
II. INFORMACIÓN

II.1. La Plataforma Logística del Sur (PLS), pieza estratégica de ordenación insular

II.2. Descripción del ámbito

II.3. El Plan Insular

II.4. Estado actual de planeamiento

II.5. Infraestructuras

II.6. Situación actual y condicionantes territoriales de la PLS

II.7. Información ambiental

El **Modelo de Ordenación Territorial** es “la síntesis de la imagen que el PIOT pretende que alcance el territorio tinerfeño, y recoge las líneas básicas de la ordenación territorial para posibilitar un desarrollo sostenible de la economía y de los recursos” de Tenerife. La distribución básica de los usos en el territorio está regulada por los **Modelos de Ordenación Comarcal** y la agrupación en **Áreas de Regulación Homogénea**, ámbitos con categorías de igual régimen normativo básico (ver planos adjuntos del presente apartado II.3. y plano de información I.3 Modelo Territorial del PIOT).

Dentro de esta clasificación se encuentran las **Áreas de Interés Estratégico**; son los ámbitos que se delimitan como suelos idóneos para albergar operaciones de desarrollo urbanístico y territorial, con fines como la ubicación preferente de operaciones de extensión de núcleos urbanos, la reserva de espacios de mayor idoneidad para el desarrollo de nuevas áreas turísticas, o la delimitación de espacios para “actuaciones singulares de infraestructuras, servicios o espacios de singular interés económico que han de constituirse en elementos estructurantes del Modelo de Ordenación Territorial.” Algunas de las Áreas se delimitan como **Operaciones Singulares Estructurantes**, dentro de las cuales el Modelo de Ordenación Territorial define la “Plataforma logística del Sur de Tenerife” que engloba al Puerto y Polígono de Granadilla, al Aeropuerto de Tenerife Sur y su entorno.

Para las Operaciones Singulares Estructurantes se establecen los criterios y condiciones que deben observarse en su ordenación, gestión y ejecución.

Modelo de Ordenación Territorial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife

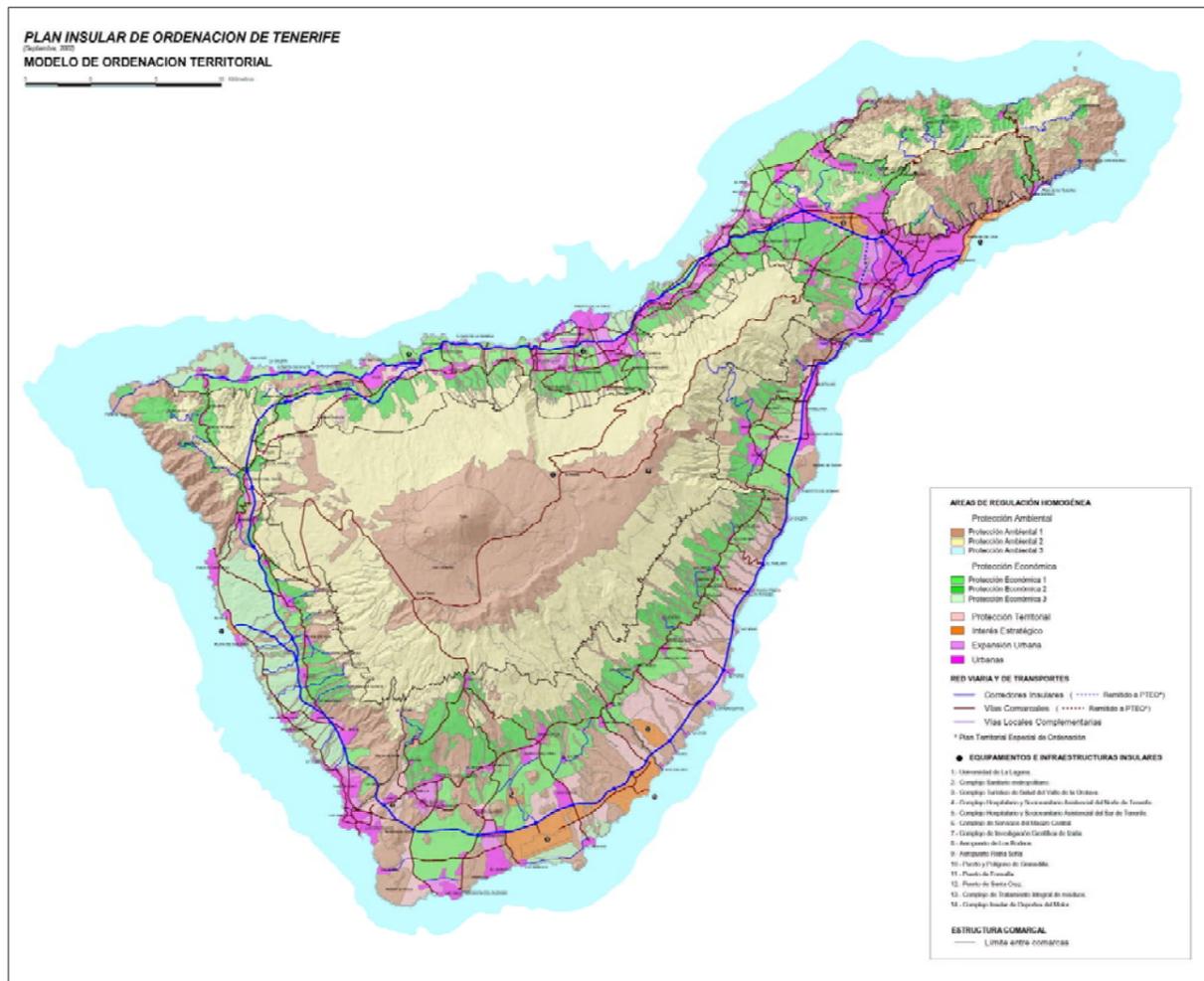


Imagen II.3.1.1. Plano del Modelo de Ordenación Territorial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

II.3.1. El Modelo de Ordenación Territorial en el Plan Insular

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) se aprobó definitivamente el 16 de octubre de 2002. Revisión que se ha redactado sobre el anterior del año 1994 en base a la aprobación de la Ley 9/99 de Ordenación del Territorio de Canarias.

El PIOT “es el instrumento básico de la planificación territorial y urbanística y de los recursos naturales de la isla de Santa Cruz de Tenerife; constituye el marco de referencia de la ordenación y de la actuación de la administración en dichas materias en el ámbito insular.” Abarca la totalidad de la isla, siendo su instrumento urbanístico de mayor rango.

La distribución básica de los usos está regulada por los Modelos de Ordenación Comarcal y la agrupación en Áreas de Regulación Homogénea, resumidos en este apartado.

Esquema del Modelo Viario y de transportes del PIOT

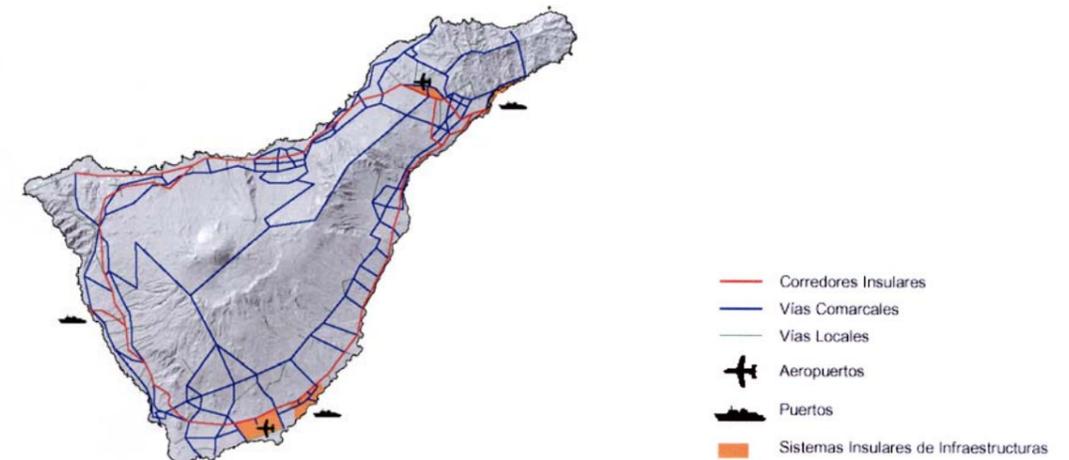


Imagen II.3.1.2. Esquema del Modelo Viario y de transportes del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

Estructura del Plan Insular de Ordenación de Tenerife

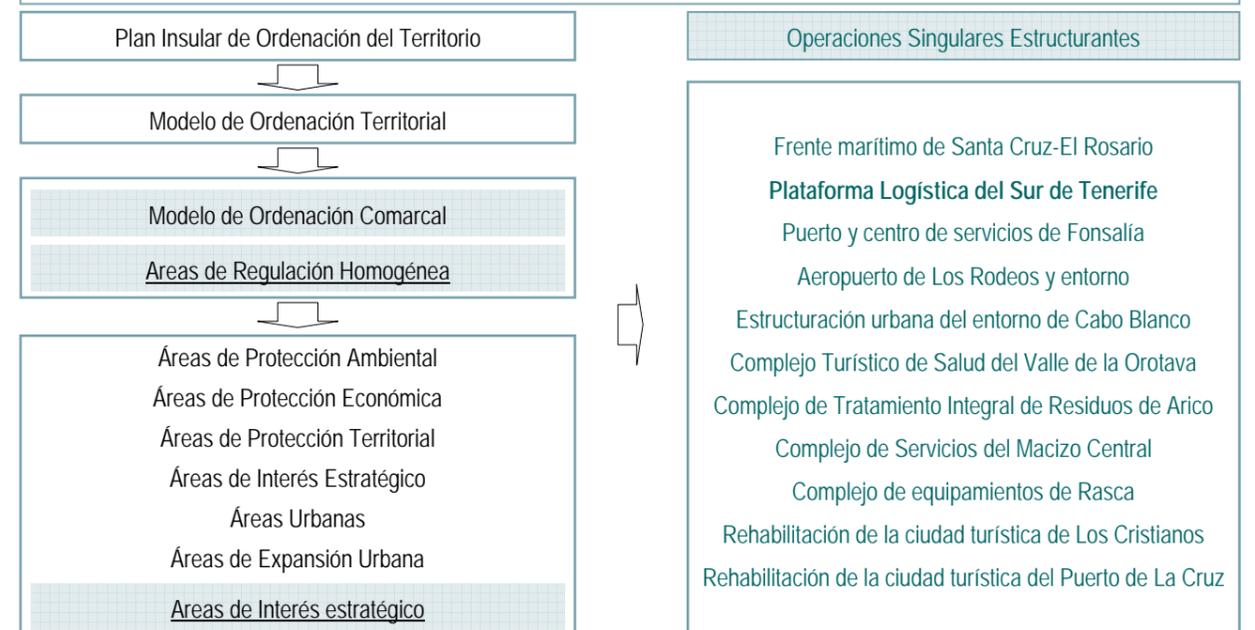


Imagen II.3.1.3. Estructura del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

II.3.2.1. Operaciones Singulares Estructurantes en el entorno de la PLS

Con el objetivo de completar el Modelo de Ordenación Territorial el PIOT prevé un conjunto de actuaciones singulares, con mayor o menor grado de complejidad y de definición según los casos, pero siempre con un valor estratégico muy elevado. Las actuaciones situadas en el entorno próximo territorial de la PLS son (ver plano adjunto y plano de información I.1 Entorno territorial. Situación y delimitación):

► **Estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco:**

Esta operación pretende dar **acogida a las intensas necesidades de crecimiento residencial** y realizar un **importante esfuerzo público de inversión y gestión para reconducir los desordenados procesos marginales** de edificación individual hacia un modelo urbano coherente.

El ámbito comprende el entorno de los núcleos de Cabo Blanco y Buzanada (municipio de Arona) y cuenta con unas 400 Has.

► **Complejo de Tratamiento Integral de Residuos de Arico:**

En el municipio de Arico y en torno al actual complejo ambiental, se propone una actuación con el objetivo de desarrollar un complejo de carácter industrial en el cual se centralice y resuelva al más largo plazo posible el **tratamiento y gestión de los residuos generados en la isla**.

El desarrollo de este complejo se concibe como una **pieza clave dentro de políticas sectoriales y territoriales de más amplio alcance**, que permita: la racionalización en la recogida, manipulación y tratamiento de los residuos, la vinculación de las políticas de gestión de residuos con otros sectores de la actividad económica y aprovechar las dinámicas de reciclaje.

El ámbito se localiza en el paraje denominado Llanos de Guama, en el término municipal de Arico y la superficie es de 243 Has.

► **Complejo de equipamientos de Rasca:**

El objetivo principal de esta operación es obtener 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 mediante la articulación de procedimientos de ejecución que garanticen la **gestión integral de todos sus recursos**. Como **objetivos derivados relacionados con el emplazamiento concreto propuesto** se establecen:

- Vincular el desarrollo turístico-recreativo a la conservación activa de los dos Espacios Naturales adyacentes (Montaña de Guaza y Malpaís de Rasca).
- Reordenar y rematar las áreas urbanas incluidas en su ámbito (Guaza y Palm-Mar) o colindantes (El Fraile).

Se propone la captación a favor del sector público de la mayor superficie posible de terrenos.

El ámbito territorial comprende los terrenos delimitados por el Espacio Natural Protegido de la Montaña de Guaza (incluido este), al oeste; la vía de servicio de la TF-1 al norte; el eje comarcal desde el enlace de Guaza a las Galletas y la urbanización de El Fraile al este y la costa al sur. El ámbito cubre una extensión superficial de 1.815 Has.

► **Rehabilitación de la ciudad turística de Los Cristianos:**

El fin de esta operación es la **rehabilitación** de las partes más antiguas del **casco urbano de Los Cristianos**, uno de los primeros centros turísticos de la isla y cuyas infraestructuras y equipamientos dan muestras de obsolescencia. Para ello, se ha de definir el papel que le corresponde jugar al casco urbano en el conjunto de la oferta de la isla; llevar a cabo una recualificación urbanística del casco y una reconversión del puerto y del frente marítimo y una recuperación de los espacios de ocio.

II.3.2.2. Equipamientos e Infraestructuras Insulares en el entorno de la PLS

► **Complejo Insular de Deportes del Motor:**

Ámbito localizado en el término municipal de Granadilla de Abona que **concentrará las instalaciones destinadas a la competición de este tipo de deportes**. Pertenece al sistema de equipamientos insulares que adquieren capacidad estructurante propia de la escala del PIOT.

Las Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) y los equipamientos e infraestructuras de carácter insular completan el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT. La Plataforma Logística del Sur es una de las once Operaciones establecidas en el PIOT.

En el Sur de la isla de Santa Cruz de Tenerife, además de PLS y en su entorno próximo, se establecen el mayor número de estas OSE: Estructuración Urbana de Cabo Blanco (carácter residencial), Complejo de Tratamiento de Residuos de Arico (carácter industrial), Complejo de Equipamientos de Rasca (equipamientos complementarios al turismo) y Rehabilitación del casco urbano de Los Cristianos (carácter residencial y turístico).

Además, en el municipio de Granadilla se localiza el Complejo Insular de Deportes del Motor (equipamiento insular de carácter deportivo).

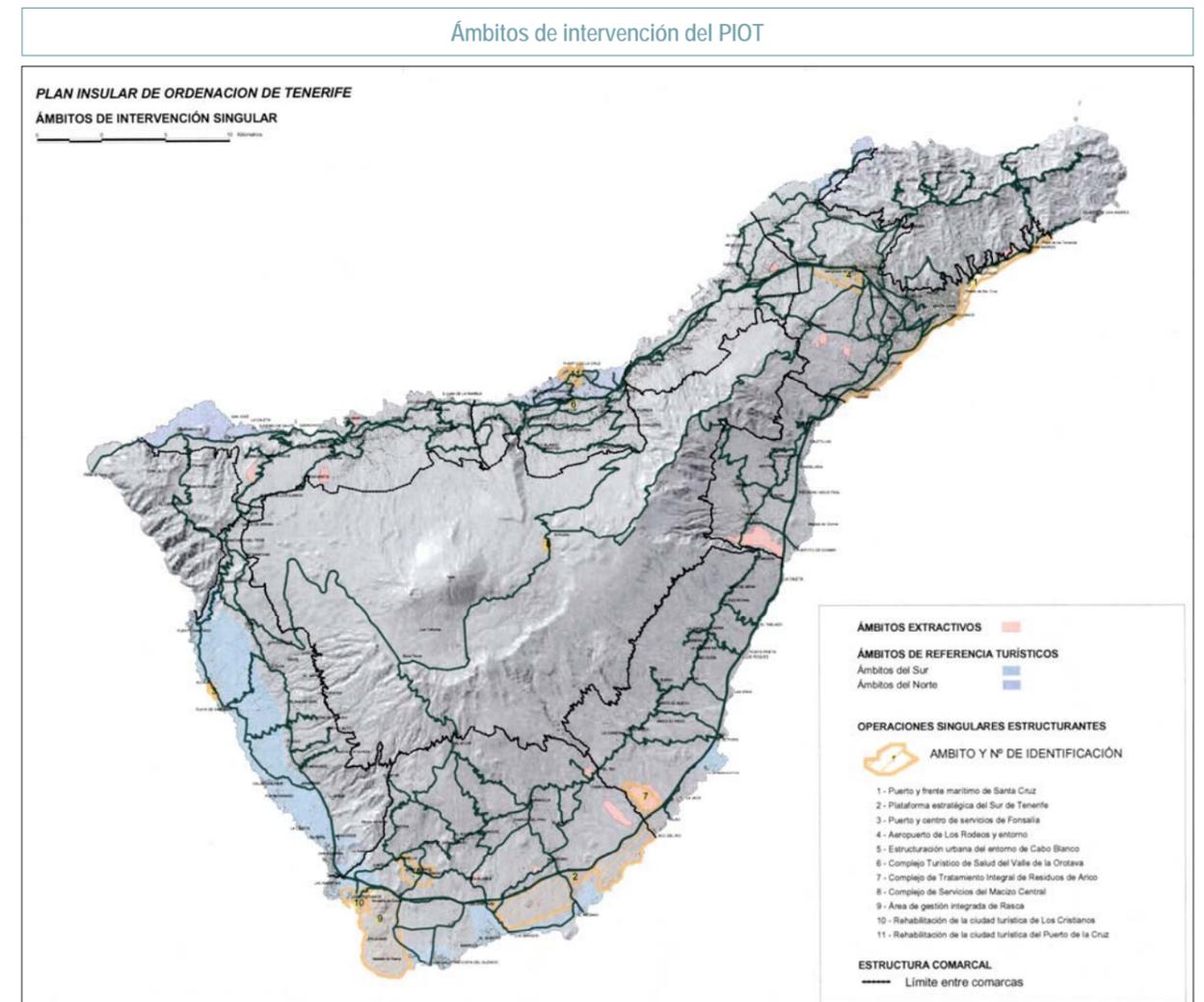


Imagen II.3.2.2.1. Plano de Ámbitos de intervención singular del PIOT.

El Plan Insular, en su Título II, Capítulo 4, Sección 3ª, determina los criterios básicos de ordenación de la **Operación Singular Estructurante “Plataforma Logística del Sur”** (ver plano adjunto contenido en el plano de información I.4. Límite del ámbito territorial de la OSE “PLS” del PIOT).

II.3.3.1. Objetivos (artículo 2.4.3.1. del PIOT)

“La constitución de un **gran área logística que abarque las dos principales infraestructuras de transporte de la isla (aeropuerto y puerto) y sus entornos inmediatos**”, como principal objetivo de esta operación.

Concentración de las principales actividades e infraestructuras insulares de conexión de la isla con el exterior, así como, el establecimiento de áreas de reserva para los mismos. Se pretende evitar así la dispersión por el territorio de instalaciones menores de la misma naturaleza y la aparición de usos e instalaciones en la Plataforma Logística que pueden ser ubicadas en otros ámbitos y que pueden representar una hipoteca en la disponibilidad de suelo de reserva para los servicios necesarios.

Viabilizar con la realización de esta operación **la reconversión del puerto de Santa Cruz de Tenerife**, permitiendo el traslado de usos incompatibles con la trama urbana al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

II.3.3.2. Delimitación (artículo 2.4.3.2. del PIOT)

Con una superficie aproximada de **2.510 has** (según el PIOT), los terrenos adscritos al desarrollo de esta Operación Singular Estructurante son los siguientes:

- La totalidad del Polígono Industrial de Granadilla y los terrenos comprendidos entre este, el Barranco del Río y el borde marítimo.
- El área marítima correspondiente al tramo de costa del anterior, para posibilitar la construcción del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.
- El Aeropuerto de Tenerife Sur - Reina Sofía y su entorno, cuyos límites son: el corredor insular TF-1, el eje transversal de San Isidro al Médano, el límite sur de protección de la infraestructura portuaria y el cauce del barranco de La Cigüeña.
- Los terrenos comprendidos entre la autopista TF-1, el Polígono Industrial, el ámbito del Aeropuerto y la vía de conexión entre estos dos últimos.
- Terrenos del norte de la autopista TF-1, delimitados por la propia autopista, el viario San Isidro-enlace de Las Chafiras (actual TF-6212) y las montañas de Casablanca, del Conde y la Montañita. Estos pueden ser excluidos mediante el Plan de desarrollo.

II.3.3.3. Planeamiento de desarrollo (artículo 2.4.3.3. del PIOT)

El Espacio Natural Protegido del **Monumento Natural de Montaña Pelada**, perteneciente al ámbito de la Plataforma Logística del Sur, contará con un instrumento de ordenación propio, **Normas de Conservación**.

Para la coordinación con la ordenación del resto del ámbito se redactará un **Plan Territorial Parcial**. Éste deberá coordinar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación así como las disposiciones de los diferentes documentos de planeamiento que poseen competencias para la ordenación del ámbito de la actuación (planeamiento urbanístico, Plan de Utilización y Plan Especial del Puerto, Plan Director del Aeropuerto, etc.).

II.3.3. Determinaciones sobre la “Plataforma Logística del Sur” en el Plan Insular (1)

Las determinaciones sobre los criterios básicos de Ordenación de la Operación Singular Estructurante “Plataforma Logística del Sur” contenidas en este apartado se incluyen en el Título II, Capítulo 4, Sección 3ª del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

El objetivo principal de la OSE PLS establecida por el PIOT es la constitución de un gran área logística que abarque las dos principales infraestructuras de la isla (aeropuerto y puerto) y sus entornos inmediatos.

El instrumento de Ordenación del ámbito será un Plan Territorial Parcial. Además, el Monumento Natural de Montaña Pelada contará con su propio instrumento de Ordenación, Normas de Conservación.

Delimitación de la Operación Singular Estructurante “Plataforma Logística del Sur”

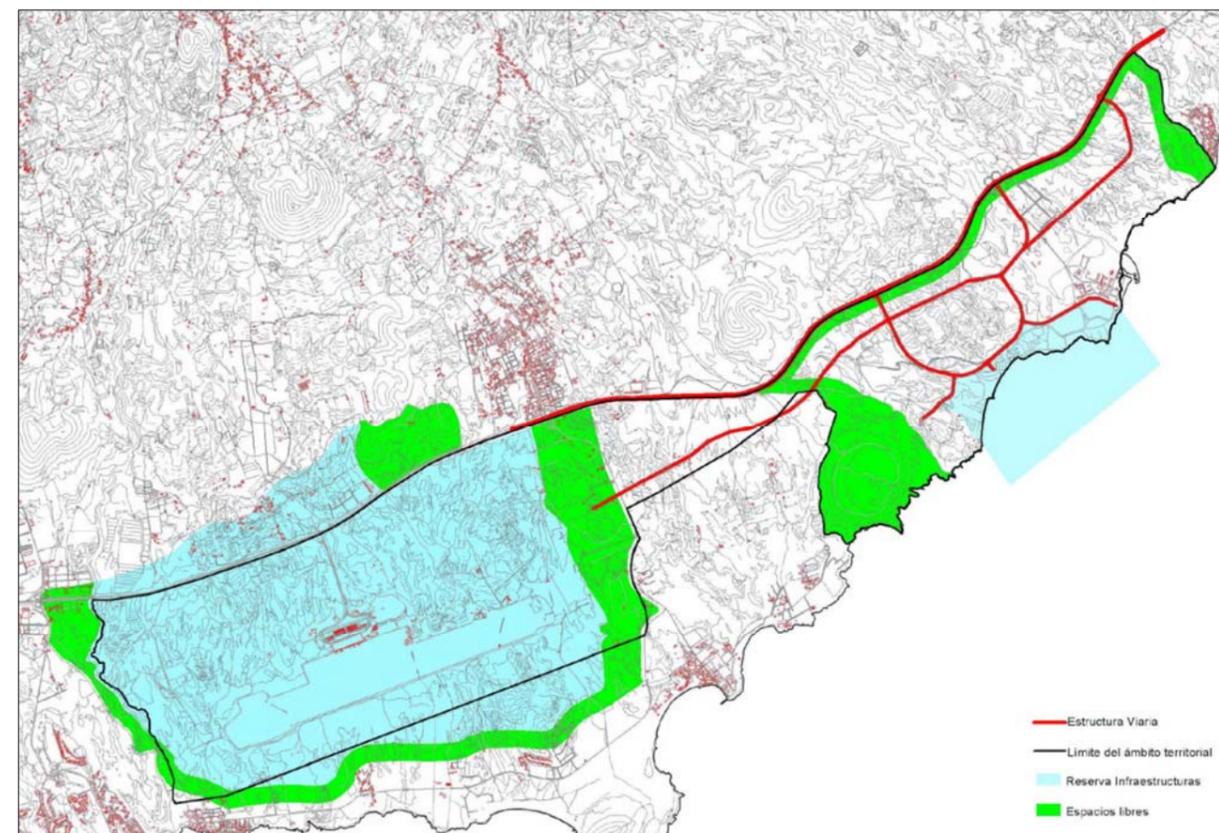


Figura II.3.3.1. Ficha correspondiente del PIOT, Título II, Capítulo 4, Sección 3ª: Plataforma Logística del Sur de Tenerife.

II.3.3.4. Criterios de ordenación (artículo 2.4.3.4. del PIOT)

Revisión de la ordenación aprobada por el planeamiento general del Polígono de Granadilla, con los siguientes criterios:

- Ampliación del ámbito hasta el barranco del Río al norte.
- Dar prioridad a los requerimientos funcionales y dimensionales que por parte del desarrollo del puerto puedan surgir.
- Encaje en el Modelo de Ordenación del Territorio del PIOT, especialmente con el sistema viario y de transporte y con el conjunto de la Operación Singular Estructurante del entorno del Aeropuerto de Tenerife Sur.

Compatibilizar, hasta donde sea posible, sus condiciones urbanísticas vigentes, el trazado de la red viaria principal y la división sectorial aprobada.

Establecimiento de un Eje Viario Aeropuerto-Polígono/Puerto que garantice la comunicación adecuada entre ellos.

En el Aeropuerto de Tenerife Sur, Reina Sofía:

- Aumento de la capacidad y la funcionalidad con una segunda pista de vuelo y la ampliación del edificio terminal.
- Creación de un intercambiador modal de transportes.
- Previsión de instalaciones para permanencia, reparación y mantenimiento de aeronaves.
- Localización de actividades productivas vinculadas al aeropuerto (carga aérea y transporte, telecomunicaciones, almacenamiento y distribución, etc.) en el resto del ámbito.
- Solamente podrán establecerse usos de talleres, comercios al por menor, almacenes, viviendas, con carácter secundario y justificado.

Respecto al Puerto y al Polígono:

- Se destinará la suficiente extensión de terrenos en las áreas adyacentes al frente marítimo del puerto para usos relacionados con el abastecimiento de la isla, localizando en ellos aquellos usos más vinculados al tráfico portuario. Entre ellos se localizará una zona de reserva para establecer una Zona Especial Canaria (ZEC).
- En el resto del polígono se ubicarán usos, instalaciones de servicios e infraestructuras básicas (generadores de energía eléctrica, áreas de almacenamiento y tratamiento de combustibles, desaladora de agua marina, centrales mayoristas de distribución de mercancías, etc.).
- Todos los usos admisibles deberán 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, ocio, comercio detallista y turísticos se establecerán con carácter secundario y muy limitado respecto a los usos principales debidamente justificados en función de las necesidades del polígono. Se evitarán las instalaciones relacionadas con estos usos de gran demanda de suelo (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.

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, en toda su longitud.
- Los terrenos comprendidos entre el barranco de Los Balos y el eje San Isidro-El Médano, carretera TF-64.
- El espacio comprendido entre la pista del aeropuerto y el límite sur de ámbito de reserva aeroportuaria.
- 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.

Las determinaciones del PIOT contienen los criterios de ordenación, gestión y desarrollo que han de llevarse a cabo en la PLS. (la información de este apartado procede del Título II, Capítulo 4, Sección 3ª del Plan Insular de Ordenación de Tenerife).

Estos criterios del PIOT tienen el objetivo de conseguir una ordenación coordinada e integrada con el conjunto de la Plataforma de cada una de las piezas que la componen, adaptando, compatibilizando o revisando, si fuera necesario, los documentos de planeamiento existentes, así como, los diversos proyectos previstos.

A falta de la aprobación del correspondiente Plan Territorial Parcial deben evitarse desarrollos incompatibles con las determinaciones.

II.3.3.5. Criterios de gestión y desarrollo (artículo 2.4.3.5. del PIOT)

- 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, AENA y el Gobierno de Canarias.
- Mientras no se redacte y apruebe el Plan Territorial Parcial deben evitarse desarrollos no compatibles con los criterios establecidos en El Título II. Capítulo 4. Sección 3ª del PIOT.
- 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 siguiente.
- El planeamiento de desarrollo incluirá entre sus determinaciones medidas de cooperación interadministrativa y de coordinación de la actividad pública.

II.3.3.6. Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante (artículo 2.4.3.6. del PIOT)

En tanto no se aprueben las figuras de planeamiento, gestión o ejecución 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.
- Actividades e instalaciones de carácter provisional en consonancia con la legislación urbanística.
- Los actos de uso del suelo y de edificación permitidos por el planeamiento urbanístico.
- Los actos de uso del suelo derivados de la ejecución de los planes directores de las infraestructuras incluidas en ellos.

El ámbito territorial queda vinculado a su desarrollo y tendrá **calificación de interés público**, a efectos de posibilitar actuaciones expropiatorias u otras de intervención pública y estará sujeto al ejercicio de los derechos de tanteo o retracto por la administración pública.

Los ámbitos resultantes de la división insular se agrupan en categorías de igual régimen básico normativo, denominadas **Áreas de Regulación Homogénea (ARH)**. Las ARH son las unidades de referencia en la distribución básica de los usos del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT. Se clasifican por el destino básico que se les asigna en el modelo de ordenación territorial y después según los regímenes de usos y criterios de desarrollo y gestión diferenciados.

La denominación de las distintas categorías de áreas responde en principio a su vocación específica y se ha hecho coincidir, en lo posible con las distintas categorías de suelo que estipula la legislación territorial. Las categorías establecidas, los suelos en ellas incluidos y las razones de tal inclusión, se muestran en el plano siguiente y en el plano de información I.5: Distribución básica de usos del PIOT.

Las ARH establecidas por el PIOT en el interior del ámbito de la Plataforma Logística del Sur y las determinaciones de cada uno de ellos se describen a continuación:

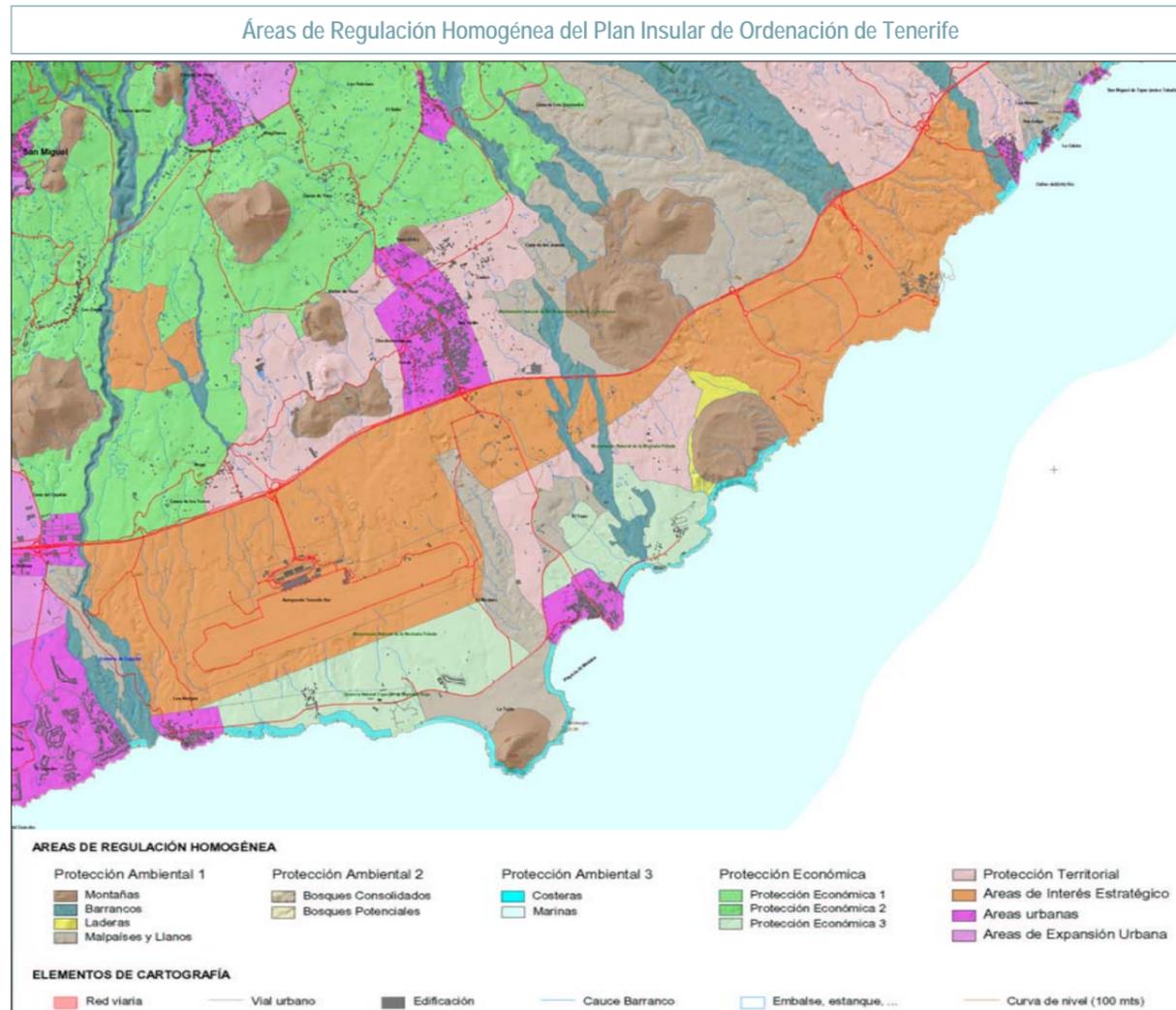


Imagen II.3.4.1. Áreas de Regulación Homogénea en la Plataforma Logística del Sur y su entorno inmediato contenidas en el PIOT.

II.3.4. Áreas de Regulación Homogénea en el Plan Insular

Las Áreas de Regulación Homogénea, son las unidades de referencia en la distribución básica de los usos del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT.

La mayor parte del suelo de la PLS se incluye en la categoría de Área de Interés Estratégico, infraestructuras, servicios o equipamientos de carácter insular.

Para el resto del suelo: como Protección Ambiental, en sus diferentes categorías, se incluye el Monumento Natural de Montaña Pelada, los Barrancos del Río, de la Barca y de La Orchilla y la franja costera.

Como Protección Territorial y económica los terrenos situados al sur y al este del Aeropuerto.

• **Área de Interés Estratégico:** ámbito destinado a infraestructuras, servicios o equipamientos de nivel de servicio insular. Su desarrollo va ligado a la ejecución de Operaciones Singulares Estructurantes del territorio. La mayor parte de la superficie de la PLS se incluye en esta categoría.

• **Protección Territorial:** Áreas que no poseen valores naturales o productivos que exijan de protección específica y que no forman parte de las áreas urbanas o dotacionales y sobre las que se pretende salvaguardar los valores del territorio rústico no utilizado. En esta categoría se incluye la franja de terreno comprendida entre el área de interés estratégico, Montaña Pelada, el Barranco de Los Balos y el entorno de El Médano.

• **Protección Económica 3:** Suelos con vocación agrícola para cultivos de exportación con una idoneidad natural para ser soporte de implantaciones turísticas de carácter alojativo o complementario. En estos suelos el planeamiento deberá compatibilizar la continuidad de la actividad agrícola con la implantación, en su caso, de instalaciones turísticas aisladas. Se califica como tal una franja de terreno comprendida entre el Aeropuerto y la costa.

• **Protección Ambiental 1:** aquellas áreas que tienen una base morfológica para la protección (montañas, conos volcánicos, barrancos y laderas de fuerte pendiente) en las que predominan las características del paisaje natural frente a las derivadas de la actividad antrópica. El PIOT las desglosa en diferentes subcategorías, las incluidas en el ámbito son:

- Montañas: Monumento Natural de la Montaña Pelada;
- Barrancos: B. del Río, B. de la Barca y B. de La Orchilla;
- Laderas: en el área adyacente a la Montaña Pelada en sus bordes norte y oeste;
- Malpaíses y Llanos: Barranco y entorno de Los Balos.

• **Protección Ambiental 3:** aquellas áreas litorales, terrestres y marinas que no han sufrido procesos de transformación irreversibles y conservan un grado de naturalidad alto. Se incluyen las siguientes subcategorías:

- Costeras, definida para todo el borde litoral terrestre, salvo en el tramo correspondiente al Polígono Industrial en el que se localizará el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla y en los núcleos residenciales de El Médano y Los Abrigos.
- Marinas, definida para el tramo de costa, comprende la denominada zona fótica, aquella en que los vegetales pueden desarrollar los procesos de fotosíntesis, al disponer de luz solar.