanas en la sección novena. Que el ámbito coincida estrictamente con el perímetro de un complejo turístico delimitado de acuerdo a lo dispuesto en el Capítulo 7 del Título III; dicha delimitación será posible únicamente en aquellos terrenos que se encuentren incluidos en un ámbito de referencia turístico.

### 2.3.7.3. Objetivos

1-D El objetivo de las áreas de protección territorial es, por una parte, la preservación de aquellos suelos que constituyen una reserva de suelo de cara a futuros usos y donde se preservan valores de identidad y paisajísticos ligados al suelo rural no ocupado; por otra parte, disponer suelos capaces de cumplir cualesquiera de las finalidades del párrafo 2 del punto 2.3.7.1.

### 2.3.7.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación

1-D Los criterios con los que el planeamiento ha de ordenar cada uno de los ámbitos que adscriba a las ARH de protección territorial **habrán de responder a los motivos y fines por los cuales se han delimitado dentro de esta categoría**, distinguiendo, en su caso, entre las distintas situaciones del párrafo 2 del punto 2.3.7.1. En cualquier caso, tales situaciones se establecerán en función de la estructura global de ordenación que el plan haya propuesto en desarrollo del modelo de ordenación comarcal del PIOT.

- En los ámbitos delimitados como áreas de protección territorial destinados a acoger equipamientos o instalaciones para el servicio de las actividades predominantes en el territorio circundante o en los núcleos de población cercanos, el planeamiento de desarrollo establecerá un régimen de ordenación ajustado estrictamente a los requerimientos de las dotaciones e instalaciones expresamente definidas.
- En los ámbitos con tolerancia para albergar instalaciones y edificaciones que deben ubicarse aisladas o sin destino preciso en el modelo de ordenación del planeamiento, el planeamiento de desarrollo regulará los usos, actividades e intervenciones que puedan realizarse, las condiciones en que podrán ubicarse y las normas para garantizar la compatibilidad entre ellos y, en su caso, con aquellos otros que permita en los ámbitos cercanos. Este régimen de ordenación tomará como referencia el de las áreas de protección económica 1, aumentando su nivel de tolerancia con respecto a aquellas instalaciones de carácter industrial, dotacional o de infraestructuras que hayan de ubicarse necesariamente aisladas.
- En los ámbitos con tolerancia para albergar iniciativas singulares de imposible previsión temporal, el planeamiento desarrollará los siguientes extremos:
  - Definición de la naturaleza y características básicas del tipo de iniciativas de transformación para las cuales se justifica la reserva de tales ámbitos.
  - Las condiciones para aceptar la transformación del ámbito, en relación con la estrategia de desarrollo del modelo conjunto de ordenación establecido.
  - Los requisitos exigibles a una iniciativa de la naturaleza que se pretende para garantizar su viabilidad real y su aportación a los objetivos de desarrollo.

#### **2.3.7.5. Régimen básico de los usos e intervenciones**

- 1-D En general, **en todos los ámbitos adscritos a estas categorías de ARH**, el planeamiento establecerá el régimen de usos e intervenciones siguiendo las directrices establecidas para las áreas de protección económica 1.

2-D Complementariamente a dicho régimen de usos, el planeamiento establecerá la regulación diferenciada de aquellos ámbitos en los que establezca la admisibilidad de los usos e intervenciones relacionados en el párrafo 2 del punto 2.3. 7.1, siguiendo los siguientes **criterios**:

- En los ámbitos delimitados como áreas de protección territorial destinados a acoger equipamientos o instalaciones para el servicio de las actividades predominantes en el territorio circundante o en los núcleos de población cercanos, el uso principal y excluyente será el propio de las dotaciones e instalaciones expresamente definidas, debiéndose prohibir cualquier otro uso. Igualmente, sólo podrán admitirse aquellas intervenciones estrictamente necesarias para la consolidación del destino final previsto a tales ámbitos.
- En los ámbitos que puedan albergar instalaciones y edificaciones que deben ubicarse aisladas o sin destino preciso en el modelo de ordenación del planeamiento, no necesariamente ha de establecerse uso principal. Serán usos secundarios los que el planeamiento establezca con los criterios del apartado anterior. En todo caso serán usos prohibidos los dotacionales educativos, culturales, sanitarios, asistenciales y deportivos, los turísticos y los residenciales. La regulación de las intervenciones se justificará en función del régimen de usos secundarios.
- En los ámbitos que puedan albergar iniciativas singulares de imposible previsión temporal, y en tanto no se concreten las iniciativas previstas, 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.

#### **2.3.7.6. Criterios de gestión**

1-D Como criterio general, las Administraciones Públicas cuidarán de **no comprometer el carácter de reserva que justifica su delimitación**.

## SECCIÓN 8ª: ÁREAS DE INTERÉS ESTRATÉGICO

### 2.3.8.1. Definición

- 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 de 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.

### 2.3.8.2. Criterios de delimitación

- 1-D Los terrenos incluidos en ARH de interés estratégico por el PIOT serán adscritos por el planeamiento a ámbitos de ordenación destinados al **desarrollo e implantación de las infraestructuras o equipamientos previstos**, con las correcciones de límites propias de la adecuación de su escala o derivadas de la ordenación pormenorizada establecida por el planeamiento.

### 2.3.8.3. Objetivos

- 1-D El objetivo de la delimitación y ordenación de las áreas de interés estratégico es garantizar las provisiones de suelo necesarias para operaciones de implantación y/o ampliación de infraestructuras o equipamientos de carácter insular y para implantación de actividades logísticas ligadas a las citadas infraestructuras.

#### 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.

#### 2.3.8.6. Criterios de gestión

- 1-D La Administración Pública velará por la **preservación estricta de los ámbitos de estas ARH en tanto no se concreten las iniciativas para su desarrollo**, evitando usos o intervenciones que pudieran comprometer su destino final y ejerciendo, si conviniera, medidas de intervención a fin de garantizar su disponibilidad.
- 2-D De otra parte, la Administración asumirá preferentemente la **dirección pública de los procesos de transformación de estos ámbitos**, garantizando que su desarrollo se ajusta a los objetivos que justifican su interés estratégico.

## SECCIÓN 9: ÁREAS URBANAS

### 2.3.9.1. Definición y clasificación

- 1-D El PIOT incluye en esta categoría los **terrenos en cuyo interior se habrá de consolidar el sistema de núcleos urbanos** principales de la isla. El Planeamiento incluirá aquellos núcleos que reconozca desde el estudio de la realidad municipal y los incorporará a su clasificación del suelo de acuerdo a las condiciones establecidas para la clasificación del suelo urbano y urbanizable dentro y fuera de las áreas urbanas delimitadas por el PIOT. (art. 2392 y 2393).
- 2-E Las áreas urbanas se han delimitado en todos los casos a partir de **los núcleos urbanos existentes o áreas urbanas consolidadas**: recintos en los que se cumplen las condiciones de consolidación establecidas por la legislación urbanística para alcanzar la clasificación de suelo urbano.
- 3-E Abarcan también **áreas de expansión urbana preferente** que, atendiendo a su relación con los núcleos urbanos existentes, pueden ser, a su vez, de los siguientes tipos:
- Interiores: espacios situados en el interior del perímetro de una o varias áreas urbanas consolidadas, de forma que su urbanización permite completar y estructurar un único núcleo urbano.
  - De ensanche: espacios adyacentes a las áreas urbanas consolidadas de expansión destinados a la expansión de las mismas.
- 4-E De otra parte, **las áreas urbanas pueden clasificarse, en función del uso global que las caracteriza** en áreas residenciales, turísticas, mixtas (o turístico-residenciales), productivas y dotacionales.
- 5-D El planeamiento establecerá una **división de las áreas urbanas delimitadas por el PIOT**, identificando aquellos sectores que tengan características comunes y señalando aquellas que no deban ser urbanas, bien por no encajar en el modelo municipal de ordenación, bien por resultar excesivas o inadecuadas para los crecimientos previsibles.

### 2.3.9.2. Directrices para la clasificación de suelo urbano y urbanizable a partir de las ARH urbanas delimitadas por el PIOT

- 1-D En función de los condicionantes existentes y de sus objetivos específicos de ordenación, los planes que establezcan la ordenación urbanística **clasificarán como suelo urbano** aquel que cumpla las condiciones establecidas por la legislación vigente para ser considerado como tal.
- 2-D El planeamiento efectuará la **clasificación de suelo urbanizable** mediante áreas interiores o de ensanche a partir de las áreas consolidadas, aplicando los siguientes criterios:
- Sólo podrán delimitarse áreas de ensanche de los núcleos consolidados cuando se prevea la consolidación de los espacios vacantes interiores a su perímetro. Las áreas interiores sólo podrán quedar vacantes si el núcleo no tiene capacidad de crecimiento para colmatarlas o si presentan valores cuya preservación sea incompatible con el desarrollo urbano.
  - La delimitación de cada ámbito de ensanche se ajustará en los bordes con los núcleos existentes a elementos de ordenación urbana que garanticen la continuidad del núcleo. Los límites exteriores (hacia los suelos que el plan no destine a la urbanización) se harán coincidir con elementos conformantes de la estructura territorial, sean éstos naturales o contruidos (ejes básicos de la estructura catastral, viarios en sus trazados definitivos, etc). Los límites de división interior entre áreas de ensanche se definirán con criterios similares.
  - Los ensanches de núcleos urbanos no podrán superar ni englobar los corredores viarios y de transporte de interés insular o comarcal definidos por el PIOT. Dichos corredores constituirán, en todo caso, un límite para el crecimiento de dichos núcleos.
- 3-D **La clasificación de suelo urbanizable** cumplirá las siguientes condiciones en relación con las delimitaciones de ARH establecidas por el PIOT:
- Comprenderá preferentemente terrenos incluidos en ARH urbanas.
  - No necesariamente todas las ARH urbanas del PIOT deben ser clasificadas como suelo urbano o urbanizable, ya que podrán ser parcialmente excluidas en función de las necesidades de crecimiento del núcleo.
  - Cuando, cumpliendo las condiciones de ordenación establecidas por el PIOT en función del uso global, el planeamiento clasifique como suelo urbano o urbanizable el conjunto de suelos que

forman un ARH urbana del PIOT y requiriese de mayor superficie, podrá delimitar nuevas áreas de ensanche. Estas nuevas áreas de ensanche ocuparán preferentemente terrenos incluidos en ARH de expansión urbana.

- En el supuesto anterior, si no existen áreas de expansión urbana se admitirá la delimitación de áreas de ensanche sobre suelos adscritos por el PIOT a ARH de protección territorial
- En el caso de que no existan áreas de expansión urbana o de protección territorial colindantes al núcleo y se haya agotado la capacidad de las áreas urbanas, se admitirá la delimitación de áreas de ensanche sobre suelos adscritos por el PIOT a ARH de protección económica, cuando se justifique explícita y suficientemente que, respecto al modelo de ordenación urbana del municipio, tales suelos son los únicos sobre los cuales es viable el desarrollo urbanístico necesario para acoger el crecimiento del núcleo urbano correspondiente. Además, se justificará que las partes de las citadas ARH que no se incluyan en las áreas de ensanche tengan dimensiones y formas adecuadas para garantizar la continuidad (o, en su caso, implantación) de los usos permitidos sin mermas objetivas de su funcionalidad respecto a la situación previa.
- Los dos párrafos anteriores sólo serán de aplicación a los núcleos de carácter residencial o industrial, y no a los de carácter turístico o mixto que sólo podrán expandirse en las áreas de expansión urbana delimitadas por el presente plan o en los suelos urbanizables sectorizados clasificados por el planeamiento vigente a la entrada en vigor del Plan Insular, que, a tales efectos, tendrán la consideración de áreas de expansión urbana. Esta disposición estará en vigor hasta la aprobación del documento que defina los nuevos contenidos en materia turística, de acuerdo a lo previsto en el artículo 3.7.7.3.
- Cuando el planeamiento no asigne destino urbano a parte de los suelos incluidos por el PIOT en ARH urbanas, sólo podrá delimitar áreas de ensanche fuera de tales ARH si justifica objetivamente que las partes de ARH urbanas que excluye de la urbanización no tienen las condiciones para ser consideradas con la vocación que el PIOT les atribuye y, por tanto, deberá incluirlos en alguna categoría de suelo rústico adecuada a su vocación y régimen de protección específicos.

4-D La **extensión superficial de clasificación de suelo urbano y urbanizable** será el resultado de cumplir, junto a los objetivos del planeamiento municipal, los requisitos de ordenación y

dimensionamiento establecidos por el PIOT en relación al uso global del área urbana (capítulos 6, 7 y 8 del Título III según se trate de áreas productivas, turísticas o residenciales).

- 5-D Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que clasifiquen o habiliten la clasificación de suelos urbanos o urbanizables residenciales o turísticos deberán **justificar la capacidad y extensión los nuevos desarrollos en base a la disponibilidad del recurso agua** y contener las determinaciones que garanticen la integración de las nuevas redes en los sistemas preexistentes en consonancia con las previsiones del Plan Hidrológico.
- 6-D **No podrán clasificarse como suelo urbano y urbanizable** aquellos que se encuentren en los casos siguientes:
- Las instalaciones monofuncionales aisladas en el territorio (tales como industrias, edificaciones, dotaciones, equipamientos, etc).
  - No podrán clasificarse como suelo urbano o urbanizable las márgenes de los viarios que no formen parte de la trama urbana de un núcleo.

### 2.3.9.3. Clasificación de suelo urbano y urbanizable fuera de las ARH urbanas delimitadas por el PIOT

- 1-D El planeamiento no podrá clasificar suelo urbano fuera de un área que esté delimitada como ARH urbana en el PIOT, salvo que se trate de un **asentamiento existente** y que se justifique expresa y detalladamente que cumple las condiciones siguientes:
- Las establecidas por la legislación vigente para ser clasificado como suelo urbano.
  - Que su dinámica de crecimiento y encaje en el modelo municipal aconsejan su tratamiento como tal, y no conviene su ordenación mediante los criterios establecidos en el capítulo 8 del Título III para los asentamientos rurales y agrícolas.
- 2-D La delimitación de **áreas de ensanche de un asentamiento existente que no esté ubicado en un ARH urbana en el PIOT**, se limitará a las necesarias para acoger los crecimientos endógenos previsibles del propio núcleo. No se podrán delimitar áreas de ensanche de un asentamiento urbano

existente que no se encuentre en un ARH urbana del PIOT cuando dicho asentamiento tenga carácter turístico o mixto turístico-residencial.

3-D **El planeamiento general sólo podrá delimitar suelo urbanizable** siguiendo las directrices expuestas en las disposiciones anteriores de esta sección. Sin embargo, podrá admitirse el desarrollo de aquellas actuaciones aisladas (los complejos turísticos), que el PIOT considera como áreas urbanas. En todo caso, la autorización de dichas actuaciones atenderá, además de a las disposiciones de otra índole que le fueran de aplicación, a las siguientes condiciones:

- Las de admisibilidad de su implantación, que el PIOT establece en el capítulo 7 del Título III.
- Los límites coincidirán con elementos de la estructura territorial, sean éstos naturales (líneas de inflexión de pendientes) o construidos (ejes básicos de la estructura catastral, viarios en sus trazados definitivos, etc), a fin de asegurar su inserción territorial.
- No se delimitarán complejos turísticos cuyos recintos sean cruzados por ejes viarios o de otras infraestructuras constitutivos del modelo de ordenación territorial. Las conexiones de cada área urbana aislada a la red insular de infraestructuras (especialmente a la red viaria) se resolverán mediante elementos específicos, cuya funcionalidad esté restringida al servicio y acceso exclusivo del área.
- Sólo podrán delimitarse sobre terrenos incluidos por el PIOT en ARH de protección territorial, expansión urbana o de protección económica 3 incluidas en los ámbitos de referencia turísticos.

#### **2.3.9.4. Criterios de ordenación y gestión de las áreas urbanas**

1-D La **ordenación de los núcleos urbanos** (tanto de sus áreas consolidadas como de las interiores y de ensanche) será acometida a partir del estudio de la situación previa, a fin de reconducirla hacia los objetivos de desarrollo del modelo de ordenación de los núcleos establecido por el PIOT. Dicho estudio comprenderá, además de los aspectos específicos que son de aplicación, y que, en función del uso global de cada área, se regulan en los capítulos 6, 7 y 8 del Título III, los siguientes extremos:

- Estudio cuantitativo y cualitativo de las características de la urbanización, a fin de valorar los déficits existentes tanto desde el punto de vista de estructuración del espacio urbano como de sus efectos sobre las posibilidades de crecimiento y desarrollo urbanístico.

- Distribución, intensidad y características de los distintos usos existentes y sus interrelaciones identificando los posibles conflictos entre ellos así como los déficits dotacionales y de servicios, por referencia a las regulaciones sectoriales vigentes (entre ellas las propias del PIOT).
- Reconocimiento detallado de las características y de los parámetros urbanísticos de la edificación, de su estado de conservación, intensidad de uso y valores patrimoniales.
- Análisis sobre la evolución reciente, que permitan valorar la intensidad y características del desarrollo urbanístico y cuantificar las tendencias futuras (entre otras, la situación del mercado del suelo e inmobiliario, en la medida de lo posible, distinguiendo por sectores de actividad).

2-D Las Administraciones Públicas dirigirán sus **políticas de adquisición y urbanización de suelo y de dotación de infraestructuras y equipamientos** a las áreas urbanas consolidadas, interiores y, en su caso, de ensanche, de los núcleos urbanos señalados por el PIOT como principales en la definición del sistema de núcleos urbanos de la isla.

## SECCIÓN 10ª: ÁREAS DE EXPANSIÓN URBANA

### 2.3.10.1. Definición

- 1-D Se incluyen en esta categoría los ámbitos donde deben ubicarse preferentemente las operaciones de expansión de los núcleos que conforman el sistema de núcleos urbanos del Modelo de Ordenación Territorial, a partir del momento en que se hagan insuficientes las áreas urbanas delimitadas.

### 2.3.10.2. Criterios de delimitación

- 1-D Los terrenos incluidos en ARH de expansión urbana por el PIOT **serán adscritos por el planeamiento a alguna de las siguientes categorías:**
- Si se encuentran incluidas en una Operación Singular Estructurante se adscribirán al ARH que mejor corresponda con la ordenación establecida por el planeamiento de dicha operación. En caso de que tal plan no se hubiera formulado, se adscribirán a ARH de protección territorial como ámbitos de oportunidad idóneos para albergar iniciativas singulares de imposible previsión temporal.
  - Si, no estando incluidos en el supuesto anterior, se prevén y ordenan para el desarrollo de operaciones de expansión de núcleos, de acuerdo a lo previsto en la sección anterior, se clasificarán como suelo urbanizable.
  - En el resto de los casos, se adscribirán a ARH de protección territorial, salvo que sus características de hecho justifiquen su adscripción a áreas de protección o a áreas urbanas.

### 2.3.10.3. Objetivos

- 1-D El objetivo de la delimitación de las áreas de expansión urbana es garantizar las **provisiones de suelo necesarias para expandir los núcleos urbanos de mayor entidad de la isla.**

#### 2.3.10.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación

- 1-D En los ámbitos que el PIOT adscribe a ARH de expansión urbana 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-D En los ámbitos que el PIOT adscribe a ARH de expansión urbana y **que el planeamiento adscriba a áreas urbanas**, la ordenación se desarrollará de acuerdo con las normas y directrices que establece el PIOT en los capítulos 6, 7 y 8 del Título III sobre las áreas industriales, turísticas o residenciales.
- 3-D En el resto de los casos, el planeamiento desarrollará los criterios establecidos para los ámbitos delimitados como áreas de protección territorial.

#### 2.3.10.5. Régimen básico de los usos e intervenciones

- 1-D En general, en cualquier terreno incluido en ARH de expansión urbana por el PIOT, y en tanto no se concreten las iniciativas de desarrollo, el régimen de usos e intervenciones a aplicar será el propio de las ARH de protección económica.

#### 2.3.10.6. Criterios de gestión

- 1-D La Administración Pública velará por la **preservación de los ámbitos de estas ARH en tanto no se concreten las iniciativas para su desarrollo**, evitando usos o intervenciones que pudieran comprometer su destino final y ejerciendo, si conviniera, medidas de intervención a fin de garantizar su disponibilidad.

SECCIÓN 11ª: MATRIZ DE USOS

ZONIFICACIÓN	A/Ba			Bb			C/D				
	Protección Ambiental			Protección Económica			Protección <sup>16</sup> Territorial	Interés Estratégico	Urbanas <sup>3,17</sup>	Expansión <sup>18</sup> Urbana	Protección Económica 1, 2, 3
	Protección Ambiental 1	Protección Ambiental 2	Protección Ambiental 3	Protección Económica 1	Protección Económica 2	Protección Económica 3					
<b>MATRIZ DE USOS USOS / ÁREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA</b> (art.9, Decreto 6/1997, de 21 de enero)											
<b>USOS MEDIOAMBIENTALES</b>											
Conservación Medioambiental	Y	Y	Y	■	■	■	■	●	●	●	■
Usos científicos sobre los recursos naturales	■	■	■	■	■	■	■	●	●	●	■
Educación ambiental	■	■	■	■	■	■	■	●	●	●	■
<b>USOS RECREATIVOS</b>											
Esparcimiento en espacios no adaptados											
- Esparcimiento elemental	●	■	■	●	●	●	●	●	●	●	●
- Esparcimiento con equipo ligero	●	■	■	●	●	●	●	●	●	●	●
- Esparcimiento con vehículos de motor	● <sup>2</sup>	●	●	●	● <sup>2</sup>						
- Esparcimiento elemental con asistencia de público	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Esparcimiento en espacios adaptados	●	■ <sup>7</sup>	■ <sup>7</sup>	●	●	●	●	●	●	●	●
Esparcimiento en espacios edificados	●	■ <sup>7</sup>	■ <sup>7</sup>	●	●	●	●	●	●	●	●
Esparcimiento en complejos recreativos	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
<b>USOS DOTACIONALES</b>											
Dotacionales educativos	●	●	■ <sup>8</sup>	X	X	X	X	■	●	●	X
Dotacionales culturales	●	●	■ <sup>8</sup>	X	X	X	X	■	●	●	X
Dotacionales sanitarios	●	●	■ <sup>8</sup>	X	X	X	X	■	●	●	X
Dotacionales asistenciales	●	●	■ <sup>8</sup>	X	X	X	X	■	●	●	X
Dotacionales deportivos	●	●	■ <sup>8</sup>	X	X	X	X	■	●	●	X
Dotacionales de esparcimiento	●	●	■ <sup>8</sup>	X	X	X	X	■	●	●	X
Dotacionales de la Administración Pública	●	●	■ <sup>8</sup>	X	X	X	X	■	●	●	X
Dotacionales de defensa, seguridad y mantenimiento.	●	●	■ <sup>8</sup>	X	X	X	X	■	●	●	X
Otros usos dotacionales	●	●	■ <sup>8</sup>	X	X	X	X	■	●	●	X

USO PRINCIPAL: Y    USOS SECUNDARIOS: ■    USOS INCOMPATIBLES: X    R. REMITIDA<sup>1</sup>: ●    NO CORRESPONDE: Ø

ZONIFICACIÓN	A/Ba			Bb			C/D				
<b>MATRIZ DE USOS</b> <b>USOS / ÁREAS DE REGULACIÓN</b> <b>HOMOGÉNEA</b> <small>(art.9, Decreto 6/1997, de 21 de enero)</small>	Protección Ambiental			Protección Económica			Protección <sup>16</sup> Territorial	Interés Estratégico	Urbanas <sup>3,17</sup>	Expansión <sup>18</sup> Urbana	Económica 1, 2, 3
	Protección Ambiental 1	Protección Ambiental 2	Protección Ambiental 3	Protección Económica 1	Protección Económica 2	Protección Económica 3					
<b>USOS DE INFRAESTRUCTURAS</b>											
Infraestructuras hidráulicas	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Infraestructuras de saneamiento	●	●	●	●	●	●	●	■	●	●	●
Infraestructuras de energía	● <sup>23</sup>	● <sup>23</sup>	● <sup>23</sup>	●	●	●	●	■	● <sup>23</sup>	● <sup>23</sup>	●
Infraestructuras de telecomunicación	●	●	●	●	●	●	●	■	●	●	●
Infraestructuras de tratamiento de residuos	●	●	●	●	●	●	●	■	●	●	●
Infraestructuras viarias y de transporte terrestre	●	●	●	●	●	●	●	■	●	●	●
Infraestructuras de transporte aéreo	●	●	●	●	●	●	●	■	●	●	●
Infraestructuras portuarias	∅	∅	●	∅	∅	∅	●	■	●	●	∅
<b>USOS PRIMARIOS</b>											
Forestales	●	■ <sup>21</sup>	●	●	●	●	●	■	∅	∅	●
Agrícolas	●	■ <sup>22</sup>	●	Y	Y	Y	Y	■	●	●	Y
Ganaderos	●	■ <sup>22</sup>	X	■	■	■	■	■	●	●	■
Minero – extractivos	● <sup>19</sup>	● <sup>19</sup>	X <sup>9</sup>	■ <sup>13</sup>	■ <sup>13</sup>	■ <sup>13</sup>	■ <sup>13</sup>	● <sup>19</sup>	● <sup>19</sup>	● <sup>19</sup>	■ <sup>13</sup>
Cinegéticos	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●
Pesqueros	●	●	■	∅	∅	∅	∅	●	∅	∅	∅
Acuícolas	∅	∅	■	●	●	●	●	●	●	●	●
<b>USOS RESIDENCIALES</b>											
Vivienda unifamiliar	X	X <sup>6</sup>	X	X <sup>15</sup>	X <sup>15</sup>	X <sup>15</sup>	X <sup>15</sup>	●	●	●	X <sup>15</sup>
Vivienda colectiva	X	X <sup>6</sup>	X	X <sup>15</sup>	X <sup>15</sup>	X <sup>15</sup>	X <sup>15</sup>	●	●	●	X <sup>15</sup>
Residencia comunitaria	X	X <sup>6</sup>	X	X <sup>15</sup>	X <sup>15</sup>	X <sup>15</sup>	X <sup>15</sup>	●	●	●	X <sup>15</sup>

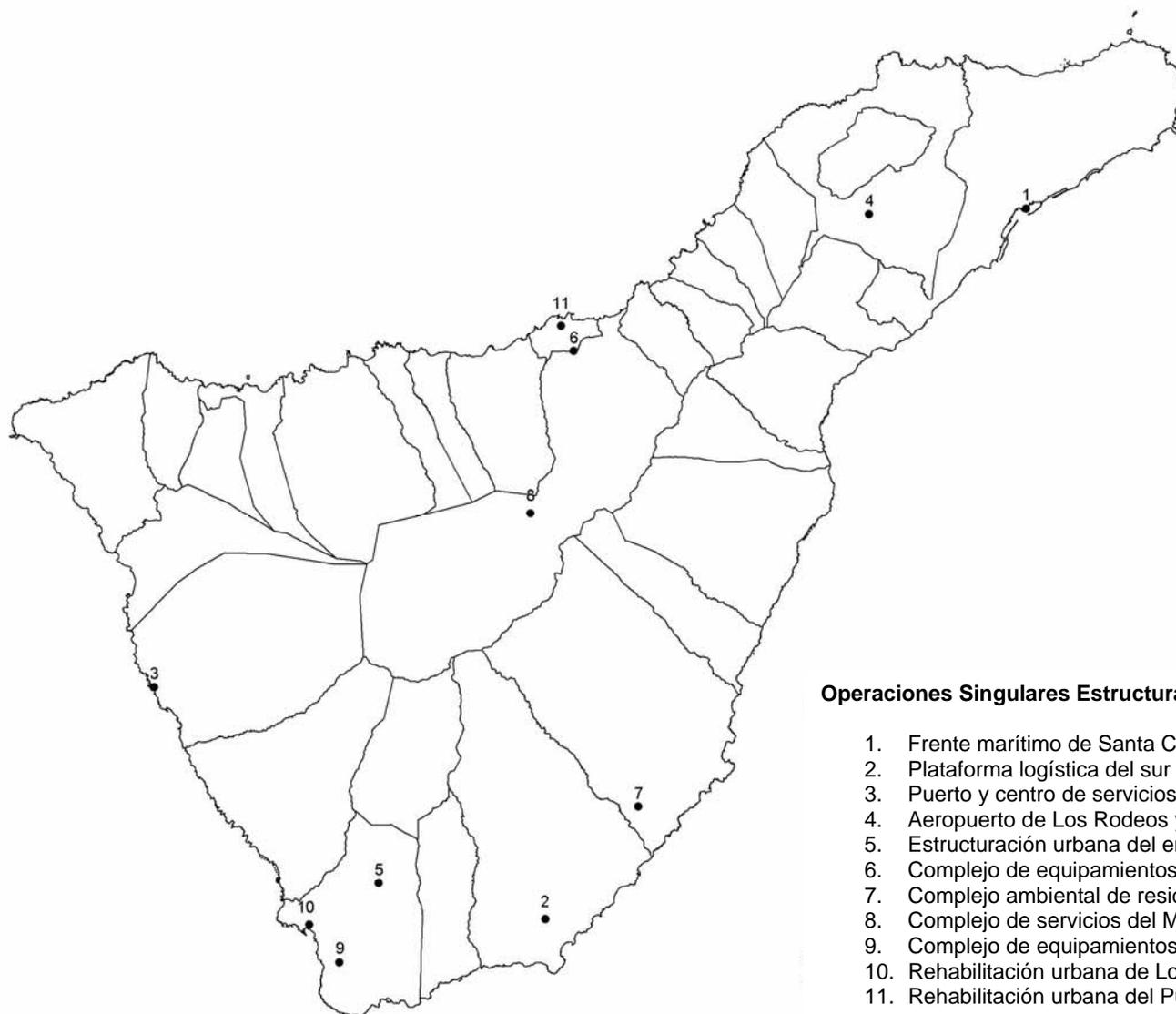
USO PRINCIPAL: Y    USOS SECUNDARIOS: ■    USOS INCOMPATIBLES: X    R. REMITIDA<sup>1</sup>: ●    NO CORRESPONDE: ∅

ZONIFICACIÓN	A/Ba			Bb			C/D				
	Protección Ambiental			Protección Económica			Protección <sup>16</sup> Territorial	Interés Estratégico	Urbanas <sup>3,17</sup>	Expansión <sup>18</sup> Urbana	Económica 1, 2, 3
	Protección Ambiental 1	Protección Ambiental 2	Protección Ambiental 3	Protección Económica 1	Protección Económica 2	Protección Económica 3					
<b>MATRIZ DE USOS USOS / ÁREAS DE REGULACIÓN HOMOGENEA</b> (art.9, Decreto 6/1997, de 21 de enero)											
<b>USOS TERCIARIOS</b>											
Comercio minorista	X	X <sup>12</sup>	X <sup>11</sup>	X	X <sup>15</sup>	X	X	●	●	●	X
Hostelería	X	X <sup>12</sup>	X <sup>11</sup>	X	X <sup>15</sup>	X	X	●	●	●	X
Oficinas	X	X <sup>12</sup>	X <sup>11</sup>	X	X <sup>15</sup>	X	X	●	●	●	X
<b>USOS TURÍSTICOS</b>											
Establecimientos turísticos convencionales	X	X	X	X	X	X	X	●	●	●	X
Complejos turísticos	X	X	X	X	X	■ <sup>20</sup>	■ <sup>20</sup>	●	●	●	X
Establecimientos turísticos ligados a la naturaleza	X	■	X	■	■	■	■	●	●	●	■
Establecimientos de turismo rural	X <sup>3</sup>	X <sup>5</sup>	X	■	■	■	■	●	●	●	■
Campamentos de turismo	X	X <sup>5</sup>	■	■	■	■	■	●	●	●	■
Establecimientos turísticos recreativos	X	X	■	■	■	■	■	●	●	●	■
<b>USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAMIENTO</b>											
Producción industrial	X	X <sup>4</sup>	X <sup>10</sup>	■ <sup>14</sup>	X	■ <sup>14</sup>	■ <sup>14</sup>	●	●	●	■ <sup>14</sup>
Almacenes y comercio mayorista	X	X	X <sup>10</sup>	■ <sup>14</sup>	X	■ <sup>14</sup>	■ <sup>14</sup>	●	●	●	■ <sup>14</sup>
Artesanía y oficios artísticos	X	X	X	X	X	X	X	●	●	●	X
Reparación y mantenimiento de objetos domésticos	X	X	X	X	X	X	X	●	●	●	X
Talleres de reparación de vehículos	X	X	X	X	X	X	X	●	●	●	X

USO PRINCIPAL: Y    USOS SECUNDARIOS: ■    USOS INCOMPATIBLES: X    R. REMITIDA<sup>1</sup>: ●    NO CORRESPONDE: Ø

1. Regulación remitida al régimen pormenorizado de ordenación de usos del planeamiento urbanístico y/o territorial correspondiente, atendiendo a lo establecido en la legislación sectorial de aplicación así como, en su caso, a la Ley 11/ 1990 de Prevención del Impacto Ecológico.
2. Salvo el tránsito con vehículos de motor fuera de los viarios de circulación rodada, que es incompatible.
3. Salvo establecimientos turísticos rurales en laderas.
4. Salvo las naves aisladas vinculadas a la producción forestal y en ubicaciones concretas expresamente definidas por el planeamiento.
5. Salvo los de turismo rural y campamentos de turismo en las ARH bosques potenciales.
6. Salvo los estrictamente necesarios para el alojamiento del personal de vigilancia y protección ambiental, en inmuebles de titularidad pública expresamente ubicados en el planeamiento; Salvo las viviendas existentes a la aprobación del PIOT, sólo en suelos adscritos a ARH bosques potenciales.
7. Sólo podrán autorizarse donde el planeamiento expresamente los defina.
8. Vinculados a actividades propias de la franja costera y sólo en los emplazamientos donde el planeamiento expresamente los defina.
9. En tanto no se autoricen ámbitos de extracción en el P.T.E.
10. Salvo instalaciones propias e interiores de un recinto portuario.
11. Salvo puestos de venta, kioscos o terrazas y edificaciones aisladas de hostelería y/o reunión de público en general.
12. Salvo puestos de venta de productos agropecuarios y forestales con carácter temporal y sin instalaciones fijas, y los de hostelería existentes.
13. Exclusivamente en los ámbitos delimitados por el PIOT
14. Siempre que estén vinculadas a las actividades agropecuarios del ámbito.
15. Salvo en sus modalidades de vivienda vinculada a explotaciones productivas y vivienda rural en las zonas que hayan sido delimitadas como asentamiento rural o asentamiento agrícola
16. Con las salvedades incluidas en el artículo 2.3.7.1-2) y 2.3.7.5-2).
17. El uso principal estará en función del uso global que las caracteriza: áreas residenciales, turísticas, mixtas (o turístico – residenciales), productivas y dotacionales.
18. En tanto no se concreten las iniciativas de desarrollo, el régimen de usos e intervenciones a aplicar será el propio de las ARH de protección económica.
19. Sólo pueden delimitarse canteras en los ámbitos extractivos del PIOT, con dos excepciones, cuando tengan carácter artesanal y para la extracción de piedra en bloques para obras públicas de interés insular.
20. Sólo en los ámbitos de referencia turísticos.
21. En los ámbitos y bajo las condiciones que establezcan los respectivos planes de desarrollo y salvo las actividades encaminadas a la obtención de madera para uso industrial.
22. En las áreas de bosques potenciales, los agrícolas y ganaderos que se ejerzan según modos de explotación tradicional y se ubiquen en fincas ya adecuadas al uso sin requerir modificaciones.
23. Salvo las centrales extensivas de producción de energía renovable eólicas que están prohibidas en el ámbito terrestre de estas ARH de conformidad con el mapa eólico.





#### **Operaciones Singulares Estructurantes**

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

## Capítulo 4: Operaciones Singulares Estructurantes

---

### SECCIÓN 1ª: GENERALIDADES

#### 2.4.1.1. Definición de las Operaciones Singulares Estructurantes

- 1-E Una Operación Singular Estructurante se define 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**.
- 2-E 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.
- 3-E 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.
- 4-E 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.

#### 2.4.1.2. Relación de Operaciones Singulares Estructurantes

- 1-AD Las Operaciones Singulares Estructurantes **propuestas por el PIOT** son las que se relacionan a continuación:
- 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

#### **2.4.1.3. Ámbito Territorial de las Operaciones Singulares Estructurantes**

- 1-E Se entenderá por ámbito territorial de una Operación Singular Estructurante 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.
- 2-D Si bien deben entenderse como ámbitos territoriales de cada Operación Singular Estructurante las delimitaciones establecidas en el presente Capítulo, la **delimitación precisa** de éstos 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.

#### **2.4.1.4. Planeamiento y ejecución de las Operaciones Singulares Estructurantes**

- 1-D Por regla general, una Operación Singular Estructurante requerirá, previamente a la realización de actos destinados a su ejecución, la formulación de una **figura de planeamiento que abarque la totalidad de su ámbito territorial** ordenándolo de forma integral. Los instrumentos de ordenación de las OSE serán los establecidos en las secciones correspondientes a cada una de ellas en el presente capítulo.
- 2-D La **iniciativa en la gestión y desarrollo**, tanto de la ordenación como de las distintas actuaciones necesarias de todas las Operaciones Singulares Estructurantes será de la Administración Pública. Sin

perjuicio de que se garantice la dirección pública en el proceso de desarrollo, la Administración actuante en cada caso podrá plantear mecanismos para la participación del sector privado.

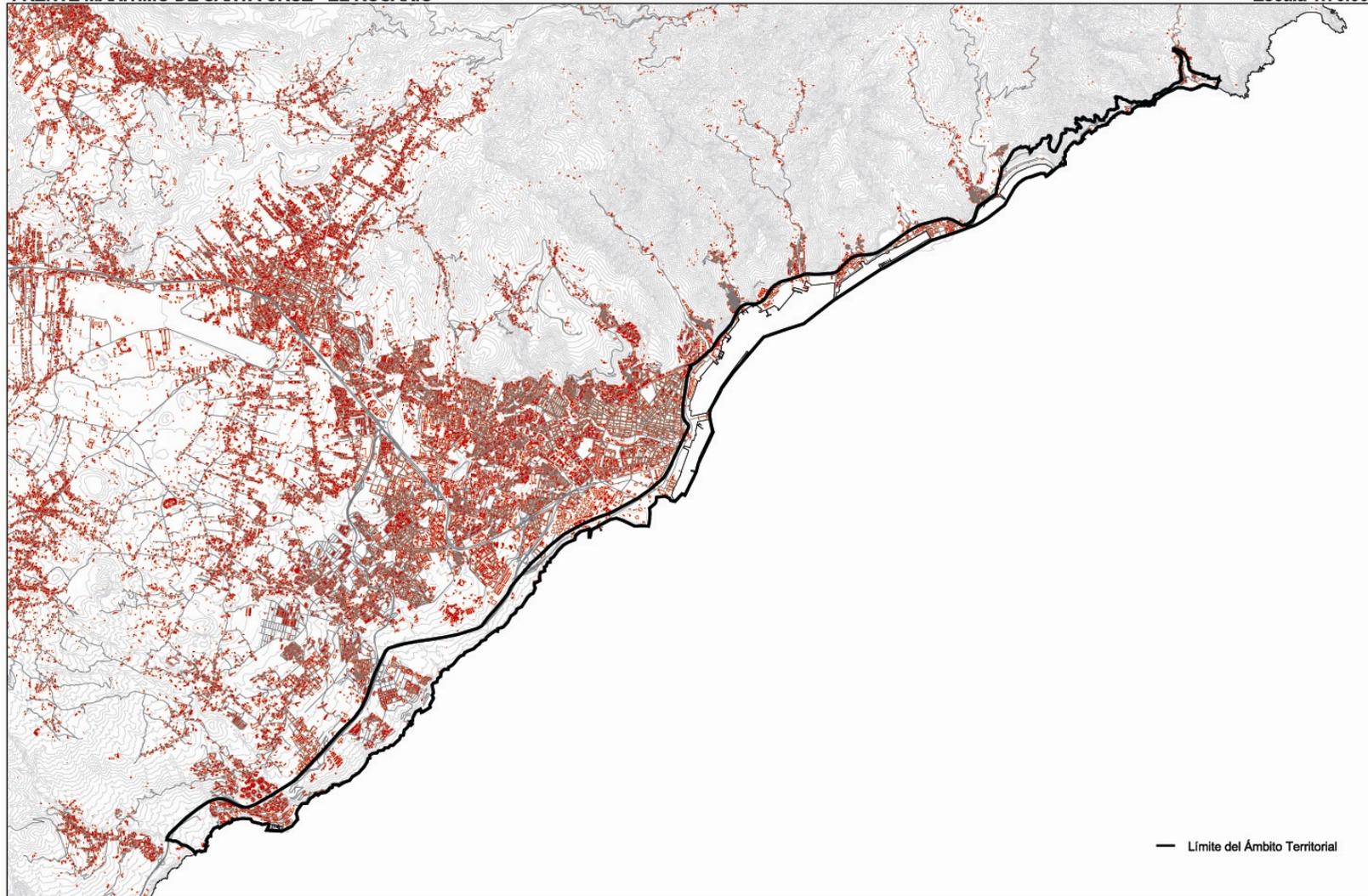
- 3-R Para garantizar el correcto desarrollo y ejecución de cada Operación podrá utilizarse cualquiera de los sistemas de ejecución previstos en la legislación vigente, desarrollándose preferentemente la gestión bajo la forma de **organización consorcial**.

#### **2.4.1.5. Criterios de programación de las Operaciones Singulares Estructurantes**

- 1-R El acuerdo de inicio de la ejecución de una Operación Singular requerirá el **compromiso de las Administraciones Públicas** implicadas en cuanto a los mecanismos de gestión y desarrollo, la distribución competencial de funciones y la aportación presupuestaria.
- 2-R En cualquier caso, el inicio del desarrollo y ejecución de una Operación Singular exigirá la **constitución del órgano gestor ejecutivo y la aprobación de una estrategia temporal** de actuaciones concretas, en base a la cual se asignarán los recursos necesarios por plazos temporales.

FRENTE MARÍTIMO DE SANTA CRUZ - EL ROSARIO

Escala 1:70.000



## SECCIÓN 2ª: FRENTE MARÍTIMO DE SANTA CRUZ-EL ROSARIO

### 2.4.2.1. Objetivos

- 1-E El objetivo principal de la operación es el **reacondicionamiento del frente marítimo** del área metropolitana, potenciando su carácter de equipamiento urbano y los usos recreativos ligados al litoral; en el ámbito portuario se potenciarán aquellos usos que presenten una mayor compatibilidad con la ciudad adyacente, recuperando parte de las instalaciones portuarias como espacios integrados en la ciudad que la recualifiquen funcional y ambientalmente.
- 2-E La consecución de estos objetivos en el ámbito portuario será viable en la medida que la construcción del puerto de Granadilla y la consolidación de la Plataforma Logística permita el traslado de actividades portuarias vinculadas al tráfico de graneles líquidos y sólidos y de abastecimiento de las empresas vinculadas a la actividad logística del Polígono.
- 3-E La puesta en funcionamiento del puerto de Granadilla, como plataforma portuaria complementaria al puerto de Santa Cruz respecto de la capacidad portuaria insular para el abastecimiento de mercancías, permitirá alcanzar además los siguientes **objetivos complementarios**:
- Reducir la carga de tráfico, sobre todo pesado, con origen en el puerto y mejorar las condiciones de conexión entre el puerto y la red viaria insular.
  - Posibilitar la integración y apertura de la ciudad hacia el mar, liberando espacios para la acogida de usos dotacionales y recreativos que contribuyan a aumentar la calidad de vida de los vecinos mejorando la calidad ambiental de la ciudad.

### 2.4.2.2. Ámbito Territorial

- 1-D El ámbito territorial de la operación comprende el litoral del área metropolitana entre el límite del Parque Rural de Anaga en Igueste de San Andrés y el límite sur del municipio de El Rosario, incluyendo las áreas terrestres y marinas que conforman las actuales instalaciones portuarias, el ámbito comprendido entre el eje costero del modelo viario comarcal y el mar, y los suelos al norte de este eje, como los situados al pie de las laderas de Anaga, ya alterados por usos vinculados al puerto.

#### 2.4.2.3. Planeamiento de desarrollo

- 1-D El desarrollo de las determinaciones establecidas en esta sección se concretará a través de un Plan Territorial Parcial con el alcance y contenido establecidos en la sección 1ª del presente capítulo, sobre el ámbito definido en el artículo anterior. Dicho plan deberá **coordinar y armonizar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación** así como las disposiciones de los distintos planes que ostentan competencias para la ordenación del ámbito de la actuación: planeamiento general municipal, Plan de Usos y Plan Especial del Puerto, etc.

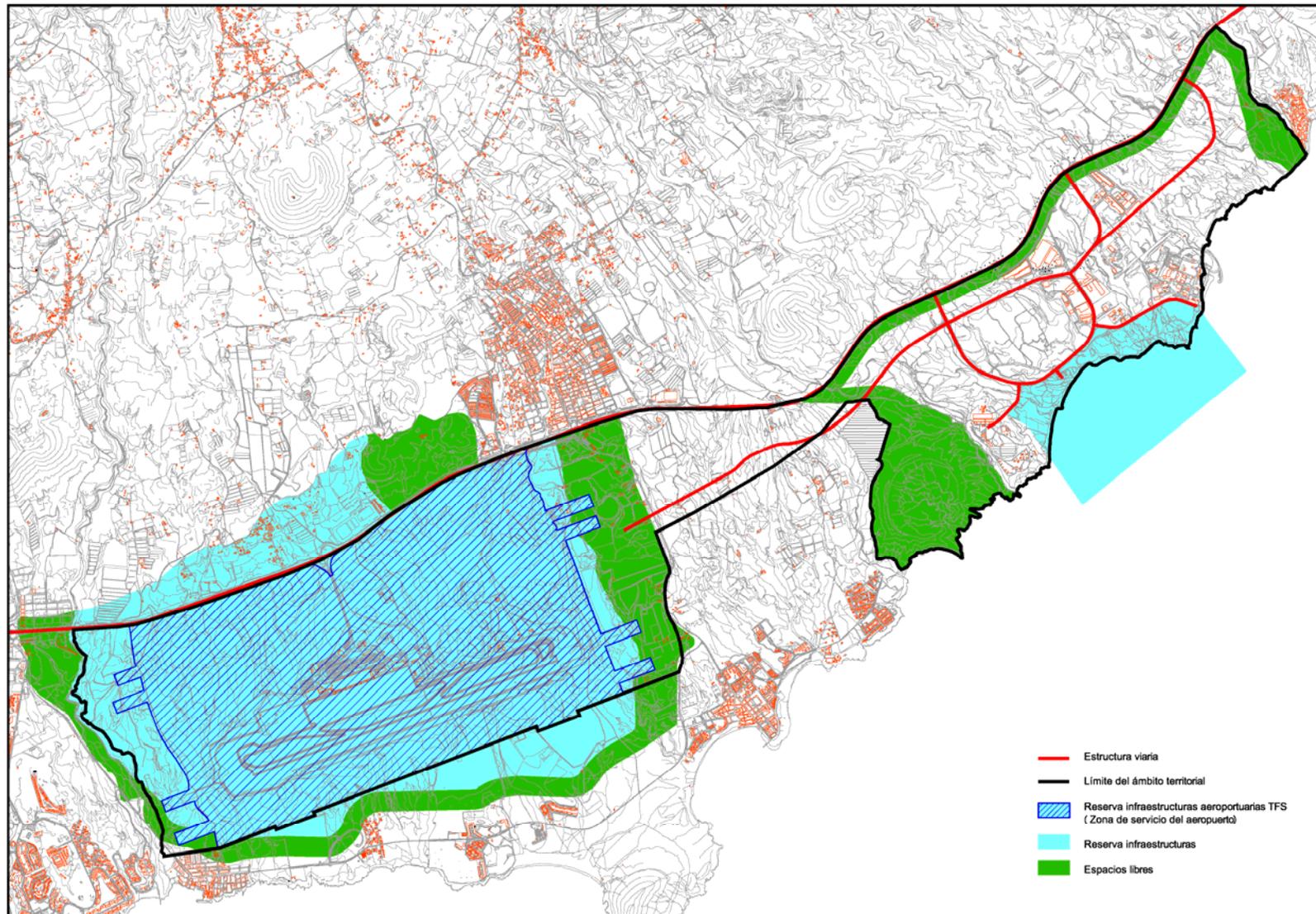
#### 2.4.2.4. Criterios de ordenación

- 1-R Se atenderán los siguientes criterios respecto a la admisibilidad de usos:
- En el Puerto se mantendrá y potenciará la principal terminal de la isla para la conexión marítima de pasajeros, especialmente con Gran Canaria y el exterior del archipiélago, con el carácter de gran nodo intermodal, cuya funcionalidad se resolverá en coordinación con la planificación del sistema de transportes insular y del conjunto del archipiélago.
  - Vinculada a la terminal de pasajeros, se preverá y fomentará el uso del puerto para recepción de cruceros turísticos; así pues, se admitirán instalaciones dirigidas a este turismo en tránsito.
  - Serán también admisibles los usos deportivos, habilitando los servicios para el atraque de embarcaciones de ocio, tanto privadas como de servicios recreativos, y los usos pesqueros.
  - Será también admisible la ubicación de usos tales como comerciales, de hostelería, instalaciones recreativas vinculadas al uso del mar (zonas de baño, marinas), espacios para espectáculos, áreas libres de esparcimiento, etc.
  - Considerando las limitaciones físicas cara a futuras ampliaciones, en la organización espacial y funcional del puerto se compatibilizarán las operaciones relacionadas con la regeneración del frente marítimo de la ciudad y con la disposición de espacios de uso colectivo con las actividades portuarias vinculadas a la manipulación y almacenamiento de mercancías, las de mantenimiento o reparación de embarcaciones y los usos industriales propios de los puertos comerciales.
- 2-D La ordenación garantizará la **continuidad e integración de los usos y de los recorridos interiores** y se favorecerá la apertura al mar de la ciudad. En tal sentido se primarán las circulaciones peatonales

frente a las rodadas, que habrán de segregarse adecuadamente. Las actuaciones urbanizadoras se realizarán en base a criterios de recualificación del espacio público y conformación de amplias áreas abiertas de alto nivel paisajístico.

#### **2.4.2.5. Criterios de gestión y desarrollo**

- 1-R En la **dirección de la gestión y desarrollo de esta Operación**, habrán de participar la Administración Portuaria, la Dirección General de Costas, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, el Cabildo Insular y los departamentos del Gobierno de Canarias con competencias sectoriales en los usos previstos.
- 2-D El planeamiento de desarrollo incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública en sus distintas competencias, tales como la delimitación de áreas de Gestión Integrada, de Rehabilitación Integral, o de análoga naturaleza y similares objetivos.



## SECCIÓN 3ª: PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE

### 2.4.3.1. Objetivos

- 1-E 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.
- 2-D 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.
- 3-E 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.

#### 2.4.3.2. **Ámbito Territorial**

- 1-D El ámbito territorial de esta Operación 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 Has. Comprende, además, el área marina de su tramo litoral.
- Los terrenos que conforman el aeropuerto reina Sofía y su entorno, incluidos al interior de 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.
  - El cauce del barranco de La Cigüeña.
- 3-D 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.
- 4-R 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).
- 5-D El ámbito así definido tiene una **extensión aproximada de 2.510 Has.**

#### 2.4.3.3. **Planeamiento de desarrollo**

- 1-D El instrumento de ordenación del espacio natural protegido del Monumento Natural de Montaña Pelada, incluido en la delimitación de la Operación Singular Estructurante de la Plataforma Logística del Sur, serán sus propias Normas de Conservación. La coordinación con la ordenación del resto del ámbito se concretará a través de la figura de un **Plan Territorial Parcial**, el cual desarrollará las determinaciones

establecidas en esta sección con el alcance y contenido establecidos en la sección 1ª del presente capítulo, abarcando el ámbito definido en el artículo anterior.

- 2-D Dicho plan deberá **coordinar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación:** 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, cuyas disposiciones en materia sectorial prevalecerán en sus ámbitos específicos de ordenación.

#### **2.4.3.4. Criterios de ordenación**

- 1-D Se procederá a **la revisión de la ordenación aprobada a nivel de planeamiento general** sobre el polígono de Granadilla a través de la formulación del Plan Territorial Parcial para el desarrollo de la ordenación atendiendo a los siguientes criterios básicos:
- Ampliación del ámbito territorial hacia el norte hasta el barranco del Rfo.
  - Priorización de los requisitos dimensionales y funcionales del futuro puerto insular, a cuyo desarrollo debe subordinarse el conjunto del polígono.
  - Un mejor encaje de la Operación en el modelo de ordenación comarcal del PIOT, especialmente en relación con el sistema viario y de transporte y con la Operación Singular Estructurante del entorno del aeropuerto Reina Sofía.
- 2-D Los **objetivos de tal revisión** serán compatibilizar el cumplimiento de los criterios de este punto con el mantenimiento, hasta donde sea posible, de las condiciones de la ordenación vigente. A tal efecto, se procurará respetar los ejes viarios principales, buscando su adaptación más que nuevos trazados, así como la división sectorial aprobada, siempre que ésta no sea inconveniente con la estrategia de desarrollo que se pretende.
- 3-D Para garantizar una **comunicación adecuada entre el aeropuerto Reina Sofía y el puerto y polígono de Granadilla**, se preverá un sistema de comunicación y transporte entre ambas. Dicho sistema tendrá un trazado sensiblemente paralelo al de la TF-1 y tendrá como objetivo descargar a dicha vía de los tráfico entre ambos ámbitos.

- 4-D Los criterios de ordenación para el área ligada a las instalaciones aeroportuarias serán los siguientes:
- Diseño de una segunda pista de vuelo; ampliación y reestructuración completa del edificio terminal, acorde con sus exigencias de capacidad y eficacia funcional. Sobre todo, se mejorarán las relaciones de intercambio de sistemas de transportes.
  - Creación de una estación de transportes con carácter de intercambiador modal.
  - Dotación de servicios recreativos, comerciales y similares en la terminal, a fin de mejorar la calidad de las instalaciones, especialmente ante la demanda turística.
  - Previsión de instalaciones para la permanencia, reparación y mantenimiento de las aeronaves, reforzando el nivel del aeropuerto en la red internacional.
  - En el resto del ámbito territorial podrán delimitarse áreas de promoción unitaria que se destinen a la ubicación de actividades productivas vinculadas con el aeropuerto o capaces de maximizar las rentas de situación de tal instalación, tales como zonas para empresas de carga aérea y de transporte, telecomunicaciones o similares, actividades de almacenamiento y distribución de mercancías que deban ubicarse en las inmediaciones del aeropuerto, etc.
  - Serán actividades no admisibles, salvo con carácter secundario y justificado en las necesidades internas del área: talleres de reparaciones, instalaciones comerciales de venta al por menor, almacenes, viviendas, ni, en general, todas aquellas actividades o instalaciones que no están justificadas en base a los objetivos de la operación.
- 5-D Con respecto al área ligada al puerto y polígono de Granadilla, los objetivos de ordenación serán 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.

6-D Se calificarán como **suelos de protección**, carentes de edificación y urbanización, salvo que sean necesarios para instalaciones propias del aeropuerto, los siguientes:

- Una franja paralela a la TF-1 a lo largo de todo el ámbito.
- Los terrenos comprendidos entre el barranco de Los Balos y el eje San Isidro-El Médano.
- La banda comprendida entre la pista del aeropuerto y el límite sur de ámbito de reserva aeroportuaria.
- Todo el borde perimetral del polígono, incluyendo, el límite con la Montaña Pelada y su extensión hacia la de Los Riscos, y una banda junto al barranco del Río al norte.

#### **2.4.3.5. Criterios de gestión y desarrollo**

1-R En la **gestión ejecutiva del desarrollo de esta Operación Singular** participarán, al menos, el Ayuntamiento de Granadilla, el Cabildo Insular, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, la Dirección General de Costas, AENA y el Gobierno de Canarias.

2-AD **En tanto no se formule el Plan Territorial Parcial** citado en el punto 2.4.3.3 deben evitarse desarrollos no compatibles con los criterios establecidos en esta sección. Los terrenos incluidos en el ámbito y que se encuentren al exterior del polígono de Granadilla y del área de reserva aeroportuaria, mantendrán un carácter de reserva, que será garantizado a través de la clasificación urbanística y de

las medidas de gestión y control más oportunas. En ellos sólo podrán autorizarse los actos previstos en el punto 2.4.3.6

- 3-D El planeamiento de desarrollo incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública en sus distintas competencias, tales como la delimitación de áreas de Gestión Integrada, de Rehabilitación Integral, o de análoga naturaleza y similares objetivos.

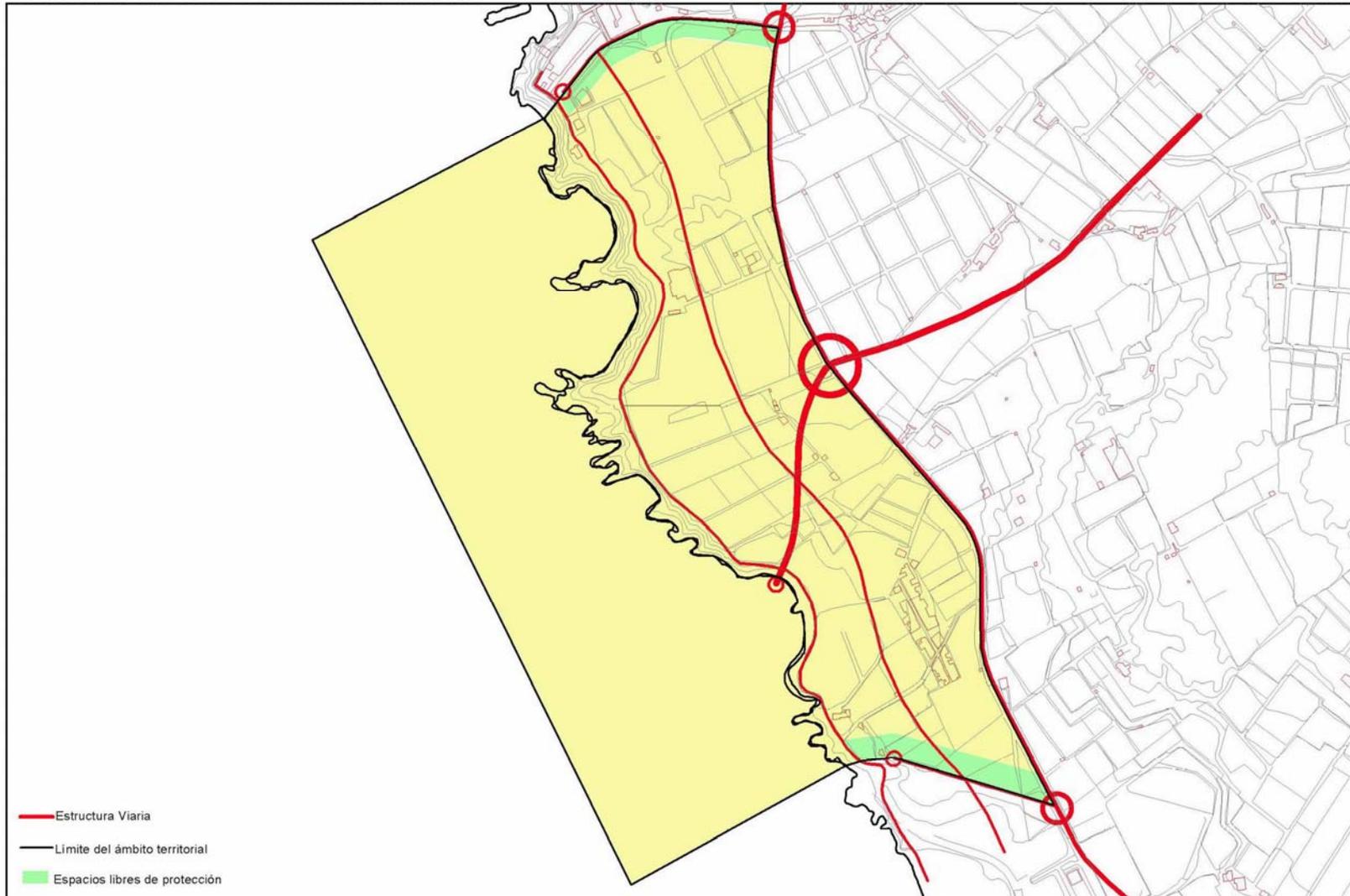
#### **2.4.3.6. Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante**

- 1-AD El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante queda vinculado a su desarrollo. 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.

- 2-AD 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.





## SECCIÓN 4ª: PUERTO Y POLÍGONO DE SERVICIOS DE FONSalÍA

### 2.4.4.1. Objetivos

- 1-E El objetivo principal de esta Operación es el desarrollo de un **puerto comercial de conexión con las islas occidentales**.
- 2-E En razón del emplazamiento propuesto y de los criterios de ordenación territorial, con esta actuación se persiguen también los siguientes **objetivos complementarios**:
- Crear un ámbito portuario que, además de cumplir los requerimientos del objetivo principal, sea adecuado para la acogida de cruceros de turismo, embarcaciones deportivas y de pesca.
  - Generar un núcleo de servicios que cualifique el desarrollo comarcal, articulando urbanísticamente los núcleos de Playa de San Juan y Alcalá.
  - Concentrar en un ámbito acotado los equipamientos y servicios necesarios en un entorno turístico que resultan poco adecuados por sus dimensiones o características en el interior de las urbanizaciones turísticas.

### 2.4.4.2. Ámbito Territorial

- 1-D El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante comprende toda la **franja costera comprendida entre los núcleos de Salinas de Fonsalía y Alcalá**, siendo su límite superior el eje costero definido como elemento integrante de la estructura viaria comarcal. La superficie aproximada de la Operación es de 41 Has.
- 2-D Corresponderá al planeamiento de desarrollo de la operación precisar el **perímetro del ámbito territorial**. A tales efectos, se respetará en la medida de lo posible el régimen previo jurídico-urbanístico del suelo. En tal sentido, se procurará excluir del ámbito territorial los terrenos con clasificación de suelo urbano (cascos consolidados) o con plan parcial en curso de ejecución (Salinas de Fonsalía). De otra parte, se incluirá el eje costero en su trazado definitivo, así como los espacios necesarios para resolver los enlaces entre éste y el corredor insular sur.

#### 2.4.4.3. Planeamiento de desarrollo

- 1-D El desarrollo de las determinaciones establecidas en esta sección se concretará a través de un **Plan Territorial Parcial sobre el ámbito definido en el artículo anterior**, con el alcance y contenido establecidos en la sección 3ª del capítulo 3 del Título I.
- 2-D Dicho plan deberá **coordinar y armonizar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación** así como las disposiciones de los distintos planes que ostentan competencias para la ordenación del ámbito de la actuación: planeamiento general municipal, planeamiento parcial, Plan de Usos y Plan Especial del Puerto, etc.

#### 2.4.4.4. Criterios de ordenación

- 1-D La **estructuración viaria básica del ámbito territorial** de la Operación ha de quedar definida mediante dos ejes principales del modelo comarcal:
- El eje costero, cuyo trazado se basará en la actual TF-6237, si bien el Plan Territorial Parcial habrá de estudiar las posibles desviaciones para lograr que cumpla con los requisitos de funcionalidad exigidos. En tal sentido, se estudiarán las variantes de los núcleos de Playa de San Juan y Alcalá y, en función de ellas, el trazado más apropiado para el tramo viario intermedio. Este eje tendrá el carácter de límite a los efectos de determinar el ámbito mínimo de planificación de la operación, alta capacidad de tráfico y no podrá dar acceso a usos en sus márgenes.
  - El último tramo del corredor insular sur, que conecta el puerto de Fonsalía con el de Santa Cruz. En su enlace con el eje costero deben resolverse todos los intercambios de tráfico de modo que el tramo interior a la Operación tenga las características de un canal de acceso directo al puerto.
- 2-R **La estructura viaria interior se completará** con ejes que articulen los usos e instalaciones a implantar y aseguren la continuidad y engarce con las tramas de los núcleos adyacentes. En tal sentido, se atenderán los siguientes criterios:
- En los bordes laterales de los suelos urbanos adyacentes (Alcalá y Salinas de Fonsalía) se dispondrán viarios transversales que bajarán desde el eje costero hacia el litoral. Estos ejes

estarán acompañados en sus márgenes interiores a la Operación por franjas de espacios libres públicos de protección.

- Se admitirá la continuidad de una vía de tráfico paralela a la costa, prolongación de la trama interior de Salinas de Fonsalía, que llegue hasta el núcleo de Alcalá a través del ámbito territorial de esta Operación. Tal eje deberá estar separado del litoral la distancia suficiente para constituir el borde del futuro recinto portuario.
- Asimismo, en la ordenación interior de esta Operación se definirá el trazado y características de un eje peatonal que garantice el paseo a lo largo del litoral y el acceso al mar en los puntos en que sea conveniente de acuerdo con las propuestas de tratamiento de la costa. Dicho paseo habrá de ser compatible con los requisitos funcionales del recinto portuario.

3-D La ubicación del puerto en un entorno marcadamente turístico exige una especial **integración de la intervención**, limitando los impactos paisajísticos y funcionales; pero también debe buscarse que esta Operación se convierta en un elemento más de desarrollo turístico. Bajo este punto de vista, se atenderán los siguientes criterios:

- El puerto será básicamente una instalación de intercambio logístico de pasajeros y mercancías, que permita la continuidad de los tráficos entre la red viaria de Tenerife y la de las islas menores de la provincia. No se admitirá la manipulación y almacenamiento de mercancías (contenedores y maquinarias con tales fines) y sólo dispondrá de las instalaciones necesarias para carga rodada en tránsito.
- Junto a este uso portuario principal se admitirá también el recreativo-deportivo, el pesquero y aquellos otros que resulten compatibles tanto con el carácter turístico del recinto como con las exigencias de funcionalidad, dentro del criterio general de optimizar la plurifuncionalidad de las instalaciones.
- En el diseño y disposición de las plataformas y volúmenes edificados del recinto portuario se atenderá especialmente a su integración en la topografía de los terrenos y en el litoral acantilado. A tal efecto, se buscará una transición adecuada tanto funcional como paisajística desde el interior de la Operación hasta el borde del mar, a través de las instalaciones propias del puerto.

4-D Esta Operación no consiste solamente en la ubicación de un nuevo puerto insular, sino en la **conformación de un nodo importante de articulación comarcal**. En tal sentido, se localizarán usos con fuerte capacidad estructurante, justificados en base al servicio al desarrollo turístico del entorno. Bajo esta perspectiva, se atenderán los siguientes criterios:

- Se ubicarán preferentemente equipamientos públicos de nivel comarcal, especialmente aquellos cuyas características los hacen más idóneos para ser compartidos por la población residente y la turística.
- También se ubicará, en estrecha relación funcional con el Puerto y los ejes viarios principales, una estación intermodal de transporte de nivel comarcal.
- En coherencia con el carácter descrito serán usos admisibles los siguientes:
- los comerciales minoristas, especialmente en formas y tipologías no convencionales que permitan combinar múltiples servicios. En tales complejos comerciales, junto a las ventas, se propiciará la existencia de locales de oferta recreativa y de ocio.
- Cabrá también la disposición de instalaciones turístico-recreativas, siempre que sus características sean compatibles con la trama urbana del conjunto.
- Asimismo, cabrá la disposición en esta Operación de usos de oficinas y de servicios terciarios, siempre que no se configuren como áreas exclusivas, sino integradas con otras actividades del conjunto urbano.
- Serán usos no admisibles los de almacenamiento, venta al por mayor o industriales. Tampoco se admitirán, salvo excepciones justificadas, los usos alojativos, sean turísticos o residenciales ni, en general, cualesquiera que resulten incompatibles con el carácter turístico-recreativo de la Operación.

#### 2.4.4.5. Criterios de gestión y desarrollo

- 1-R En la **dirección de la gestión y desarrollo de esta Operación** participarán, al menos, la Dirección General de Costas, el Ayuntamiento de Guía de Isora, el Cabildo Insular y el Gobierno de Canarias.
- 2-R La Administración Pública acometerá las medidas pertinentes para garantizar una mayoría en la **titularidad del suelo incluido en esta Operación**, sin perjuicio de que en su desarrollo urbanístico participen propietarios y promotores privados, sobre la base de convenios de colaboración para el desarrollo de los objetivos planteados.
- 3-AD En tanto no se desarrolle el Plan Territorial Parcial que establezca la ordenación definitiva del ámbito, los suelos mantendrán un carácter de reserva, que será garantizado a través de la clasificación urbanística y de las medidas de gestión y control más oportunas; en ellos sólo podrán autorizarse los actos previstos en el punto 2.4.4.6.
- 4-D El planeamiento de desarrollo incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública en sus distintas competencias, tales como la delimitación de áreas de Gestión Integrada, de Rehabilitación Integral, o de análoga naturaleza y similares objetivos.

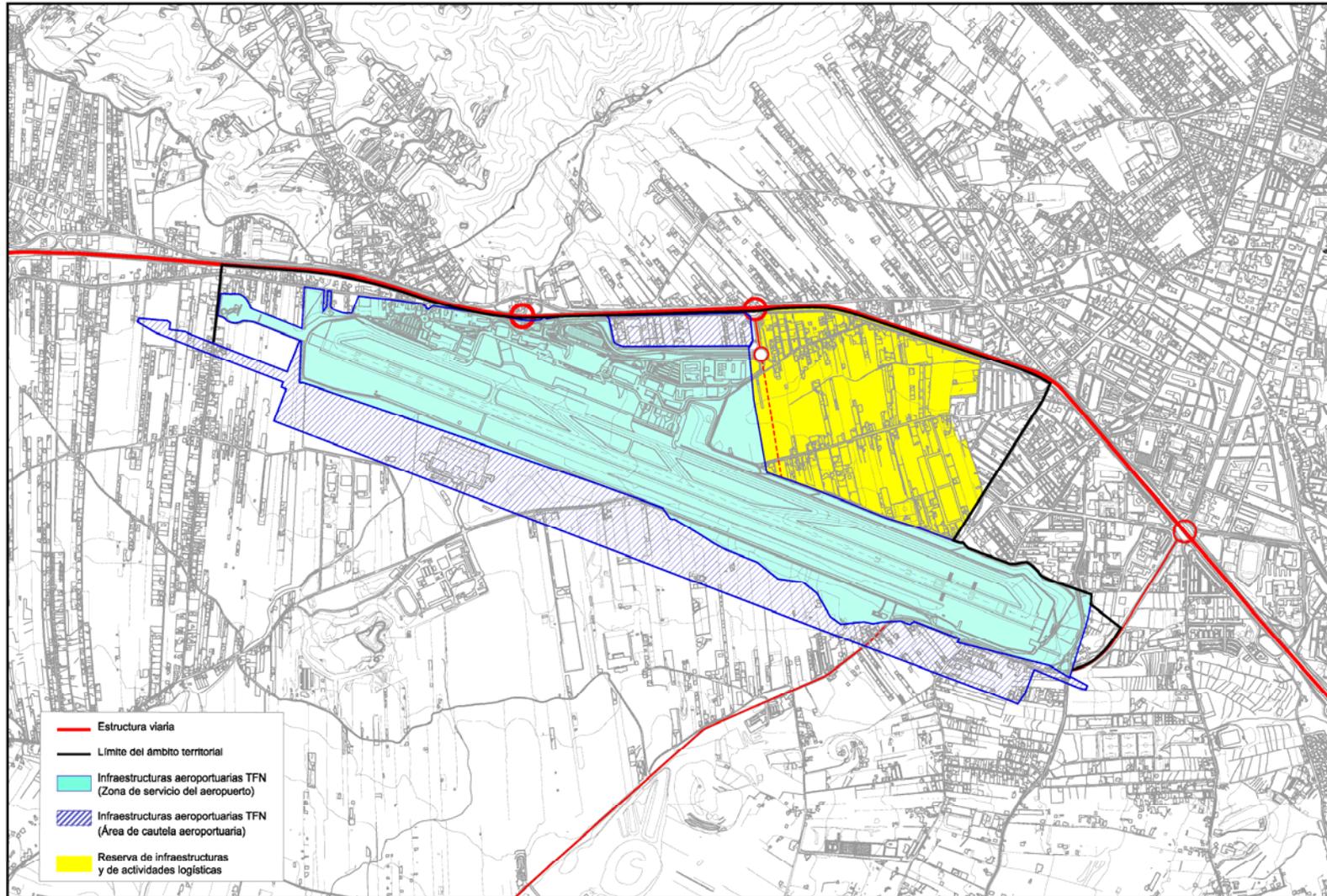
#### 2.4.4.6. Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante

- 1-AD El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante queda vinculado a su desarrollo; 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 hubieren de dificultar 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.

2-AD 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.





## SECCIÓN 5ª: AEROPUERTO DE LOS RODEOS Y ENTORNO

### 2.4.5.1. Objetivos

- 1-E El objetivo principal es la reserva del entorno del aeropuerto para garantizar la funcionalidad de sus instalaciones actuales y posibilitar sus eventuales ampliaciones, y para la eventual implantación de actividades logísticas ligadas a la infraestructura aeroportuaria.
- 2-E El cumplimiento de este objetivo prioritario debe permitir además conseguir los siguientes **objetivos secundarios**:
- Dotar adecuadamente a un área que resulta idónea para la implantación de actividades que aprovechen la renta de situación generada por el aeropuerto.
  - Establecer un intercambiador de transportes ligado a un nodo fundamental en la estructura insular de transportes.

### 2.4.5.2. Ámbito Territorial

- 1-D El **ámbito territorial de esta Operación** se define como un recinto y cuyos límites son los siguientes:
- Por el sur el corredor insular norte en su futuro trazado de variante de La Laguna, paralelo y cercano a la pista del aeropuerto en toda su longitud.
  - Por el norte coincide con el trazado de la actual autopista TF-5 desde la TF-6222 hasta el enlace de San Benito y la estación de guaguas.
  - Por el este está definido por un eje que discurre desde el enlace de San Benito en la actual TF-5 hasta el viario de borde por el norte de la pista del aeropuerto y siguiendo dicho viario hasta el corredor insular norte.
- 2-D **El recinto así definido comprende** las actuales instalaciones aeroportuarias (pista, terminales y áreas de servicio), una banda al sur de la pista de vuelo por donde discurrirá la variante del corredor insular, los suelos vacantes y áreas semiconsolidadas por la edificación (barrio del Carmen, del Coromoto, de la Cruz Chica, etc) situados al noreste del aeropuerto.

- 3-D La **superficie total aproximada del ámbito es de 340 Has**. Sin embargo, de esta superficie total habrán de restarse las áreas cuyo grado de consolidación urbanística aconseje su exclusión del ámbito de la Operación al formular el planeamiento de desarrollo.

#### 2.4.5.3. Planeamiento de desarrollo

- 1-D El desarrollo de las determinaciones establecidas en esta sección se concretará a través de un Plan Territorial Parcial sobre el ámbito definido en el artículo anterior, con el alcance y contenido establecidos en la sección 1ª del presente capítulo. Dicho plan deberá **coordinar y armonizar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación**: las disposiciones de los planes urbanísticos que lo ordenan, y, de los planes territoriales de infraestructuras viarias y del Plan Director del aeropuerto, cuyas disposiciones en materia sectorial prevalecerán en sus ámbitos específicos.

#### 2.4.5.4. Criterios de ordenación

- 1-D A nivel del conjunto de la Operación, el Plan Territorial Parcial deberá definir básicamente **el esquema viario estructurante y la delimitación de los distintos sectores de ordenación diferenciada**. Establecidas tales determinaciones, cada uno de los sectores resultantes podrán desarrollarse a través de sus específicas figuras de ordenación y ejecución.
- 2-D El Plan Territorial Parcial distinguirá, al menos, **tres sectores de usos globales y ordenación diferenciada**, cada uno con objetivos y determinaciones de ordenación específicos:
- El recinto aeroportuario.
  - La franja de terrenos adyacente a la cara sur de la pista de vuelo, donde habrán de integrarse los nuevos elementos viarios que han de conformar el corredor insular norte, así como la solución del nuevo acceso hacia el aeropuerto.
  - Los terrenos semivacantes comprendidos a ambos lados del camino de la Villa y situados entre la actual autopista y la pista de vuelo, y entre los suelos del aeropuerto y los barrios del Carmen y del Coromoto, que constituyen la reserva para ampliaciones del aeropuerto y para la implantación de actividades logísticas ligadas con éste.

- 3-R En la **ordenación del esquema viario básico**, el nuevo acceso al aeropuerto se conformará como el eje principal de la Operación. Este viario tendrá al menos dos carriles por sentido de circulación sin interferencias, acompañándose de vías laterales que serán las que podrán dar servicio a usos y edificaciones en sus márgenes.

#### **2.4.5.5. Criterios de gestión y desarrollo**

- 1-R En la **gestión y ejecución de la operación** deberán participar, al menos, el Cabildo de Tenerife, el Gobierno de Canarias, AENA y el Ayuntamiento de La Laguna.
- 2-D **En tanto no esté aprobado el Plan Territorial Parcial** que ordene el ámbito de la operación, las distintas Administraciones implicadas evitarán que se produzcan actos de uso del suelo o edificación contrarios a los fines de la Operación, así como que se consoliden derechos o expectativas que pudieran dificultar la intervención pública sobre tales terrenos.
- 3-AD En tanto no se desarrolle el Plan Territorial Parcial que establezca la ordenación definitiva del ámbito, los suelos incluidos en la operación y que no están incluidos en el área aeroportuaria, mantendrán un carácter de reserva, que será garantizado a través de la clasificación urbanística y de las medidas de gestión y control más oportunas; en ellos sólo podrán autorizarse los actos previstos en el punto 2.4.5.6.
- 4-AD El planeamiento de desarrollo incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública en sus distintas competencias, tales como la delimitación de áreas de Gestión Integrada, de Rehabilitación Integral, o de análoga naturaleza y similares objetivos.

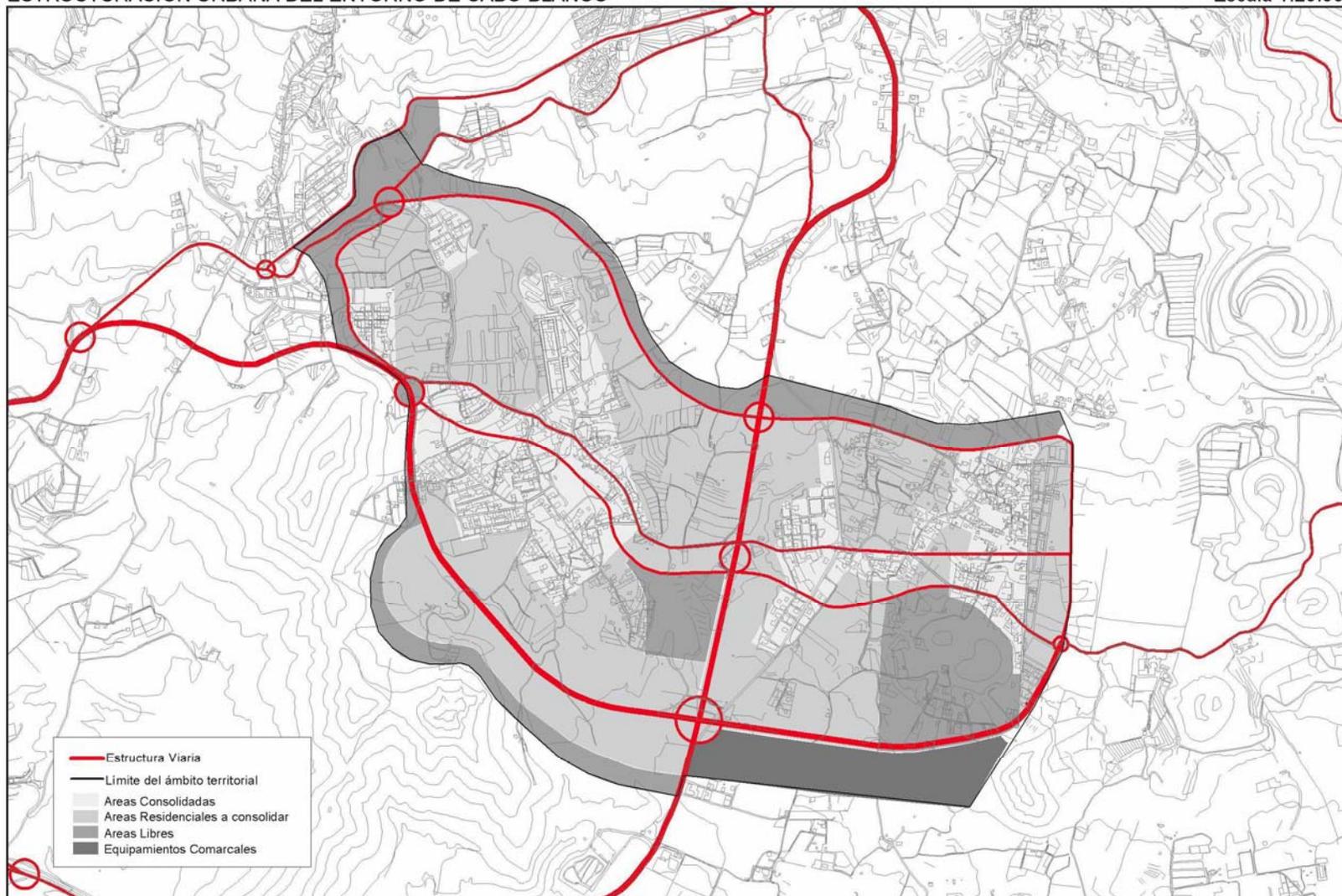
#### **2.4.5.6. Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante**

- 1-AD El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante queda vinculado a su desarrollo. 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 hubieren de dificultar 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.

2-AD 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.





## SECCIÓN 6ª: ESTRUCTURACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE CABO BLANCO

### 2.4.6.1. Objetivos

- 1-E Con esta Operación se pretende dar **acogida a las intensas necesidades de crecimiento residencial** que se están produciendo en la zona, de forma ordenada y con visión de conjunto. Para ello se propone estructurar los núcleos de Cabo Blanco y Buzanada para configurar un núcleo capaz de insertar ordenadamente las demandas residenciales y de ser centro de servicios y actividad urbana de las comarcas de Abona y del suroeste.
- 2-E Se plantea realizar un importante **esfuerzo público de inversión y gestión para reconducir los desordenados procesos marginales** de edificación individual hacia un modelo urbano coherente, capaz de estructurar un territorio y unos núcleos muy desarticulados antes de que se pierdan las oportunidades de actuación que aún hay.

### 2.4.6.2. Ámbito Territorial

- 1-E La Operación Singular Estructurante comprende el **entorno de los núcleos de Cabo Blanco y Buzanada** (municipio de Arona), ocupando una posición central en el Valle de San Lorenzo entre el núcleo del mismo nombre y el corredor insular sur.
- 2-D El perímetro de la Operación queda definido por los elementos estructurantes de su ordenación, según los criterios establecidos en el apartado 2.4.6.4. En el esquema adjunto se recoge el ámbito territorial, con una **extensión aproximada de 400 hectáreas**.

### 2.4.6.3. Planeamiento de desarrollo

- 1-D El desarrollo de las determinaciones de ordenación establecidas en esta sección se concretará a través de un **planeamiento territorial específico** que deberá establecer, al menos, la estructura básica del territorio (ejes viarios principales, dotaciones y áreas libres de carácter general, división en sectores y asignación de usos globales, etc), los criterios de clasificación del suelo, de condiciones definitorias de los aprovechamientos e intensidades de uso (edificabilidades, densidades, etc).

- 2-D Dicho plan deberá además **delimitar las unidades que hayan de ser objeto de ordenación detallada** a través de figuras de desarrollo, sean planes parciales (para la ordenación de sectores de nueva urbanización) o especiales (vinculados a ámbitos de reforma interior o completamiento en suelos con suficiente grado de consolidación o a piezas con el carácter de sistema general).
- 3-D No obstante, el **planeamiento general municipal** podrá, respetando los criterios de ordenación que se exponen en el artículo siguiente, establecer las determinaciones precisas para satisfacer las demandas residenciales que estime necesarias para su período de vigencia.

#### 2.4.6.4. Criterios de ordenación

- 1-R La estructuración viaria básica del núcleo en el marco territorial ha de lograrse mediante dos ejes del modelo viario comarcal. El primero u “horizontal” que articula los núcleos de Arona, La Camella, Buzanada y Cabo Blanco; el segundo o “vertical” une el núcleo urbano de Valle de San Lorenzo con la TF-1, en el enlace de Guaza. En los tramos incluidos en el conjunto urbano ambos ejes compatibilizarán la funcionalidad viaria territorial con el carácter de avenidas urbanas estructurantes del desarrollo urbano. Para ello, el diseño final garantizará la continuidad del tráfico territorial por el centro, complementado con vías laterales a las que lleguen los viarios de la trama urbana.
- 2.-R Además de los dos viarios principales anteriores, el planeamiento deberá definir **otros ejes para completar la estructuración urbana** y, entre ellos, los siguientes:
- Eje de borde noroeste: de nuevo trazado, debe limitar el área urbana cerrando las tramas interiores y posibilitando su circunvalación.
  - Ejes centrales: los trazados perimetrales de las vías descritas, se completarán con un eje longitudinal que articule el centro del espacio urbano, engarzando las tramas consolidadas de los núcleos actuales. Este eje se forma por dos viarios paralelos de sentido único formando un anillo interior, siguiendo en gran parte de sus recorridos trazados existentes (especialmente la actual TF-6222).

- 3-R La estructura general de la nueva ciudad quedará definida, además, por los grandes **espacios dotacionales de uso público**, según los siguientes criterios:
- Se crearán espacios libres públicos perimetrales al futuro conjunto urbano, con abundante vegetación arbórea y escasa urbanización para limitar la ciudad con áreas recreativas. Con un criterio similar, se buscará la delimitación de bandas de espacios libres entre las piezas de nueva urbanización.
  - En las cercanías del eje “vertical” y de los dos ejes centrales se calificará un gran parque urbano (de al menos 6 has) convenientemente urbanizado y dotado para el recreo de la población. También se calificará como espacios libres la Montaña Rodríguez, si bien se adecuarán sólo las partes perimetrales de menor pendiente.
  - Los usos dotacionales estructurados según los ejes principales se completarán con espacios libres y equipamientos de menor dimensión distribuidos en toda la extensión urbana, en emplazamientos de borde entre áreas consolidadas y de nueva urbanización.
  - Toda la banda sur del eje “horizontal” situada entre el Roque de las Abejeras y el eje “vertical” se destinará a la reserva para equipamiento comarcal. Esta gran pieza tendrá una dimensión no inferior a 20 hectáreas.
- 4-D El uso predominante del conjunto urbano será el residencial.
- 5-D La coherencia de la Operación Singular Estructurante en relación con el territorio exige la **preservación del entorno** (al menos la unidad fisiográfica del valle de San Lorenzo entre el núcleo del mismo nombre y la TF-1) de actuaciones de nueva urbanización con destino residencial. Para ello, el planeamiento general mantendrá el carácter rústico de la totalidad de estos terrenos, destinándolos al uso predominante agrícola o a regímenes de protección natural.

#### 2.4.6.5. Criterios de gestión y desarrollo

- 1-D La complejidad de esta operación, exige como condición básica para viabilizar su desarrollo, centralizar la dirección ejecutiva bajo una única autoridad capaz de coordinar y gestionar las distintas competencias. Para ello, las Administraciones Públicas implicadas (al menos, Ayuntamiento de Arona, Cabildo y Gobierno de Canarias) han de crear un **órgano gestor ejecutivo** y dotarlo de medios y

mecanismos adecuados de intervención y de suficiente autoridad y autonomía de acción. A estos efectos, el planeamiento de desarrollo incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública en sus distintas competencias, tales como la delimitación de áreas de Gestión Integrada o de análoga naturaleza y similares objetivos.

- 2-D Debe corresponder a este órgano ejecutivo el **ejercicio de acciones de promoción urbanística, coordinación y financiación** necesarias para alcanzar el desarrollo de la Operación y, específicamente, las siguientes
- Formular, coordinar y/o impulsar las figuras de planeamiento a través de las cuales debe completarse la ordenación urbanística.
  - Intervenir en el mercado del suelo y de la vivienda, a través de la adquisición de terrenos y promoción pública de actuaciones urbanizadoras y edificatorias, pero también mediante el impulso y colaboración con la iniciativa privada para el desarrollo de sus actuaciones en el marco conjunto.
  - Impulsar y coordinar la ejecución de las grandes infraestructuras y dotaciones públicas estructurantes del desarrollo urbanístico.
- 3-D La redacción del Plan Territorial Parcial que ordene el ámbito de esta Operación deberá desarrollarse en el primer quinquenio a partir de la aprobación definitiva del PIOT
- 4-AD En tanto no se desarrolle el Plan Territorial Parcial que establezca la ordenación definitiva del ámbito, los suelos que el planeamiento general, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2.4.6.4.y.5, no haya clasificado como suelo urbano, urbanizable o sistema general, mantendrán un carácter de reserva, que será garantizado a través de la clasificación urbanística y de las medidas de gestión y control más oportunas. En ellos sólo podrán autorizarse los actos previstos en el punto 2.4.6.6.

#### 2.4.6.6. Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante

- 1-AD El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante queda vinculado a su desarrollo. 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 hubieren de dificultar 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.
- 2-AD 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.

## SECCIÓN 7ª: COMPLEJO DE EQUIPAMIENTOS DE SALUD DEL VALLE DE LA OROTAVA

### 2.4.7.1. Objetivos

- 1-E La finalidad de la Operación es el desarrollo de un **complejo que oferte servicios sanitarios, de salud y belleza**, dirigidos a segmentos específicos de la demanda (personas que requieren servicios que combinan tratamientos de salud en climas cálidos con actividades de reposo y ocio vacacional).
- 2-E Con la implantación de este complejo se pretende, ante todo, contribuir a la **rehabilitación del Valle de La Orotava como área turística**.

### 2.4.7.2. Ámbito Territorial

- 1-D El PIOT no delimita el ámbito territorial de esta Operación Singular Estructurante, que habrá de ser definido explícitamente a través del Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Comarca.

### 2.4.7.3. Planeamiento de desarrollo

- 1-D El desarrollo de las determinaciones establecidas en esta sección se concretará a través del **Plan Territorial Parcial comarcal, sobre el ámbito que defina para la OSE**, con el alcance y contenido establecidos en la sección 1ª del presente capítulo.

### 2.4.7.4. Criterios de ordenación

- 1-R Esta Operación Singular Estructurante adquirirá **un carácter unitario en su imagen y ordenación física**. A tales efectos, independientemente de que en el interior del ámbito haya usos distintos (dotacionales y turísticos) e incluso unidades diferenciadas de gestión, se garantizarán los mínimos elementos comunes en la organización física y funcional del conjunto para asegurar el carácter unitario.

2-R **Serán usos admisibles** los siguientes:

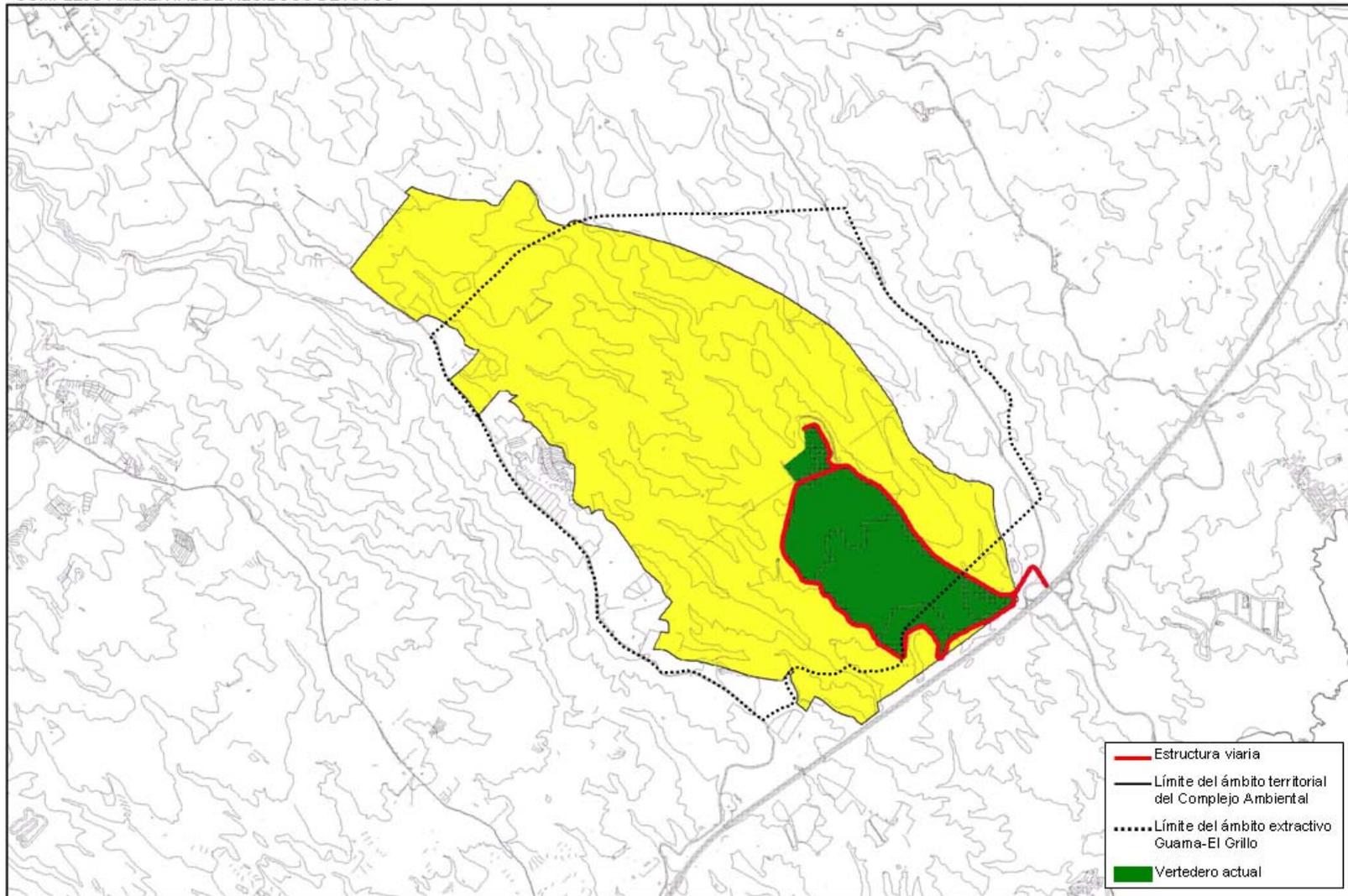
- Todos aquellos servicios sanitarios, de salud y belleza que complementen la oferta turística convencional y conformen una oferta de servicios dirigidas hacia el sector turístico.
- Otros usos recreativos, de ocio, deportivos, educativos y turísticos alojativos, complementarios de los anteriores, que contribuyan a configurar un equipamiento singular y de este modo a cualificar la oferta del Valle de La Orotava.

#### **2.4.7.5. Criterios de gestión y desarrollo**

1-R En el **control del desarrollo de esta Operación** se integrarán, bajo la iniciativa del Cabildo, los Ayuntamientos de la comarca y el Gobierno de Canarias.

2-D El planeamiento de desarrollo incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública en sus distintas competencias, tales como la delimitación de áreas de Gestión Integrada o de análoga naturaleza y similares objetivos.

COMPLEJO AMBIENTAL DE RESIDUOS DE ARICO



## SECCIÓN 8ª: COMPLEJO AMBIENTAL DE RESIDUOS DE ARICO

### 2.4.8.1. Objetivos

- 1-E El objetivo principal de la Operación es el desarrollo de un complejo ambiental en el cual se centralice y resuelva al más largo plazo posible el **tratamiento y gestión de los residuos generados en la isla**.
- 2-E El desarrollo de este complejo se concibe como una **pieza clave dentro de políticas sectoriales y territoriales de más amplio alcance**, entre las que cabe destacar:
- La racionalización en la recogida, manipulación y tratamiento de los residuos, considerados como uno de los factores más críticos para el desarrollo de una economía insular como la tinerfeña.
  - La vinculación de las políticas de gestión de residuos con otros sectores de la actividad económica, mediante la potenciación al máximo de las técnicas de reciclado para aprovechar recursos y dirigirlos hacia el desarrollo productivo industrial o agrícola, principalmente. Además, de este modo propiciar la disminución de los volúmenes de vertido.
  - Aprovechar las dinámicas de reciclaje para generar procesos productivos con viabilidad económica y permanencia temporal que contribuyan al desarrollo económico de la comarca sureste.

### 2.4.8.2. Ámbito Territorial

- 1-D Esta Operación Singular Estructurante se localiza en el paraje denominado Llanos de Guama, en el término municipal de Arico. El ámbito territorial incluye los suelos del actual vertedero así como la ampliación necesaria para cumplir los objetivos de la operación, de acuerdo a la delimitación incluida en el plano adjunto, que suman una **superficie total aproximada de 243 Has**.

#### 2.4.8.3. Planeamiento de desarrollo

- 1-D El desarrollo de las determinaciones establecidas en esta sección se concretará a través de un **Plan Territorial Parcial sobre el ámbito definido en el punto anterior**, con el alcance y contenido establecidos en la sección 3ª del capítulo 3 del Título I.
- 2-D Dicho Plan Territorial Parcial tendrá el **carácter de planeamiento detallado**, definiendo las distintas actuaciones y sus características técnicas básicas, de manera que para su desarrollo sólo sea necesaria la redacción de los proyectos de ejecución.
- 3-D En el entorno de esta Operación el planeamiento general de Arico establecerá un **régimen de usos e intervenciones compatibles** con las características de las instalaciones a desarrollar. Así, se prohibirá expresamente, aguas arriba del corredor insular sur (TF-1), todo uso de alojamiento en los terrenos situados a menos de 500 metros de los límites del ámbito territorial de esta Operación.

#### 2.4.8.4. Criterios de ordenación

- 1-D Entre las **áreas que habrán de preverse al ordenar el complejo** se contemplarán, al menos, los siguientes:
- Áreas de selección y separación de residuos, en función de sus características, eventuales aprovechamientos o destino de vertido, cuya capacidad tenderá a cubrir progresivamente el máximo porcentaje respecto al total de los residuos generados.
  - Áreas de reciclado de los distintos residuos, buscando el máximo aprovechamiento para procesos productivos derivados. Así, se preverán cuantas plantas puedan instalarse para estos fines, tales como de aprovechamiento de los gases de fermentación para producción energética, producción de compostaje para la agricultura, aportación de insumos papeleros para la fabricación de cartón, etc, y en su caso, para su envío fuera de la isla (compactadora de materiales metálicos, etc).
  - Áreas de tratamiento de residuos no reutilizables, las materias sin posibilidad de aprovechamiento local recibirán tratamiento adecuado para minimizar los vertidos.

- Áreas para ubicar industrias y actividades de investigación y desarrollo vinculadas al aprovechamiento productivo de los residuos reciclables.
  - Áreas de vertido con capacidad suficiente para absorber los residuos insulares a medio y largo plazo, teniendo en cuenta las técnicas de minimización y reciclaje que deben presidir la gestión del Complejo.
- 2-D La importancia que en términos superficiales adquieren los **movimientos de tierra e intervenciones de transformación radical de la orografía** de los terrenos del complejo, hacen que las mismas hayan de regularse con el detalle suficiente en el planeamiento de la Operación. A tal efecto, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
- Dada la escasez de los materiales presentes en la zona, que se califica paralelamente como ámbito extractivo, en la formación de los vasos de vertedero, y, en general, en todos los movimientos de tierras necesarios para la adecuación de las áreas de vertido, se preverá el almacenamiento transitorio de las extracciones, para la satisfacción de las necesidades de puzolana en la isla, para la cubrición de las áreas de vertido que estén en uso y para la restauración paisajística, sanitaria y funcional de las clausuradas.
  - Se establecerán instrucciones para la inertización y desgasificación de las áreas de vertido, tanto durante su funcionamiento como, especialmente, una vez clausuradas. En esta última fase, las actuaciones asegurarán la restauración paisajística y ambiental de los terrenos y su aprovechamiento posterior.
  - Se preverán las intervenciones necesarias sobre la red hidrográfica superficial (desvío y canalización de barrancos) garantizándose el mantenimiento de la funcionalidad natural de las escorrentías. De igual modo, se asegurará que con cualesquiera de las intervenciones previstas no se afecta la calidad del acuífero.
- 3-D Atendiendo a la **consideración del ámbito como área extractiva** y conforme a lo dispuesto en el apartado anterior, el PTPO del Complejo Ambiental ordenará las actividades extractivas estableciendo las áreas y los ritmos de extracción, las áreas de almacenamiento de las extracciones y las sucesivas conformaciones orográficas del ámbito, compatibilizando las actividades extractivas con las restantes del Complejo.

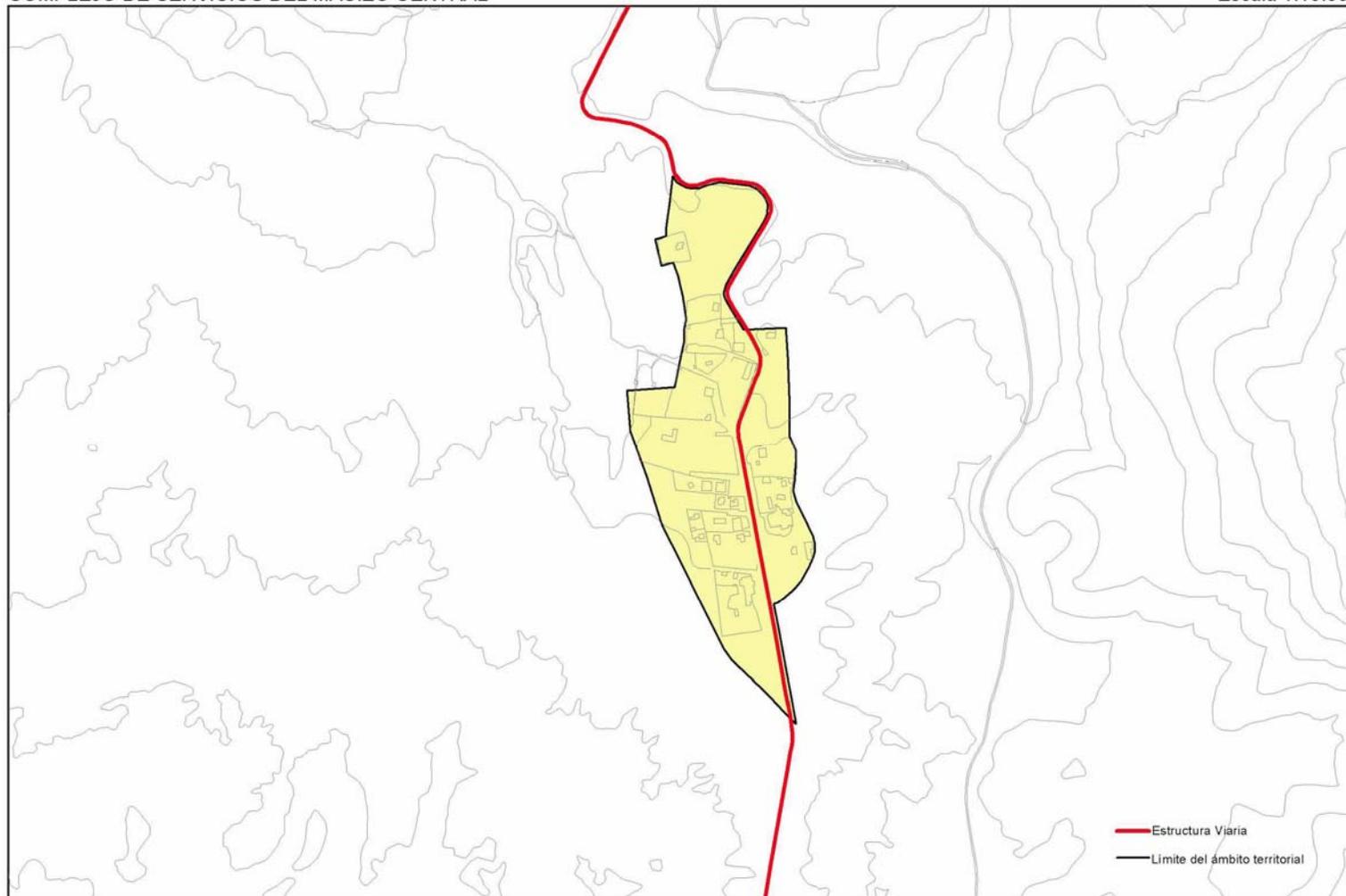
#### 2.4.8.5. Criterios de gestión y desarrollo

- 1-D El **control del desarrollo de la Operación** será asumido por el Cabildo de Tenerife.
- 2-D La **planificación de esta Operación** deberá desarrollarse en el primer quinquenio de programación del PIOT. Su ejecución se ajustará a las fases previstas en el programa del Plan Territorial Parcial, atendiendo a la evolución de las necesidades y de la capacidad de tratamiento del complejo.
- 3-AD En tanto no se desarrolle el Plan Territorial Parcial que establezca la ordenación definitiva del ámbito, los suelos incluidos en la operación mantendrán un carácter de reserva, que será garantizado a través de la clasificación urbanística y de las medidas de gestión y control más oportunas. En ellos sólo podrán autorizarse los actos previstos en el punto 2.4.8.6 y los que admita específicamente el planeamiento de la Operación.

#### 2.4.8.6. Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante

- 1-AD El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante queda vinculado a su desarrollo. 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 hubieren de dificultar la ejecución de la operación, actividades e instalaciones de carácter provisional de acuerdo a lo dispuesto al respecto en la legislación urbanística.
- 2-AD 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.





## SECCIÓN 9ª: COMPLEJO DE SERVICIOS DEL MACIZO CENTRAL

### 2.4.9.1. Objetivos

- 1-E El objetivo principal de la operación es **dotar al Parque Nacional del Teide de unas instalaciones acordes con su importancia** que se constituyan en elemento fundamental para ordenar el intenso uso público de este espacio natural, mejorando sus servicios y facilitando la compatibilidad entre las visitas y la preservación de sus altísimos valores ambientales.
- 2-E Como **objetivos derivados relacionados con el emplazamiento concreto** propuesto y con los criterios de ordenación territorial del PIOT se establecen los siguientes:
- Contribuir a la ordenación de una de las visitas turísticas fundamentales de la isla sin interferir en los valores naturales del área.
  - Centralizar al máximo los diversos servicios que requiere un espacio natural de estas características, evitar la dispersión de instalaciones y proceder a la remoción del mayor número de las ya existentes.
  - Derivar parte de los ingresos que puede generar esta Operación así como la mayor racionalización de las visitas turísticas, a la conservación activa del Parque Nacional y de los espacios naturales de la isla en general.

### 2.4.9.2. Ámbito Territorial

- 1-D El ámbito territorial de la presente Operación comprende los **terrenos en que se asienta el caserío del Portillo de La Villa**.

### 2.4.9.3. Planeamiento de desarrollo

- 1-D La concreción de los **usos admisibles en el Complejo de Servicios**, así como cualesquiera otras condiciones para su ejecución, se ha de ordenar a través del Plan Rector de Uso y Gestión del Espacio Natural.

- 2-D Una vez definidas las condiciones de usos admisibles y aquellas otras que resulten pertinentes, la **ejecución de la Operación** podrá iniciarse previa la aprobación del preceptivo proyecto.

#### 2.4.9.4. Criterios de ordenación

- 1-R El Complejo de Servicios del Teide se configurará como un **conjunto edificado de percepción unitaria** (bien formado por un sólo volumen o varios adecuadamente articulados entre sí), de alta calidad estética y singularidad expresiva acorde con la espectacularidad del paisaje en el que se sitúa. Se dispondrá en la forma más adecuada para limitar al máximo su impacto visual.
- 2-D El proyecto contará con **aparcamientos para el número de vehículos que establezca la ordenación del uso público de la comarca** y la distribución que se proponga para el conjunto de zonas de aparcamiento en el interior o áreas circundantes del Parque Nacional. Para limitar su impacto se estudiará la ocupación subterránea.
- 3-D Los **usos a disponer en el Complejo de Servicios** serán aquellos que se definan en el programa de necesidades previo a la redacción del proyecto, de acuerdo con las condiciones establecidas en el Plan de Uso Público comarcal. En cualquier caso, se contemplarán al menos los siguientes:
- Centro de visitantes del Parque Nacional, dotado de todas las instalaciones y servicios convenientes para aportar a los visitantes la más completa información sobre el Espacio Natural mediante contenidos y actividades con fuerte carga lúdica.
  - Restaurantes de alta calidad y capacidad de acogida, que permitan el disfrute de las vistas hacia el Teide durante su uso.
  - Servicios necesarios para el funcionamiento y la gestión del Parque Nacional del Teide y del Parque Natural de la Corona Forestal.
- 4-D Podrán disponerse otros usos que sean compatibles con las características del Complejo, siempre que con su ubicación no se contradigan los objetivos de protección del espacio natural.
- 5-D En cualquier caso, la ejecución de este Complejo implica la **prohibición de nuevas edificaciones**, que no sean estrictamente imprescindibles, en el interior del Parque Nacional, y debe servir para impulsar la remoción de las ya existentes.

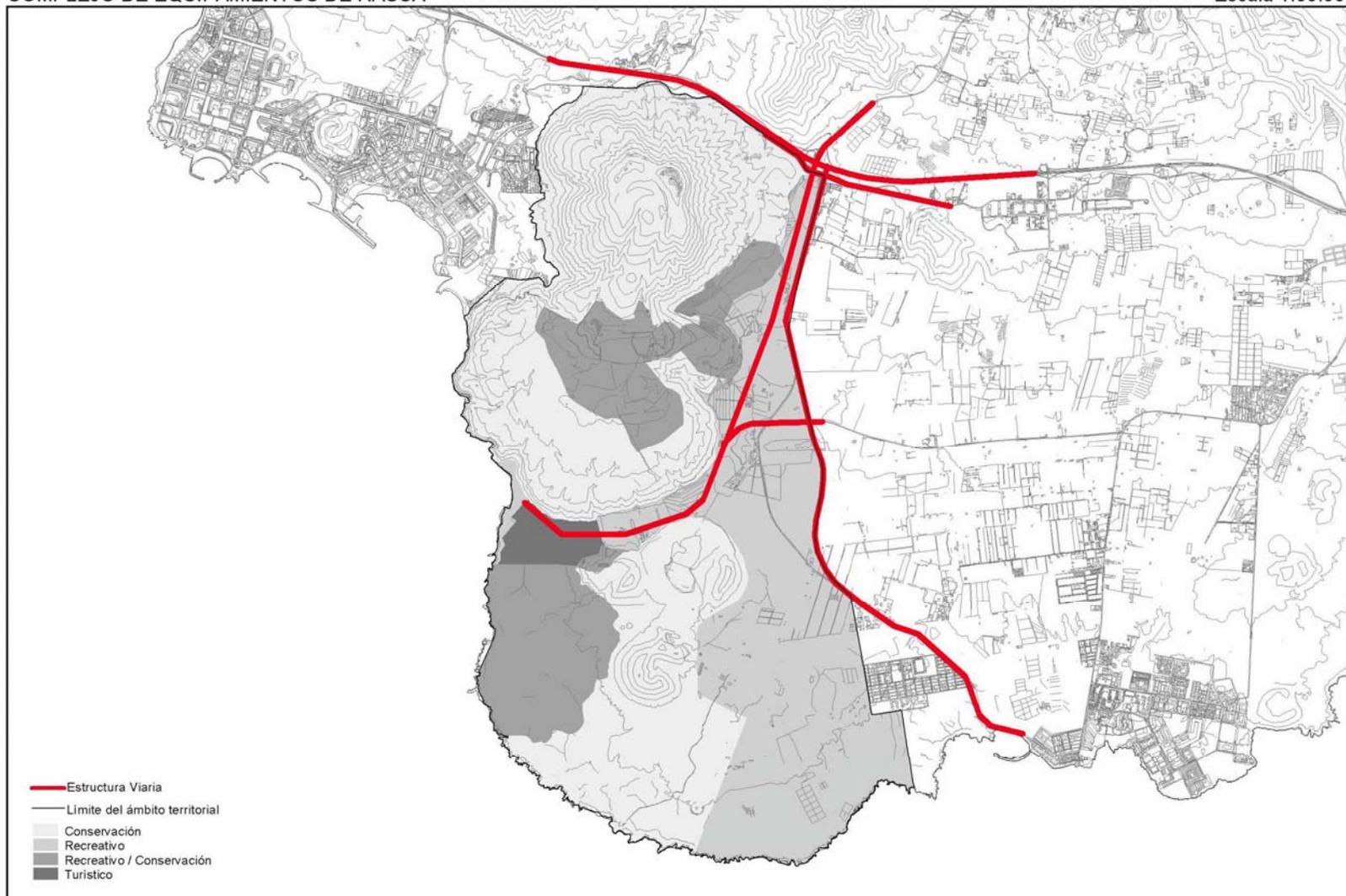
#### 2.4.9.5. Criterios de gestión y desarrollo

- 1-R La **dirección de la operación** habrá de permanecer en todo momento bajo control público; participarán, al menos, el Cabildo Insular, el Gobierno de Canarias, y el órgano gestor del Parque Nacional del Teide.
- 2-D En el marco de la colaboración de las administraciones señaladas en el párrafo anterior deberá elaborarse el **Plan Rector de Uso y Gestión del Espacio Natural**, el cual incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública en sus distintas competencias, tales como la delimitación de Áreas de Gestión Integrada o de análoga naturaleza y similares objetivos.
- 3-D Junto a la formulación del citado planeamiento, las mencionadas administraciones deberán proceder a la **adquisición pública de la totalidad de los suelos** destinados a la localización de las instalaciones.
- 4-R Definido el programa de necesidades, las administraciones actuantes fomentarán que el diseño del Complejo tenga las máximas **garantías de calidad arquitectónica y de integración paisajística, ambiental y ecológica**.
- 4-D Serán criterios básicos para la gestión del Complejo de Servicios del Teide la subordinación de la funcionalidad de todos los servicios a los objetivos de uso público de la comarca del Macizo Central y la inversión de parte de los beneficios económicos de aquellos (ya sean ingresos directos de servicios públicos o cánones de contribución de los concesionarios privados) en las actuaciones de conservación de los espacios naturales de la isla.
- 5-AD En tanto no se desarrolle el Plan Rector de Uso y Gestión que establezca la ordenación definitiva del ámbito, los suelos incluidos en el ámbito mantendrán un carácter de reserva, que será garantizado a través de la clasificación urbanística y de las medidas de gestión y control más oportunas; en ellos sólo podrán autorizarse los actos previstos en el punto 2.4.9.6.

#### 2.4.9.6. Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante

- 1-AD El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante queda vinculado a su desarrollo; 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 hubieren de dificultar la ejecución de la operación, actividades e instalaciones de carácter provisional de acuerdo a lo dispuesto al respecto en la legislación urbanística.
- 2-AD 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.





## SECCIÓN 10ª: COMPLEJO DE EQUIPAMIENTOS DE RASCA

### 2.4.10.1. Objetivos

- 1-E El área delimitada presenta un alto valor estratégico para el desarrollo insular por su situación inmediata a la urbanización turística y que presenta paralelamente unos valores naturales, culturales, paisajísticos y de capacidad de producción agrícola, dignos de protección. El objetivo principal de esta Operación es obtener, dentro del ámbito delimitado, una **reserva de espacio para ubicar equipamientos que recualifiquen la oferta turística** del sur de la isla, y, en su caso, la implantación de los mismos.
- 2-E Con el fin de facilitar el objetivo básico de materializar esta reserva e implantar los equipamientos pertinentes se articularán los procedimientos de ejecución que garanticen la **gestión integral de todos sus recursos** y la aplicación de soluciones para el conjunto de los terrenos que permita dedicarlos en la mayor proporción posible a aquellos usos.
- 3-E Como **objetivos derivados relacionados con el emplazamiento concreto propuesto** y con los criterios de ordenación territorial del PIOT se establecen los siguientes:
- Vincular el desarrollo turístico-recreativo a la conservación activa de los dos Espacios Naturales adyacentes (Montaña de Guaza y Malpaís de Rasca).
  - Aprovechar el impulso de una operación de esta envergadura para reordenar y rematar las áreas urbanas incluidas en su ámbito (Guaza y Palm-Mar) o colindantes (El Fraile).
- 4-E La reserva de suelo no se plantea, en exclusiva, como respuesta a necesidades de equipamiento a corto plazo, por lo que se propone, a través de la gestión urbanística la **captación a favor del sector público** de la mayor superficie posible de terrenos.

### 2.4.10.2. Ámbito Territorial

- 1-D El ámbito territorial comprende los terrenos delimitados por el siguiente perímetro:
- Al oeste, el límite del Espacio Natural Protegido de la Montaña de Guaza prolongado hasta su intersección con la vía de servicio de la autopista TF-1.
  - Al norte, la vía de servicio de la TF-1 entre la prolongación del límite del ENP de la Montaña de Guaza y el enlace con la carretera TF-6222.
  - Al este, el eje comarcal desde el enlace de Guaza hacia el sur (en su trazado definitivo) hasta el punto en que se desvíe en dirección a Las Galletas, a partir del cual, el límite será una línea quebrada coincidente con el borde de la urbanización de El Fraile y que llegue hasta la costa en Punta Negra.
  - Al sur, el tramo litoral comprendido entre Punta Negra, al este, y el límite del Espacio Natural Protegido de la Montaña de Guaza al oeste.
- 2-D El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante de Rasca **cubre una extensión superficial de 1.815 hectáreas**. El planeamiento de la Operación podrá ajustar su perímetro siempre que se respeten los criterios de ordenación señalados en esta sección.

### 2.4.10.3. Planeamiento de desarrollo

- 1-D El Monumento Natural de Montaña de Guaza y la Reserva Natural del Malpaís de Rasca, en su calidad de Espacios Naturales Protegidos, deberán ordenarse por las figuras de ordenación correspondientes: Normas de Conservación y Plan Director, respectivamente. La coordinación con la ordenación del resto del ámbito integrado en el Complejo de Equipamiento de Rasca, se concretará a través de la figura de un Plan Territorial Parcial, el cual desarrollará las determinaciones establecidas en esta sección **sobre el ámbito definido en el artículo anterior**, con el alcance y contenido establecidos en la sección 1ª del presente capítulo. Dicho plan deberá coordinar y armonizar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación así como las disposiciones de los distintos planes que ostentan competencias para la ordenación del ámbito de la actuación.

- 2-D Además, el Plan Territorial Parcial de Rasca incluirá entre sus **determinaciones las propias** del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral, con el alcance y contenido establecido en el capítulo 2 del Título I, sobre la totalidad de la franja costera.

#### **2.4.10.4. Criterios de ordenación**

- 1-D La finalidad del Plan Territorial será establecer un modelo de ordenación y gestión global del espacio que permita dedicar la mayor cantidad posible de superficie a actividades recreativas, de equipamiento y dotacionales que recualifiquen la oferta turística del sur de la isla. Deberá asimismo establecer un modelo de implantación de las actividades e instalaciones coherente con el territorio ordenado y respetuoso con sus valores.
- 2-D Al establecer la ordenación se respetarán los siguientes **criterios de ordenación diferenciada** sobre cada uno de los ámbitos territoriales delimitados en el esquema gráfico adjunto:
- En el área noreste entre las montañas de Guaza y los ejes viarios principales hasta el cruce con la actual TF-6225 se propiciará la preservación del paisaje agrícola, admitiéndose sólo instalaciones y equipamientos dispersos turístico-recreativos de muy baja intensidad edificatoria.
  - En el área Palm-Mar se revisará la ordenación urbanística vigente, ajustando el ámbito del Suelo Urbano a los suelos consolidados por la urbanización y/o la edificación.
  - En el frente costero de la urbanización Palm-Mar se ordenarán usos públicos de naturaleza recreativa, incluyendo acciones de recuperación ambiental del litoral y los acantilados, y propiciando la recualificación de la fachada urbana.
  - Entre la Reserva Natural de Rasca y los dos ejes viarios principales podrán ubicarse instalaciones destinadas a albergar usos de equipamiento y, en su caso, alojativos, de acuerdo a la cuantificación y con las intensidades y características que determine en su momento el Plan Territorial Parcial que ordene la Operación.
  - En la Reserva Natural de Rasca se ordenarán y regularán los usos permitidos en función de los objetivos de protección del espacio natural. Podrá admitirse la utilización recreativa de este espacio, siempre que los usos previstos sean de carácter pasivo y controlado y basados en la interpretación del espacio en que se ubican, no exijan la construcción de elementos permanentes

o la transformación de sus condiciones naturales, y resulten compatibles con las finalidades de protección.

- Entre el área de Palm-Mar y la Reserva Natural de Rasca los criterios de ordenación serán similares a los del Espacio Natural, si bien podrán admitirse usos de mayor intensidad y algunas instalaciones recreativas de poco volumen.
- En el Monumento Natural de las Montañas de Guaza se ordenarán y regularán los usos permitidos en función de los objetivos de protección del espacio natural. En las laderas y áreas de mayor pendiente no se admitirá ningún uso ni intervención que los propios de la conservación ambiental.
- En la parte del Espacio Natural formado por los Llanos y Mesa de Guaza, así como la parte de ladera oriental de las montañas por donde discurre el viario de acceso a las mismas, se podrán admitir usos recreativos de baja intensidad, siempre que las instalaciones e intervenciones requeridas no modifiquen las cualidades paisajísticas objeto de protección y las actividades a desarrollar se vinculen a la función global de la Operación Singular Estructurante y contribuyan a la conservación del espacio natural.

3-D Además de la aplicación de los criterios señalados en el párrafo anterior sobre cada uno de los ámbitos interiores de la Operación Singular, el Plan Territorial Parcial atenderá especialmente en su ordenación a la resolución de los problemas de borde con las áreas urbanas adyacentes (Guaza, El Fraile y parte de Los Cristianos) para lograr la adecuada integración territorial de las mismas en el conjunto.

4-D El Plan Territorial Parcial de ordenación de la operación podrá determinar la admisibilidad de los siguientes usos, según la zonificación que establezca y siguiendo los criterios de asignación expresados en el apartado 2 del presente artículo; deberá establecer asimismo los límites cuantitativos y condiciones necesarias para adecuarlos al modelo de ordenación que establezca:

- Los de conservación en todas sus categorías.
- Los agrícolas.
- Los usos dotacionales culturales, deportivos y de esparcimiento.
- Los usos recreativos en todas sus categorías.
- Los turísticos alojativos en las categorías y tipologías admitidas por el PIOT y con las limitaciones cuantitativas que establezca el Plan Territorial Parcial de ordenación de la operación.

- 5-D El Plan Territorial Parcial podrá establecer la admisibilidad de usos alojativos en cualquiera de las categorías que establece el PIOT, incluidas las urbanizaciones convencionales, y con la cuantificación que estime conveniente, siempre que se enmarquen en una solución de conjunto en la que se intercambie la propiedad de bolsas de suelo por los aprovechamientos urbanísticos generados.

#### **2.4.10.5. Criterios de gestión y desarrollo**

- 1-R La gestión de la operación será establecida por el plan territorial parcial que establezca la ordenación del ámbito. Dicha fórmula deberá garantizar la participación de los propietarios de los suelos afectados, la Dirección General de Costas, el Ayuntamiento de Arona y el Cabildo de Tenerife
- 2-D En consecuencia con ello, el planeamiento de desarrollo incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública en sus distintas competencias, tales como la delimitación de áreas de gestión integrada o de análoga naturaleza y similares objetivos.
- 3-D La **planificación de esta Operación** deberá desarrollarse en el primer quinquenio a partir de la aprobación definitiva.
- 4-D En tanto no se desarrolle el Plan Territorial Parcial que establezca la ordenación definitiva del ámbito, los suelos incluidos en la operación y que no tengan la clasificación de suelo urbano, mantendrán un carácter de reserva, que será garantizado a través de la clasificación urbanística y de las medidas de gestión y control más oportunas. En ellos sólo podrán autorizarse los actos previstos en el punto 2.4.10.6.

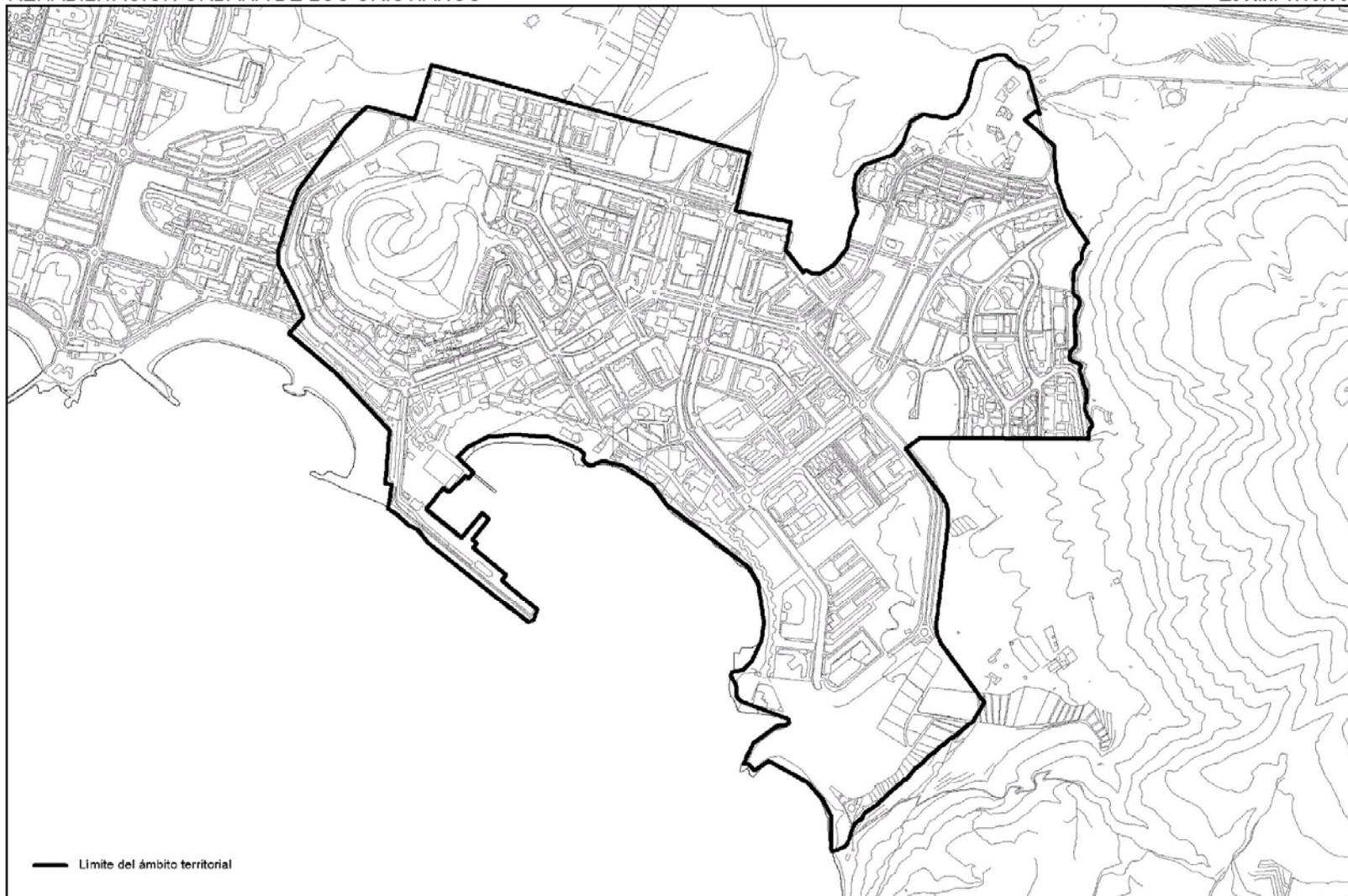
#### **2.4.10.6. Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante**

- 1-AD El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante queda vinculado a su desarrollo; 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 hubieren de dificultar 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.

2-AD 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.





## SECCIÓN 11ª: REHABILITACIÓN URBANA DE LOS CRISTIANOS

### 2.4.11.1. Objetivos

- 1-E Las Directrices de Ordenación del Turismo consideran el núcleo de los Cristianos como un área de rehabilitación urbana; por tanto la finalidad genérica de la operación es la rehabilitación de este núcleo, uno de los primeros centros turísticos de la isla, cuyas infraestructuras y equipamientos dan muestras de obsolescencia frente a los nuevos papeles que ha de cumplir en la oferta turística de la isla.
- 2-E Esta finalidad puede particularizarse en un conjunto coherente de objetivos específicos, como los siguientes:
- Definición del papel que le corresponde jugar al casco urbano en el conjunto de la oferta de la isla.
  - Recualificación urbanística del casco, con adecuación de infraestructuras, equipamientos y servicios.
  - Reconversión del puerto y del frente marítimo y recuperación de los de espacios de ocio que ofrece.
  - Establecimiento de medidas que fomenten la renovación de la planta alojativa.

### 2.4.11.2. Ámbito Territorial

- 1-R Sin perjuicio de la delimitación precisa que establezca el concreto instrumento de ordenación de la OSE el ámbito territorial abarcará las partes más antiguas del casco urbano de Los Cristianos.

### 2.4.11.3. Planeamiento de desarrollo

- 1-D Previa elaboración de un documento de estrategia, que tendrá carácter de acto preparatorio, el ámbito de la operación será ordenado a través de un Plan Especial específico o directamente por el Plan General de Ordenación que desarrollará los criterios de ordenación establecidos en las Directrices de Ordenación del Turismo para las áreas sujetas a rehabilitación urbana y los que se exponen en el artículo siguiente.

#### **2.4.11.4. Criterios de ordenación**

- 1-D Conforme a las conclusiones del documento de estrategia elaborado previamente el Plan Especial, o en su caso, el Plan General de Ordenación, establecerá la ordenación del ámbito definiendo las actuaciones de dotación y rehabilitación del núcleo de Los Cristianos así como medidas de fomento para la rehabilitación de la planta alojativa, de acuerdo los criterios y contenidos establecidos en las Directrices de Ordenación del Turismo.
- 2-D El planeamiento habrá de procurar la rehabilitación del ámbito de la operación basándose en los siguientes criterios:
- Recuperación de espacios públicos en el frente litoral y adecuación para su uso recreativo y deportivo.
  - Dotación de equipamientos adecuada al papel que le toca jugar al núcleo en la ordenación insular.
  - Redefinición del papel del puerto de Los Cristianos y adecuación de sus instalaciones.
  - Reordenación del tráfico, transporte público y aparcamientos para propiciar un máximo de calidad urbana en el núcleo.
  - Adecuación de las infraestructuras y servicios del núcleo a las necesidades de la población permanente y flotante que acoge.
- 3-D El planeamiento deberá señalar las medidas conducentes a la renovación de la planta alojativa.

#### **2.4.11.5. Criterios de gestión y desarrollo**

- 1-R La gestión y el desarrollo de la operación será llevada a cabo por las distintas administraciones implicadas: Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife, Ayuntamiento de Arona, Autoridad Portuaria y Dirección General de Costas.
- 2-D El planeamiento de desarrollo incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública en sus distintas competencias, tales como la delimitación de Áreas de Gestión Integrada, de Rehabilitación Integral, o de análoga naturaleza y similares objetivos.





## SECCIÓN 12ª: REHABILITACIÓN URBANA DEL PUERTO DE LA CRUZ

### 2.4.12.1. Objetivos

- 1-E Las Directrices de Ordenación del Turismo consideran el núcleo del Puerto de La Cruz como un área de rehabilitación urbana; por tanto la finalidad genérica de la operación es la rehabilitación de este núcleo, uno de los primeros centros turísticos de la isla, cuyas infraestructuras y equipamientos dan muestras de obsolescencia frente a los nuevos papeles que ha de cumplir en la oferta turística de la isla.
- 2-E Esta finalidad puede particularizarse en un conjunto coherente de objetivos específicos, como los siguientes:
- Definición del papel que le corresponde jugar al casco urbano en el conjunto de la oferta de la isla.
  - Recualificación urbanística del casco, con adecuación de infraestructuras, equipamientos y servicios.
  - Reconversión del frente marítimo y recuperación de los de espacios de ocio que ofrece.
  - Establecimiento de medidas que fomenten la renovación de la planta alojativa.

### 2.4.12.2. Ámbito Territorial

- 1-R Sin perjuicio de la delimitación precisa que establezca el concreto instrumento de ordenación de la OSE el ámbito territorial abarcará las partes más antiguas del casco urbano del Puerto de La Cruz.

### 2.4.12.3. Planeamiento de desarrollo

- 1-D Previa elaboración de un documento de estrategia, que tendrá carácter de acto preparatorio, el ámbito de la operación será ordenado a través de un Plan Especial específico o directamente por el Plan General de Ordenación que desarrollará los criterios de ordenación establecidos en las Directrices de Ordenación del Turismo para las áreas sujetas a rehabilitación urbana y los que se exponen en el artículo siguiente.

#### **2.4.12.4. Criterios de ordenación**

- 1-D Conforme a las conclusiones del documento de estrategia elaborado previamente el Plan Especial, o en su caso el Plan General de Ordenación, establecerá la ordenación del ámbito definiendo las actuaciones de dotación y rehabilitación del núcleo del Puerto de La Cruz así como medidas de fomento para la rehabilitación de la planta alojativa, de acuerdo los criterios y contenidos establecidos en las Directrices de Ordenación del Turismo.
- 2-D El planeamiento habrá de procurar la rehabilitación del ámbito de la operación basándose en los siguientes criterios:
- Recuperación de espacios públicos en el frente litoral y adecuación para su uso recreativo y deportivo.
  - Dotación de equipamientos adecuada al papel que le toca jugar al núcleo en la ordenación insular.
  - Integración del previsto puerto y de sus instalaciones en la estructura urbana.
  - Reordenación del tráfico, transporte público y aparcamientos para propiciar un máximo de calidad urbana en el núcleo.
  - Adecuación de las infraestructuras y servicios del núcleo a las necesidades de la población permanente y flotante que acoge.
- 3-D El planeamiento deberá señalar las medidas conducentes a la renovación de la planta alojativa.

#### **2.4.12.5. Criterios de gestión y desarrollo**

- 1-R La gestión y el desarrollo de la operación será llevada a cabo por las distintas administraciones implicadas: Gobierno de Canarias, Dirección General de Costas, Cabildo de Tenerife y Ayuntamiento del Puerto de La Cruz.
- 2-D El planeamiento de desarrollo incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública en sus distintas competencias, tales como la delimitación de Áreas de Gestión Integrada, de Rehabilitación Integral, o de análoga naturaleza y similares objetivos.



