



CABILDO  
INSULAR  
DE TENERIFE

Abril de 2007

Documento  
para Aprobación  
Provisional y  
Definitiva

Plan  
Territorial  
Parcial  
de la  
Plataforma  
Logística  
del  
Sur

**DOCUMENTO DE  
NORMATIVA**



Spim

Empresas colaboradoras: 





CABILDO  
INSULAR  
DE TENERIFE

Abril de 2007

Documento  
para Aprobación  
Provisional y  
Definitiva

Plan  
Territorial  
Parcial  
de la  
Plataforma  
Logística  
del  
Sur

**DOCUMENTO DE  
NORMATIVA**

**DOCUMENTO DE INFORMACIÓN**

I. INTRODUCCIÓN

II. INFORMACIÓN

PLANOS DE INFORMACIÓN

**DOCUMENTO DE ORDENACIÓN**

INTRODUCCIÓN

III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

IV. ESTRUCTURA FUNCIONAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

V. DETERMINACIONES DE DESARROLLO DEL PTP

VI. COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LA PLS

VII. EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DE LA PLS

RESUMEN Y CONCLUSIONES. LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR: CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS.  
RESUMEN DE PROPUESTAS

PLANOS DE ORDENACIÓN

**DOCUMENTO DE NORMATIVA**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES

TÍTULO 1. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y ORDENACIÓN DE LA PLATAFORMA  
LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE

TÍTULO 2. DETERMINACIONES SOBRE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

TÍTULO 3. COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LA PLATAFORMA

DISPOSICIONES

ANEXOS

**ESTUDIO DE CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL**

I. INFORMACION DEL ESTUDIO DE CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL

II. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

III. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

IV. SÍNTESIS Y CONCLUSIONES

ANEXOS

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS 1

## TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES 3

Art 1º.	Definición y carácter estratégico de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife	3
Art 2º.	Ámbito de actuación espacial de la PLS	3
Art 3º.	Objeto del Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur	3
Art 4º.	Contenido del Plan	3
Art 5º.	Plazo de vigencia y revisión del PTP	4
Art 6º.	Función integradora de la Memoria del PTP	4
Art 7º.	Efectos de la aprobación del PTP.	4

## TÍTULO 1 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y ORDENACIÓN DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE 5

## CAPÍTULO 1. ORDENACIÓN BÁSICA DE LA PLS 5

Art 8º.	Áreas Funcionales: concepto y carácter de las determinaciones	5
Art 9º.	Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla (AF- P)	5
Art 10º.	Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur (AF- A)	5
Art 11º.	Área Funcional Entorno Funcional – Interpuerto (AF- I)	5
Art 12º.	El Monumento Natural de Montaña Pelada.	5

## CAPÍTULO 2. SISTEMAS BÁSICOS 6

SECCIÓN 1ª	CONCEPTO	6
Art 13º.	Sistemas Básicos de la Plataforma: concepto y áreas que los integran	6
SECCIÓN 2ª	RED DE COMUNICACIONES	6
Art 14º.	Red de Comunicaciones Viarias y estructura general	6
Art 15º.	Accesos de la Plataforma a la TF-1 y enlaces principales	6
Art 16º.	Corredor Central	7
Art 17º.	Otros ejes viarios básicos de la PLS	7
Art 18º.	Sistema viario interior de cada sector y ámbito de actividad de la PLS	7
Art 19º.	Tren del Sur	7
SECCIÓN 3ª	RED DE CORREDORES PAISAJÍSTICOS	8
Art 20º.	Estructura paisajística de la Plataforma	8
Art 21º.	Corredores Paisajísticos integrados	8
SECCIÓN 4ª	RED DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS	8
Art 22º.	Actuaciones estructurales en la red de infraestructuras	8
Art 23º.	Actuaciones posibles a largo plazo en la red de infraestructuras	9

## CAPÍTULO 3. ÁMBITOS Y PARQUES DE ACTIVIDAD 9

SECCIÓN 1ª	CONCEPTOS	9
Art 24º.	Ámbitos de Actividad en la PLS: conceptos	9
SECCIÓN 2ª	TIPOLOGIAS DE PARQUES DE ACTIVIDAD	9
Art 25º.	Características de los Parques de Actividad	9
Art 26º.	Parques de Actividad en Primera Línea Portuaria	9
Art 27º.	Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) Portuarias	10
Art 28º.	Zonas de Industria Portuaria y Servicios Especiales	10
Art 29º.	Centros Integrados de Servicios Portuarios	10
Art 30º.	Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero	11
Art 31º.	Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios	11
Art 32º.	Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves	11
Art 33º.	Parques de Servicios Aeroportuarios Generales	12
Art 34º.	Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas	12
Art 35º.	Parques de Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos)	12
Art 36º.	Parques Logísticos y de Distribución	13
Art 37º.	Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados	13
Art 38º.	Ecoparques	13
Art 39º.	Parques Tecnológicos y Dotacionales	14
Art 40º.	Parques Científicos, de Ocio y Medioambientales	14

<b>TÍTULO 2</b>	<b>DETERMINACIONES SOBRE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN</b>	<b>15</b>
<b>CAPÍTULO 1.</b>	<b>DIRECTRICES AL PLANEAMIENTO PARA EL DESARROLLO DE LA ORDENACIÓN</b>	<b>15</b>
<b>SECCIÓN 1º</b>	<b>CRITERIOS AL PLANEAMIENTO EN MATERIA DE CLASIFICACIÓN DE SUELO</b>	<b>15</b>
<b>Art 41º.</b>	<b>Criterios para la clasificación y categorización del suelo</b>	<b>15</b>
<b>SECCIÓN 2ª</b>	<b>CRITERIOS AL PLANEAMIENTO CON RELACIÓN A LA REMISIÓN DE LA ORDENACIÓN A INSTRUMENTOS DE DESARROLLO.</b>	<b>16</b>
<b>Art 42º.</b>	<b>Planeamiento de desarrollo en las distintas áreas funcionales</b>	<b>16</b>
<b>SECCIÓN 3º</b>	<b>CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE LOS SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADOS</b>	<b>17</b>
<b>Art 43º.</b>	<b>Instrucciones para el desarrollo de los terrenos clasificados como suelo urbanizable sectorizado incluidos en el ámbito AF-I.1 del entorno funcional del Interpuesto</b>	<b>17</b>
<b>Art 44º.</b>	<b>Instrucciones para el desarrollo de los terrenos de suelo urbanizable sectorizado incluidos en el ámbito AF-I.2 del Entorno funcional del Interpuesto</b>	<b>19</b>
<b>SECCIÓN 4º</b>	<b>CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE LOS SUELOS URBANIZABLES NO SECTORIZADOS</b>	<b>21</b>
<b>Art 45º.</b>	<b>Instrucciones para el desarrollo de los terrenos de suelo urbanizable no sectorizado incluidos en el ámbito AF-I.3 del Entorno funcional del Interpuesto</b>	<b>21</b>
<b>CAPÍTULO 2.</b>	<b>PROCESO DE DESARROLLO DE LA PLATAFORMA</b>	<b>23</b>
<b>Art 46º.</b>	<b>Proceso de desarrollo del PTP</b>	<b>23</b>
<b>TÍTULO 3</b>	<b>COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LA PLATAFORMA</b>	<b>24</b>
<b>CAPÍTULO 1</b>	<b>COORDINACIÓN DE LA PLS</b>	<b>24</b>
<b>Art 47º.</b>	<b>Actuaciones coordinadas en la PLS</b>	<b>24</b>
<b>Art 48º.</b>	<b>Proceso y sistema de coordinación para las actuaciones</b>	<b>26</b>
<b>CAPÍTULO 2</b>	<b>MARCO DE CONCERTACIÓN ENTRE LAS ENTIDADES GESTORAS</b>	<b>26</b>
<b>Art 49º.</b>	<b>Entidad marco estable de la coordinación de la Plataforma Logística del Sur.</b>	<b>26</b>
<b>DISPOSICIONES TRANSITORIAS</b>		<b>27</b>
<b>Disposición 1ª:</b>	<b>Condicionamiento de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur</b>	<b>27</b>
<b>Disposición 2ª.-</b>	<b>Usos y actividades transitorias del suelo autorizables en la PLS</b>	<b>27</b>
<b>Disposición 3ª.-</b>	<b>Entidad coordinadora de las actuaciones</b>	<b>27</b>
<b>ANEXO 1</b>	<b>FICHAS SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS PARQUES DE ACTIVIDAD</b>	
<b>ANEXO 2</b>	<b>FICHAS DE DESARROLLO DE PLANEAMIENTO POR ÁMBITOS</b>	

# EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

## I

La “Plataforma Logística del Sur” (PLS) se configura por el Plan Insular de Ordenación de Tenerife como una “Operación Singular Estructurante” (OSE). Dicha configuración se debe a su carácter de elemento fundamental en la articulación del modelo de ordenación insular que conlleva la realización de acciones de áreas sectoriales distintas cuya ejecución se prolongará en plazos relativamente dilatados.

De acuerdo con lo establecido en el PIOT el objetivo de la PLS es la constitución de una gran área logística que comprendería las dos principales infraestructuras de transporte de la isla, el nuevo Puerto de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife Sur, abarcando asimismo sus entornos inmediatos, siendo el más relevante el del Polígono Industrial de Granadilla.

En esta área, además de localizarse las principales instalaciones insulares de conexión de la isla con el exterior, se contempla una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de áreas logísticas, industriales, energéticas y empresariales ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y aquellos usos industriales que, por sus específicas características, deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en el área.

El proyecto de la Plataforma Logística del Sur es una de las grandes Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) incluidas en su Plan Insular, debido a:

- a. La función estratégica de accesibilidad general multimodal y aprovisionamiento, crítica en un territorio tan acotado como el insular.
- b. La función estratégica de impulso de un nodo logístico de proyección global a medio y largo plazo, comenzando en esta década y madurando en la siguiente.
- c. Y una tercera función derivada de las dos anteriores, la función estructural en el Sur de la isla, creando un polo de diversificación económica y productiva insular que contribuya al reequilibrio territorial.

## II

Una operación estratégica como la Plataforma Logística del Sur (PLS) exige una planificación también estratégica, el Plan Territorial Parcial (PTP), que responda a los retos de la Plataforma:

- a. Materialización del concepto innovador de Plataforma Logística del Sur como unidad o marco funcional que engloba dos infraestructuras nodales del transporte (puerto y aeropuerto) y su entorno funcional inmediato, con el nuevo Puerto Comercial de Granadilla como gran “motor” del conjunto de la actuación.
- b. Convertir en operativo el concepto habitualmente pasivo de “reserva estratégica”, ordenando y regulando su desarrollo a corto, medio y largo plazo.

- c. Establecer las bases de la necesaria coordinación de las infraestructuras fundamentales de la PLS (infraestructuras de accesibilidad e infraestructuras básicas), tanto en su planificación como en su ejecución y gestión.
- d. Hacer viable un marco sostenible y de calidad de este proyecto singular, integrado en el territorio y respetuoso con el medio ambiente, y de alto valor socioeconómico.

## III

La naturaleza estratégica del proyecto de la PLS comporta una concepción temporal también diferente de su planeamiento, distinto a los plazos de los proyectos de desarrollos urbanísticos más usuales: es una operación de tipo procesual, que se va a proyectar a corto, medio y largo plazo, en los próximos veinte o treinta años, con un alcance y visión más común con la planificación estratégica portuaria y aeroportuaria que a la urbanística convencional, más acotada en plazos de desarrollo, con una programación que responde a criterios tan cerrados y definidos.

Para esa compatibilización, el PTP se basa en seis grandes ejes de planificación:

- a. Una estructura funcional clara que posibilite la compatibilización de sus desarrollos
- b. Flexibilidad en los usos y zonificación de la plataforma
- c. Un proceso abierto de evolución
- d. Un marco de coordinación y concertación entre agentes para su desarrollo
- e. Coordinación de normativas urbanísticas
- f. Un marco de sostenibilidad

## IV

La PLS es una operación estratégica establecida en torno a tres grandes componentes, gestionados por administraciones y organismos públicos: El Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, (por la Autoridad Portuaria), el Aeropuerto Tenerife Sur (por AENA), y el entorno funcional o Interpuerto (por el Polígono Industrial de Granadilla). Este componente público dominante condiciona la orientación general de gestión del PTP, otorgando a la coordinación de los organismos implicados un gran protagonismo en todos los procesos de planificación y ejecución de las determinaciones del Plan, proponiendo una Entidad de Coordinación de la PLS. El PTP de la PLS establece su ordenación integrada y la definición de la estructura territorial, con el fin de posibilitar la armonización y coordinación de la ordenación urbanística, desde una perspectiva supralocal y suprasectorial.

**V**

La presente Normativa establece la regulación del proceso de planificación y desarrollo de la PLS, por lo que se definen los objetivos a seguir y los criterios de ordenación e intervención, justificando cada una de las medidas tomadas.

El Título Preliminar incluye el objeto del PTP, y su ámbito de actuación.

El Título Primero establece la Ordenación y Estructura Funcional de la Plataforma, determinando sus Áreas Funcionales y Líneas de Actividad, los criterios de usos y determinaciones para el desarrollo de los ámbitos de actividades en Parques de Actividad, y los Sistemas Básicos de la PLS: redes de comunicaciones de la Plataforma, corredores paisajísticos y sistemas de infraestructuras.

En el Título Segundo se desarrollan las determinaciones para el proceso de planificación y coordinación de la Plataforma, estableciendo las especificaciones de zonificación y clasificación del suelo, los sectores de planeamiento y el proceso secuencial y flexible de desarrollo de la PLS.

El Título Tercero establece las determinaciones en el terreno de la Coordinación y Gestión de la Plataforma, incluyendo la relación de actuaciones estratégicas en la PLS que han de ser objeto de coordinación entre los agentes intervinientes, y la necesidad de un marco de concertación interinstitucional para impulsar el desarrollo integrado de la Plataforma.

Las Disposiciones Transitorias se ocupan de las actividades autorizables en el ámbito de la OSE hasta el momento en el que se produzcan los desarrollos previstos.

En complemento a lo indicado en la normativa se adjuntan dos anexos finales que contienen las Fichas sobre las características de los diferentes Parques de Actividad y las Fichas de desarrollo de planeamiento por ámbitos.

# TITULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES

**TITULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES****Art 1º. Definición y carácter estratégico de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife (AD)**

La Plataforma Logística del Sur de Tenerife es un proyecto estratégico de desarrollo insular, que, abarcando el nuevo Puerto de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife y sus entornos inmediatos, ordena y pauta sus desarrollos con objeto de destinar dicha área a la implantación de actividades económicas de interrelación logística, empresarial e infraestructural.

**Art 2º. Ámbito de actuación espacial de la PLS (AD)**

1. El ámbito de actuación espacial del PTP es el conjunto del suelo de la Plataforma Logística del Sur. Su superficie total es de 2.636 Has, y se encuentra en el término municipal de Granadilla de Abona, junto a la costa entre los barrancos del Río y de La Orchilla. La PLS ocupa una banda lineal de 13,8 kilómetros de longitud por un fondo que oscila entre los 2,3 kilómetros en el área del Aeropuerto, los 2,0 kilómetros del Polígono Industrial y los 0,4 kilómetros en los terrenos que conforman el nexo de unión entre ambos.
2. La delimitación de la Plataforma Logística del Sur, incluye los siguientes ámbitos:
  - a. El Polígono Industrial de Granadilla: incluidos los terrenos hasta el Barranco del Río, el cual supone su límite noreste.
  - b. El Tramo costero junto al Polígono para el desarrollo del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.
  - c. El Aeropuerto de Tenerife Sur - Reina Sofía y entorno próximo, márgenes al este, hasta la carretera TF-64, y al oeste, hasta el Barranco de La Orchilla el cual supone su límite suroeste.
  - d. Los Terrenos situados entre la Autopista TF-1, el Aeropuerto, el Polígono Industrial y la vía de conexión entre ambos.
  - e. El Monumento Natural de Montaña Pelada.

**Art 3º. Objeto del Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur (AD)**

Los objetivos planteados por el Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife son:

- I. Ordenar el conjunto de la Plataforma Logística del Sur, en desarrollo de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.
- II. Obtener una ordenación funcional básica que responda a las potencialidades del desarrollo del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, y el Aeropuerto de Tenerife Sur, a través de la ordenación de Áreas Funcionales, Ámbitos de Actividad y Sistemas Básicos.
- III. Determinar la clasificación y sectorización del suelo para el desarrollo modular de la Operación, disponiendo de suelo en oferta de acuerdo a la demanda y a la coordinación de una estrategia general de ocupación e implantación de actividades.
- IV. Disponer de tres niveles de planeamiento.
  - a) Global de la Plataforma, en el planeamiento general municipal.
  - b) Global, de sectores de planeamiento de desarrollo.
  - c) Ordenación indicativa de Parques de Actividad con flexibilidad y respeto a la visión global previa.

**Art 4º. Contenido del Plan (AD)**

1. El presente Plan Territorial Parcial, además de definir los elementos fundamentales de la estructura territorial de su ámbito, intenta armonizar las determinaciones de los diferentes planes a los que afecta y establece medidas concretas de coordinación para las Administraciones Públicas y los particulares.
2. Para el cumplimiento del Objeto del Plan, las determinaciones básicas establecidas son:
  - a. Planificar de forma conjunta los Sistemas Básicos de infraestructuras y los corredores y reservas de suelo para su trazado.
  - b. Concentrar las zonas verdes en los corredores paisajísticos, integrándolos con los sistemas infraestructurales, para conformar Espacios libres de integración paisajística y protección ambiental de los espacios de comunicación.
  - c. Concentrar equipamientos y dotaciones obligatorias en puntos eficaces a la escala global.
  - d. Coordinar la altimetría e integración paisajística de los Parques de Actividad con las distintas alternativas funcionales, tipológicas y de accesibilidad desde los corredores viarios.
  - e. Coordinar las diferentes figuras y etapas de planeamiento de detalle.
  - f. Definir un modelo de gestión coordinada y un proceso abierto y flexible de desarrollo de la plataforma.

**Art 5º. Plazo de vigencia y revisión del PTP (D)**

1. Los plazos de desarrollo de la PLS se configuran como unos plazos abiertos dada su naturaleza de proyecto estratégico a desarrollar tanto a corto y medio como a largo plazo. Con dicho objeto, se establecen mecanismos internos de flexibilidad y adaptación en su desarrollo a condiciones variables.
2. Sin perjuicio de lo anterior, el presente PTP adopta un horizonte temporal de 20 años, contemplándose la posibilidad de la revisión anticipada del documento en función de las siguientes circunstancias:
  - a. En el caso de que el PIOT reconsidere los ejes del desarrollo insular que afectan a esta Plataforma.
  - b. En caso de que se formulen cambios de orientación estratégica del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla o del Aeropuerto Tenerife Sur.
  - c. En el caso de que las dinámicas generadas en el entorno funcional, observadas en períodos mayores de cinco años, no respondan a las hipótesis de este PTP.
  - d. En el caso de cambios en la orientación de la gestión y coordinación del PTP.
  - e. En todo caso, una vez transcurrido un plazo de 20 años a partir de la aprobación definitiva de este PTP.

**Art 6º. Función integradora de la Memoria del PTP (AD)**

La interpretación de la presente Normativa se realizará en todo caso de acuerdo con lo establecido en la Memoria del Documento de Ordenación, y con los documentos en que se desarrollan los conceptos, esquemas y planos de la misma

**Art 7º. Efectos de la aprobación del PTP. (AD)**

La aprobación del presente Plan implicará la vinculación de los terrenos al destino establecido en el mismo.

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.

# TITULO 1. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y ORDENACIÓN DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

CAPITULO 1.	ORDENACIÓN BÁSICA DE LA PLS
CAPITULO 2.	SISTEMAS BÁSICOS
CAPITULO 3.	ÁMBITOS Y PARQUES DE ACTIVIDAD

## TÍTULO 1. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y ORDENACIÓN DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE

### CAPÍTULO 1. ORDENACIÓN BÁSICA DE LA PLS

#### Art 8º. Áreas Funcionales: concepto (AD)

1. La Plataforma Logística del Sur de Tenerife (PLS) se define como un complejo de actividades de interrelación logística-empresarial integrada por tres grandes áreas funcionales y un área ambiental:
  - a. Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla (AF- P) (1.432,5 Has)
  - b. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur (AF- A) (283,4 Has)
  - c. Área Funcional Interpuerto (AF- I) (635,1 Has)
  - d. Área Ambiental Monumento Natural de Montaña Pelada (150,5 Has)

#### Art 9º. Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla (AF- P) (AD)

1. Definición:
 

Es 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 potencial de Tenerife como hub atlántico de trasbordo de tráficos Norte-Sur.
2. Función :
 

El Puerto Comercial de Granadilla constituye el principal motor de desarrollo de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife. El Área de Reserva del Puerto se ha de desarrollar con objeto de generar valor añadido al tránsito de mercancías y ha de estar abierta a desarrollos industriales directamente asociados a un enclave singular, con posibilidad de aglutinar y promover actividades económicas, tecnológicas y de servicios en su entorno y el Sur de la Isla.
2. Desarrollo:
 

Las determinaciones para el desarrollo de esta área funcional se incluyen en el Art.42 de estas Normas y en la ficha correspondiente del Anexo 2.

#### Art 10º. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur (AF- A) (AD)

1. Definición:
 

Es la Plataforma aeroportuaria principal de la isla, de proyección internacional y turística, con instalaciones de pasajeros, carga aérea y una amplia zona de servicio.

#### 2. Función:

Por su posición en el conjunto de la PLS, el Aeropuerto debe aportar una accesibilidad de primer nivel a las empresas que se localicen en la PLS y debe contribuir al desarrollo de actividades generales que aprovechen la concentración en la misma de accesibilidad multimodal para personas y mercancías, y servicios logísticos.

#### 3. Desarrollo:

Las determinaciones para el desarrollo de esta área funcional se incluyen en el Art.42 de estas Normas y en la ficha correspondiente del Anexo 2.

#### Art 11º. Área Funcional Entorno Funcional – Interpuerto (AF- I) (AD)

#### 1. Definición:

Constituye el ámbito de integración funcional y de oportunidades entre Puerto y Aeropuerto, incorporando el Polígono Industrial de Granadilla y el Complejo Terciario y de Servicios.

#### 2. Función:

El Polígono Industrial de Granadilla integrado en la Plataforma debe ser la base insular de desarrollos logístico-industriales de proyección internacional, con un carácter claramente diferenciado del suelo industrial existente y previsto en Tenerife. Tanto el Polígono como su extensión hacia el Aeropuerto (Complejo Terciario y de Servicios) permitirán la implantación de servicios de apoyo, articulados con el entorno urbano de San Isidro, el Médano y la Autovía TF-1 mediante áreas de actividades dotacionales y terciarias de alta calidad.

#### 3. Desarrollo:

Las determinaciones para el desarrollo de esta área funcional se incluyen en el Art.42, 43, 44 y 45 de estas Normas y en las fichas correspondientes del Anexo 2.

#### Art 12º. Área Ambiental Monumento Natural de Montaña Pelada. (AD)

#### 1. Definición:

Ámbito correspondiente al Espacio Natural Protegido (T-18) Monumento Natural de la Montaña Pelada, que se configura como un área de protección ambiental entre los usos característicos de la Plataforma.

#### 2. Función :

En la ordenación general del conjunto se configura como un espacio que posibilita la transición desde las áreas portuarias e industriales a las zonas turísticas del Médano y la integración y

conectividad con las Montañas de Ifara y de Los Riscos al norte, a través de la localización de usos cualificados, en la línea de desarrollo del ITER.

### 3. Desarrollo:

La ordenación del ámbito compete a las Normas de Conservación del Monumento Natural de Montaña Pelada. Los instrumentos de planeamiento que desarrollen el presente PTP en los ámbitos que circundan al Espacio Natural incorporarán las determinaciones que, en su caso, establezcan las Normas de Conservación, complementando la protección mediante el tratamiento cualificado de bordes y espacios de transición de los Sistemas Básicos y Parques de Actividad conforme a las determinaciones que se establecen en las presentes Normas, en las fichas correspondientes que se incorporan en los Anexos de las mismas y en los planos de ordenación.

## CAPITULO 2. SISTEMAS BÁSICOS

### SECCIÓN 1ª CONCEPTO

#### Art 13º. Sistemas Básicos de la Plataforma: concepto y áreas que los integran (AD)

1. Los Sistemas Básicos son los espacios-soporte de la estructura de comunicaciones e infraestructuras básicas de la Plataforma, y delimitan los ámbitos de actividades de la PLS.
2. El ámbito de los sistemas básicos agrupa las siguientes redes o subsistemas:
  - Red de comunicaciones viarias: estructura general de accesibilidad desde el entorno y canalización de tráfico entre Zonas Funcionales.
  - Red de corredores paisajísticos: espacios libres y zonas verdes forman la malla ambiental, de calidad e identidad visual de la PLS.
  - Red de infraestructuras básicas: el trazado de la red de infraestructuras se realiza de forma unitaria en los corredores paisajísticos.

### SECCIÓN 2ª RED DE COMUNICACIONES

#### Art 14º. Red de Comunicaciones Viarias y estructura general (AD)

1. La red de comunicaciones viarias constituye la estructura general de movilidad de la PLS. Está compuesta por los grandes ejes internos que ponen en relación las Áreas Funcionales entre si y con el conjunto de la Isla, y delimitan los ámbitos de desarrollo de actividades.
2. La Red de Comunicaciones Viarias de la PLS consta de los siguientes elementos:
  - a. Autopista TF-1, eje de relación general de la PLS con el resto del territorio insular.
  - b. Ejes de acceso a la Plataforma y enlaces con la TF-1.
  - c. Corredor Central de la PLS.
  - d. Otros Ejes básicos de Distribución interior de la PLS.
  - e. Sistema viario interior de cada sector y ámbito de actividad de la PLS.

3. Limitando por el norte a toda la PLS, la TF-1 constituye el gran eje de acceso general a la Plataforma, a la que dota de múltiples oportunidades de conexión, y condiciona en un sentido lineal la propia estructura interior de la misma.
4. El Corredor Central de la PLS constituye la red viaria fundamental de articulación interna de la PLS, para la canalización de relaciones y tráfico entre las distintas Áreas Funcionales.

#### Art 15º. Accesos de la Plataforma a la TF-1 y enlaces principales

1. La conexión de la PLS con la autopista TF-1 se realizará a través de Ejes de Acceso que comunican directamente con el Corredor Central, el Puerto y el Aeropuerto. Estos ejes, representados en el plano de *Red Viaria y Comunicaciones O.04.1*, son (AD):
  - Nuevo Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla
  - Los dos tramos de acceso actuales al Polígono Industrial
  - Nuevo Acceso Este al Aeropuerto
  - Conexión del aeropuerto con la autopista
  - Enlace de San Isidro
  - Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto.
2. La conexión con el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla y el Aeropuerto se resolverá a través de la ejecución de tres enlaces de carácter principal. Estos nuevos enlaces, representados en el plano de *Red Viaria y Comunicaciones O.04.1*, son (AD):
  - Enlace 1. Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.
  - Enlace 5. Nuevo Acceso Este al Aeropuerto de Tenerife Sur.
  - Enlace 8. Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto de Tenerife Sur.
3. Los enlaces existentes en la actualidad, representados en el plano de *Red Viaria y Comunicaciones O.04.1*, tienen la consideración de enlaces secundarios (AD):
  - Enlace 2. Acceso al Área de Reserva Portuaria.
  - Enlace 3. Acceso Este del Polígono Industrial de Granadilla.
  - Enlace 4. Acceso Oeste del Polígono Industrial de Granadilla.
  - Enlace 6. Acceso a la Carretera TF-64.
  - Enlace 7. Acceso actual al Aeropuerto de Tenerife Sur.
4. Los trazados y enlaces representados en el PTP tienen carácter indicativo. La definición concreta de los mismos se realizará a través instrumentos de ordenación o proyectos que coordinen los diferentes trazados y garanticen la funcionalidad de la Autopista (D).

**Art 16º. Corredor Central**

1. El Corredor Central, representado en el plano de *Red Viaria y Comunicaciones O.04.1*, constituye la arteria fundamental de articulación interna de la PLS, para la canalización de relaciones y tráficos entre las distintas Áreas Funcionales (AD).
2. El PTP establece la prolongación del Corredor en la Zona Central, permitiendo la conexión entre el Aeropuerto y el Nuevo Puerto Comercial, en la forma indicada en el plano de *Red Viaria y Comunicaciones O.04.1 (D)*.
3. El Corredor Central podrá constituirse por diversos tramos, a partir del tramo existente en el ámbito del Polígono Industrial, con los siguientes trazados posibles (R):
  - i. Prolongación Este del Corredor Central, que articulará la banda superior de la Zona de Reserva Portuaria, enlazando a través del Sector SP2-01 con el viario existente del Polígono Industrial y con el Enlace 2 propuesto de la TF-1.
  - ii. El Corredor Central conectará con el Aeropuerto en su extremo oriental, y se prolongará en su interior a través del Sistema Viario Central del Aeropuerto, conectando sus dos nuevos enlaces, Este y Oeste, entre si.
4. La sección del Corredor Central se configurará según el siguiente esquema (R):

**Art 17º. Otros ejes viarios básicos de la PLS (R)**

1. La Red de Comunicaciones Viarias de la PLS se completa con una serie de ejes de distribución interior, en las tres Áreas Funcionales:
  - a. Sistema Viario de distribución en el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla: grandes ejes internos de distribución.
  - b. Sistema Viario de distribución del Polígono Industrial de Granadilla: el resto del anillo central del Polígono Industrial, que incluye el acceso al Puerto.
  - c. Sistema Viario de distribución del Aeropuerto de Tenerife Sur: articulado en torno al Sistema Viario Central del Aeropuerto, a definir en futuros planes del aeropuerto.
2. Los ejes viarios básicos de la PLS quedan definidos en el PTP con carácter indicativo, en trazado, sección y altimetría. Toda modificación de los mismos en documentos de planeamiento urbanístico deberá ser argumentada y coordinada en el conjunto de la PLS.

**Art 18º. Sistema viario interior de cada sector y ámbito de actividad de la PLS (D)**

Los instrumentos de ordenación urbanística y de ejecución que desarrollen las actuaciones del PTP contemplarán la ordenación, determinaciones y actuaciones en red viaria establecidas en los planos de la Memoria de Ordenación del PTP, y definirán el sistema viario distribuidor interno correspondiente, con autonomía de ordenación.

**Art 19º. Tren del Sur**

1. El Tren del Sur se integra en la Plataforma como sistema de conexión insular alternativo al actualmente existente, estableciendo una relación directa de la capital con el Sur, especialmente con el Aeropuerto de Tenerife Sur y las principales zonas turísticas de Los Cristianos y Las Américas (AD).
2. El trazado del Tren del Sur en el ámbito de la PLS será el definido en el Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur. (AD)
3. Los instrumentos de ordenación urbanística y de ejecución que desarrollen las actuaciones del PTP contemplarán las siguientes determinaciones y actuaciones (R):
  - a. La Estación de San Isidro es un foco importante de accesibilidad a la población, constituyéndose en el principal intercambiador de transportes del Sur de Tenerife. Permitirá dar servicio a todo el núcleo urbano de San Isidro, a la Plataforma Logística del Sur y a las áreas costeras turísticas de Granadilla de Abona.
  - b. El Edificio Terminal de la ampliación del Aeropuerto Reina Sofía contemplará la localización de una estación ferroviaria.
  - c. Se ha de valorar la inclusión de una reserva de plataforma para un posible trazado ferroviario de mercancías de intercomunicación entre puertos y con la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.
  - d. Cualquier alteración en el trazado o altimetría de la red, o en la ordenación y disposición de las dos estaciones, tendrá que ser coordinada en el marco del Plan Territorial Especial del Tren del Sur.

## SECCIÓN 3ª RED DE CORREDORES PAISAJÍSTICOS

**Art 20º. Estructura paisajística de la Plataforma (AD)**

1. La red de corredores paisajísticos integra los sistemas básicos y los ámbitos de protección ambiental con el fin de articular una malla paisajística de calidad para toda la PLS, incorporando:
  - a. El sistema básico viario, las infraestructuras, y las cesiones de zonas verdes de los sectores de actividades, enlazando las áreas funcionales, con una tipología continua de espacio libre.
  - b. Los corredores, junto con las zonas de dominio público del frente de la autopista que recorren el ámbito de la PLS en toda su longitud.
  - c. El Monumento Natural de Montaña Pelada, que en la malla de gran escala constituye el elemento más significativo
  - d. Los barrancos de La Orchilla, Cigüena, los Calderones, La Barca, del Callao, Tagoro, del Cobón, del Helecho y del Río, que forman parte del sistema de corredores paisajísticos de la Plataforma.
  - e. El corredor que une el Monumento Natural de Montaña Pelada y el Monumento Natural de Montaña de Ifara y Los Riscos, en atención a lo dispuesto en el artículo 2.4.3.4. (6-D) del PIOT.
2. El sistema de corredores de la PLS está recogido en el plano O.04.0 de *Red de Corredores Paisajísticos*.

**Art 21º. Corredores Paisajísticos integrados**

1. Los corredores paisajísticos integrados son elementos de la red de corredores paisajísticos de la PLS que incorporan los espacios libres paralelos al viario estructurante. Las funciones de los corredores paisajísticos integrados son (AD):
  - a. Actuar de filtro con los Parques de Actividad y constituyen el soporte y reserva de los espacios necesarios para las infraestructuras básicas.
  - b. Acomodar la altimetría resultante entre el viario central y las plataformas resultantes en los Parques.
  - c. Garantizar la integración ambiental de la PLS en su entorno y la protección del medio natural.
2. Los sistemas de espacios libres de dominio y uso público se obtendrán a través de las cesiones obligatorias correspondientes al desarrollo de los ámbitos o sectores de planeamiento. (D)
3. Los corredores paisajísticos incluirán los espacios de servidumbres de líneas eléctricas actuales y los espacios de servidumbre libre de edificación de la autopista TF-1 (R).
4. El ámbito del corredor es compatible con el trazado de redes básicas lineales del Sistema General de Infraestructuras. (R)

## SECCIÓN 4ª RED DE INFRAESTRUCTURAS BASICAS

**Art 22º. Actuaciones estructurales en la red de infraestructuras (D)**

1. Las actuaciones sobre las redes de infraestructuras, destinadas a la vertebración desde el punto de vista territorial y a la mejora ambiental de los servicios urbanos, son las siguientes:
  - I. Infraestructuras hidráulico-sanitarias
    - a. Red de Abastecimiento de Agua Potable:
      - Instalación desaladora de Agua Marina (IDAM) y Depósito Regulador; nuevos Depósitos Reguladores del Polígono Industrial y del Puerto.
    - b. Red de Saneamiento de Aguas Residuales
      - Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) del Puerto - Polígono Industrial; Modificación de la traza del Emisario Submarino del Puerto - Polígono Industrial
    - c. Red de Evacuación de Aguas Pluviales
      - Canal de protección de la Dársena del Puerto.
    - d. Infraestructura de Riego
      - Estación de tratamiento terciario junto a la EDAR del Puerto – Polígono, Depósito Regulador y Estación de Bombeo; Depósito Regulador de cabecera de la red de riego del Puerto – Polígono.
  - II. Infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones
    - a. Red de Abastecimiento Energético
      - Bandas de protección de líneas de AT existentes. Se propone una línea de MT de 20 Kv enterrada que una, Unelco, Polígono-Puerto y Aeropuerto por el Corredor Central.
    - b. Red de Telecomunicaciones.
      - Conexión con la red de fibra óptica insular (paralela a la Autopista TF-1) y establecimiento de un centro de distribución para el Puerto – Polígono
2. La localización de estas actuaciones se encuentra representada en los planos de *Infraestructuras Hidráulico-Sanitarias (I) O.04.2 y (II) O.04.3* y de *Infraestructuras Energéticas y de Telecomunicaciones O.04.4* del PTP. Esta localización podrá ser precisada y modificada en fases posteriores del proceso de planificación y proyecto, de forma argumentada.

**Art 23º. Actuaciones posibles a largo plazo en la red de infraestructuras (R)**

1. A largo plazo, las actuaciones estructurantes en la red de infraestructuras básicas, a desarrollar en función de la evolución de la Plataforma, son las siguientes:

## I. Infraestructuras hidráulico-sanitarias

- a. Red de Abastecimiento de Agua Potable:
  - Nuevos Depósitos Reguladores (Regulación Cabecera de la IDAM, Arico, Aeropuerto y Los Abrigos); conducción de Transporte Insular de Agua Desalada y conexiones de los depósitos reguladores con ella.
- b. Red de Saneamiento de Aguas Residuales
  - EDAR Comarcal de Granadilla y EDAR del Aeropuerto Tenerife Sur.
- c. Red de Evacuación de Aguas Pluviales
  - Ampliación del canal de protección de la Dársena del Puerto; encauzamientos en la construcción de nuevas pistas del Aeropuerto.
- d. Infraestructura de Riego
  - Estación de tratamiento terciario junto a la EDAR Comarcal, Depósito Regulador y Estación de Bombeo; conexión de los sistemas de riego del Polígono – Puerto y de la EDAR Comarcal entre si y con la Infraestructura General de Reutilización de Aguas Depuradas.

## II. Infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones

- a. Red de Abastecimiento Energético
  - Conducción para el transporte de combustible Puerto-Aeropuerto, por Corredor Central; posible localización de la planta de regasificación de Gas Natural en el segunda línea portuaria; posible localización de almacenamiento de combustibles en el Área de Reserva Portuaria.
- b. Red de Telecomunicaciones.
  - Conexión con la red de fibra óptica insular (paralela a la Autopista TF-1) y establecimiento de un centro de distribución para el Aeropuerto - Complejo Terciario y de Servicios.

2. La localización de estas actuaciones se encuentra representada en los planos de *Infraestructuras Hidráulico-Sanitarias (I) O.04.2* y *(II) O.04.3* y de *Infraestructuras Energéticas y de Telecomunicaciones O.04.4* del PTP. Esta localización podrá ser precisada y modificada en fases posteriores del proceso de planificación y proyecto, de forma argumentada.

**CAPITULO 3. ÁMBITOS Y PARQUES DE ACTIVIDAD****SECCIÓN 1ª CONCEPTOS****Art 24º. Ámbitos de Actividad en la PLS: conceptos (AD)**

El espacio de implantación de actividades se divide, para su ordenación, planificación y gestión, en las siguientes categorías de ámbitos:

1. Los **Parques de Actividad** son ámbitos funcionalmente homogéneos para la implantación de actividades e instalaciones relacionadas con las funciones características y complementarias de la Plataforma, desarrollados con un proceso de promoción, planificación y gestión unitario, dentro de los Sectores y Áreas Funcionales. Los diferentes tipos y características de los Parques de Actividad se desarrollan en la sección siguiente.
2. Las **Supermanzanas o Subsectores** son el resultado de la agrupación de Parques de Actividad en un ámbito delimitado por los Sistemas Básicos de la Plataforma.
3. Los **Sectores** son los ámbitos de planeamiento, que pueden comprender una o más Supermanzanas.

**SECCIÓN 2ª TIPOLOGIAS DE PARQUES DE ACTIVIDAD****Art 25º. Características de los Parques de Actividad**

1. Los Parques de Actividad se describen en el PTP a través de la definición de las funciones que deben ejercer en el ámbito de la PLS, de los usos característicos de cada tipo de parque, que los diferencian y especializan respecto de los otros, y de los ámbitos donde pueden localizarse de acuerdo a la distinción de líneas de actividad dentro de las diferentes Áreas Funcionales. (AD)
2. Los planes de desarrollo a través de los que se legitime la ordenación de los Parques de Actividad podrán definir usos complementarios a los establecidos como característicos de cada Parque siempre que éstos coadyuven al mejor ejercicio de las funciones del mismo. (D)

**Art 26º. Parques de Actividad en Primera Línea Portuaria**

1. Concepto y función (AD):

Son áreas localizadas en el frente marítimo y en las áreas portuarias de terminales destinadas a las actividades relacionadas con la entrada y salida de tráficos marítimos. Están destinadas a albergar las actividades más específicas de la función portuaria.

## 2. Usos y actividades (D):

Son **usos característicos** de los Parques de Actividad en Primera Línea Portuaria los siguientes:

- **Comercial portuario**, tales como:
  - Comercial de contenedores
  - Comercial de mercancía rodada y general
  - Comercial de graneles

## 3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Los Parques de Actividad en Primera Línea Portuaria se localizarán en la Primera Línea del Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla (AF-P) en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque incorporada en el Anexo 1 de las presentes Normas.

### Art 27º. Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) Portuarias

## 3. Concepto y función (AD):

Son áreas destinadas selectivamente a operadores de transporte y logística (transporte, almacenaje y distribución, servicios a vehículos y/o tripulaciones), agrupados en zonas específicamente diseñadas y ordenadas para proporcionar la funcionalidad más adecuada a sus operaciones.

Las ZAL Portuarias pueden ser multi o monofuncionales, acogiendo respectivamente logística variada y mixta o estar diseñadas de forma especializada para una determinada cadena logística.

## 4. Usos y actividades (D):

Son usos **característicos** de las ZAL Logísticas Portuarias los relacionados con la:

- Logística para mercancía general y contenerizada (ZAL de almacenamiento, consolidación y desconsolidación).
- Logística de graneles sólidos.
- Logística de graneles líquidos.
- Logística de productos perecederos.
- Logística de vehículos.
- Logística de seguridad

## 5. Ámbitos de desarrollo (AD)

Las ZAL Portuarias se localizarán en la segunda línea del Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla (AF-P) en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

### Art 28º. Zonas de Industria Portuaria y Servicios Especiales

## 1. Concepto y función (AD):

Corresponden con las áreas industriales convencionales de los puertos y constituyen ámbitos ordenados con parcelas de variada dimensión destinadas a concesiones industriales a empresas que ejercen actividades relacionadas directamente con los tráficos portuarios como insumos o salidas de su producción.

En el caso del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, la ordenación ha de posibilitar la agrupación diferenciada de esta oferta según el tipo de industria, de sus compatibilidades y sinergias con las terminales y con las zonas limítrofes.

## 2. Usos y actividades (D):

Son usos **característicos** de las Zonas de Industria Portuaria y Servicios Especiales:

- Industria ligera
- Industrias Básicas e Instalaciones de producción energética vinculadas a los tráficos graneleros del Puerto.

## 3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Las Zonas de Industria Portuaria y Servicios Especiales se localizarán en la segunda, tercera y cuarta línea portuaria del Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla (AF-P) en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

### Art 29º. Centros Integrados de Servicios Portuarios

## 1. Concepto y función (AD):

Son áreas de concentración de servicios a mercancías, personas o empresas de ámbito portuario.

## 2. Usos y actividades (D):

Son usos **característicos** de los Centros Integrados de Servicios Portuarios los:

- Servicios privados directos a otras actividades económicas: instituciones financieras, seguros, restauración, áreas de representación.
- Servicios públicos a las empresas. Salas polivalentes, auditorios, salas de conferencias, congresos y exposiciones, equipamiento cultural.
- Servicios al vehículo y a los transportistas.
- Dotacionales

- Servicios específicos tales como servicios aduaneros y paraaduaneros.
- Equipamiento Terciario-portuario.
- Institucional portuario.

3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Los Centros Integrados de Servicios Portuarios se localizarán en la segunda y tercera línea portuaria del Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla (AF-P) en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

**Art 30º. Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero**

1. Concepto y función (AD):

Son áreas destinadas a acoger dotaciones y servicios relacionados con los flujos de personas en el Aeropuerto.

2. Usos y actividades (D):

Son usos **característicos** de los Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero, los vinculados a:

- Áreas Comerciales y de Servicios al Pasajero, con Hoteles y Equipamientos Comerciales
- Centros Dotacionales relacionados con la centralidad que aporta el Aeropuerto.
- Centro Empresarial de Actividades directamente relacionadas con el Aeropuerto.

3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Los Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero se localizarán en el Área Funcional del Aeropuerto (AF-A), al oeste y al este de la Terminal aeroportuaria, en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

**Art 31º. Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios**

1. Concepto y función (AD):

Constituyen el "lado tierra" del conjunto de actividades del aeropuerto destinadas a la carga aérea y la logística asociada. Funcionalmente se diferencian las actividades con "lado aire" y las de segunda línea, destinadas a prestar servicios a las anteriores.

2. Usos y actividades (D):

Son **usos característicos** de los Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios los vinculados a:

- Servicios a operadores y agentes que integran la "comunidad de carga", tales como: Expedidores o consignadores, Agentes de Carga IATA, Transitarios. Agentes de Consolidación / Desconsolidación, Agentes de Aduanas, Integradores, Agentes de Handling y Compañías aéreas de carga.

3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Los Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios se localizarán en el Área Funcional del Aeropuerto (AF-A), al este de la Terminal aeroportuaria, en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

**Art 32º. Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves**

1. Concepto y función (AD):

Son áreas destinadas a la ubicación de empresas que realicen servicios y actividades industriales relacionadas con la aviación como el mantenimiento y reparación de aeronaves (grandes aviones comerciales, avionetas, pequeños reactores particulares, etc..). Están concebidos para el desarrollo de una Zona Industrial Aeronáutica dentro del Aeropuerto.

2. Usos y actividades (D):

Son **usos característicos** de los Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves los vinculados a:

- Mantenimiento y Construcción de Aeronaves
- Handling de rampa, destinado a sus operadores, incluyendo el mantenimiento y aparcamiento.
- Servicios de Suministro de combustible para aeronaves comerciales.
- Servicios destinados a la Aviación General.

3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Los Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves se localizarán en el Área Funcional del Aeropuerto (AF-A), al este y al oeste de la Terminal aeroportuaria, en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de estas Normas.

**Art 33º. Parques de Servicios Aeroportuarios Generales**

## 1. Concepto y función (AD):

Son áreas destinadas al desarrollo de una amplia gama de actividades relacionadas con el funcionamiento global del aeropuerto, habitualmente incluidas en las "Zonas Industriales" de éstos.

## 2. Usos y actividades (D):

Son **usos característicos** de los Parques de Servicios Aeroportuarios Generales los:

- Centros de preparación de Catering y Áreas de espera para atención a aeronave.
- Bases operativas y Áreas de espera de alquiler de coches y autobuses.
- Dotaciones aeroportuarias lado aire en naves modulares para pequeñas compañías con actividad lado aire.
- Dotaciones aeroportuarias lado aire - lado tierra, como Centro de Tripulaciones, y central de residuos.
- Dotaciones aeroportuarias lado tierra en naves modulares para compañías con actividad lado tierra, bloque técnico, cocheras, almacén, etc.
- Centros de Servicios comunes a personas, vehículos y empresas.

## 3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Los Parques de Servicios Aeroportuarios Generales se localizarán en el Área Funcional del Aeropuerto (AF-A), al este y al oeste de la Terminal aeroportuaria, en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

**Art 34º. Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas**

## 1. Concepto y función (AD):

Los Parques de Industrias Básicas son áreas especializadas destinadas a la fabricación y elaboración primaria de productos o maquinaria, a grandes cadenas de producción y montaje o a la transformación de materiales e instalación de grandes infraestructuras.

Los Parques de Infraestructuras Energéticas son ámbitos altamente especializados en la producción y distribución de energía eléctrica, en el almacenamiento y transformación de combustibles fósiles, y en general, en la integración de los sistemas y recursos asociados.

## 2. Usos y actividades (D):

Son **usos característicos** de los Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas la:

- Transformación y fabricación de productos básicos.
- Factorías de manufacturación, ensamblaje, reparación y empaquetado.
- Infraestructuras para la producción de energía, transformación de productos derivados del petróleo, almacenaje y distribución de combustibles.

## 3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Los Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas se localizarán en la segunda y tercera línea portuaria del Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla (AF-P) y en la tercera línea industrial del Área Funcional del Interpuerto (AF-I) en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

**Art 35º. Parques de Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos)**

## 1. Concepto y función (AD):

Son los espacios básicos para el desarrollo de un tejido mixto de producción industrial y prestación de servicios en el nivel medio de las actividades económicas. Estos Parques acogen a la industria convencional o ligera, en condiciones compatibles con el entorno y otros parques multifuncionales o terciarios, con buena calidad urbanística y ambiental.

## 2. Usos y actividades (D):

Son **usos característicos** de los Parques de Industria Ligera y Multifuncionales:

- Fabricación, reparación, almacenaje y distribución, procesos industriales limpios y actividades logísticas de pequeña escala.
- Usos terciarios y comerciales en proporción reducida, y de forma complementaria a la actividad principal.
- Dotacionales e instalaciones de servicios públicos y privados.
- Establecimientos industriales de producción limpia de dimensiones medias.

## 3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Los Parques de Industria Ligera y Multifuncionales se localizarán en la tercera y cuarta línea industrial del Área Funcional del Interpuerto (AF-I) en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

**Art 36º. Parques Logísticos y de Distribución**

## 1. Concepto y función (AD):

Son áreas destinadas a la localización de operadores de todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto de carácter interno-insular como con destino exterior. Acogen a empresas de transporte, almacenaje, manipulación, distribución de mercancías, etc., con restricción a las actividades productivas, pero incluyendo actividades logísticas de valor añadido.

## 2. Usos y actividades (D):

Son **usos característicos** de los Parques Logísticos y de Distribución, los vinculados a la transferencia, distribución y almacenaje de mercancías. La asociación de estos usos conforme a las actividades a desarrollar, genera diversas tipologías de áreas especializadas, cuyas características se definen en la ficha correspondiente del Anexo 1:

- Plataformas de transferencia y distribución
- Plataformas de almacenamiento y distribución (Distriparks)
- Áreas logísticas especializadas o monofuncionales

## 3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Los Parques Logísticos y de Distribución se localizarán en la tercera y cuarta línea industrial del Área Funcional del Interpuerto (AF-I) en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

**Art 37º. Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados**

## 1. Concepto y función (AD):

- a. Los Parques Empresariales son espacios para el desarrollo de usos principalmente terciarios y de servicios, que incrementan la competitividad y la capacidad empresarial de áreas empresariales maduras. De dimensiones ajustadas a una demanda muy variable, combinan la localización de grandes empresas en edificios aislados con mini parques y edificios compartidos por pequeñas empresas.
- b. Los Centros de Servicios Integrados son los ámbitos principales de cualificación de los nuevos Parques de Actividad. Tienen por finalidad dotar de servicios a las personas y empresas de polígonos industriales tradicionalmente alejados de los núcleos urbanos.

## 2. Usos y actividades (D):

Son **usos característicos** de los parques Empresariales y Terciarios y de los Centros de Servicios Integrados los de:

- Sedes empresariales y de la administración; empresas de comunicación, prensa, televisión, con necesidad de espacio para la producción.
- Centros de proceso de datos, call centers, compatibles con usos productivos avanzados y tecnológicos.
- Servicios privados directos a otras actividades económica: instituciones financieras, seguros, restauración, áreas de representación, etc.
- Servicios de administración del parque – polígono.
- Servicios a las empresas. Salas polivalentes, auditorios, salas de conferencias, congresos y exposiciones, equipamiento cultural.
- Servicios comerciales y hoteleros
- Oficinas.
- Servicios al vehículo y a los transportistas.
- Servicios complementarios, usos de almacenaje con carácter de servicio complementario.
- Dotacionales

## 3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Los Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados se localizarán en la cuarta línea terciaria del Área Funcional del Interpuerto (AF-I) en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

**Art 38º. Ecoparques**

## 1. Concepto y función (AD):

Son ámbitos empresariales destinados a acoger empresas y actividades que colaboran intencionalmente en la mejora del rendimiento ambiental de sus esquemas productivos con el fin de mejorar su rendimiento económico. Los Ecoparques constituyen un auténtico ecosistema activo y de desarrollo a largo plazo, que podrán estar cerrados en un parque especializado o relacionarse con un área discontinua, a nivel regional o comarcal, con áreas urbanas, agrícolas o con usos no industriales.

## 2. Usos y actividades (D):

Son **usos característicos** de los Ecoparques los vinculados a:

- Tecnologías de recuperación, reciclaje, reutilización y sustitución; Transporte
- Tecnologías de monitorización y control ambiental
- Tecnologías de comunicación
- Tecnologías de eficiencia energética
- Depuración y tratamiento de aguas residuales.

### 3. Ámbitos de desarrollo (D):

Los Ecoparques se localizarán en la tercera línea industrial del Área Funcional del Interpuerto (AF-I) y en la tercera y cuarta línea portuaria del Área Funcional del Puerto Comercial de Granadilla (AF-A) en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

## Art 39º. Parques Tecnológicos y Dotacionales

### 1. Concepto y función (AD):

- a. Los Parques Tecnológicos son ámbitos que concentran actividades empresariales y dotacionales para el desarrollo de iniciativas de investigación y desarrollo en el entorno local y regional.
- b. Los Parques Dotacionales son ámbitos destinados a las actuaciones para el desarrollo de grandes equipamientos que dan respuesta a estrategias institucionales para el desarrollo social y económico intersectorial, como son los Recintos Feriales y de Exposición, centros de congresos, etc.

### 2. Usos y actividades (D):

El concepto de Parque Tecnológico no estará restringido a usos concretos. En todo caso, la integración en la Plataforma del ITER como área de investigación en energías renovables (con un campo eólico propio), las potentes infraestructuras energéticas existentes (UNELCO, DISA) o futuras, y la formación de un tejido industrial, podrán orientar las actuaciones hacia desarrollos específicos de gran interés estratégico.

### 3. Ámbitos de desarrollo (D):

Los Parques Tecnológicos y Dotacionales se localizarán en la tercera línea industrial e ITER y en la cuarta línea terciaria, de servicios e industria, del Área Funcional del Interpuerto (AF-I) en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

## Art 40º. Parques Científicos, de Ocio y Medioambientales

### 1. Concepto y función (AD):

Son ámbitos destinados al establecimiento de actividades que aprovechen el máximo grado de adecuación e integración con el soporte físico, el medioambiente y el paisaje existente. Pueden establecerse, a modo de elementos "potenciadores", en el entorno de áreas medioambientales, próximos a ámbitos de protección natural, junto a "corredores verdes", etc., permitiendo la continuidad y permeabilidad entre ellos y aprovechando sus sinergias.

### 2. Usos y actividades (D):

Son **usos característicos** de los Parques Científicos, de Ocio y Medioambientales los:

- Usos científicos y tecnológicos en coordinación con las actividades implantadas en el ITER (energías renovables, etc.).
- Equipamientos y dotaciones propios de la PLS y del Polígono Industrial compatibles con la caracterización medioambiental del ámbito (relacionados con actividades deportivas, etc.).
- Usos destinados al ejercicio de actividades ligadas al Ocio, a la naturaleza y a su interpretación (paseos y rutas peatonales, aulas de la naturaleza, centros de estudios medioambientales y de ecosistemas, ámbitos botánicos, etc.).

### 3. Ámbitos de desarrollo (AD):

Los Parques Científicos, de Ocio y Medioambientales se localizarán en la tercera línea industrial y en la cuarta línea terciaria, de servicios e industria, del Área Funcional del Interpuerto (AF-I) en los ámbitos señalados en la ficha correspondiente a esta tipología de Parque de Actividad que se incorpora en el Anexo 1 de las presentes Normas.

## TITULO 2. DETERMINACIONES SOBRE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

CAPITULO 1.	DIRECTRICES AL PLANEAMIENTO PARA EL DESARROLLO DE LA ORDENACIÓN
CAPITULO 2.	PROCESO DE DESARROLLO DE LA PLATAFORMA

## TITULO 2. DETERMINACIONES SOBRE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

### CAPITULO 1. DIRECTRICES AL PLANEAMIENTO PARA EL DESARROLLO DE LA ORDENACIÓN

#### SECCIÓN 1ª CRITERIOS AL PLANEAMIENTO EN MATERIA DE CLASIFICACIÓN DE SUELO

##### Art 41º. Criterios para la clasificación y categorización del suelo (D)

1. Las determinaciones del planeamiento de desarrollo, en materia de clasificación, categorización y sectorización del suelo comprendido dentro del ámbito de la plataforma serán acordes con la ordenación integral del ámbito establecida en el Plan Territorial Parcial, con el proceso de desarrollo incremental en diversas áreas de avance y con el papel estratégico que debe jugar cada uno de los sectores.
2. El planeamiento de desarrollo debe ajustarse a los criterios en materia de clasificación y categorización de suelo que se desarrollan en el presente artículo y que se sintetizan en el plano de ordenación denominado O.02 "clasificación del suelo", a los efectos de garantizar el cumplimiento de los objetivos enunciados en el apartado anterior.
3. Suelo urbano 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. A la entrada en vigor del presente PTP Se reconoce tal condición a los siguientes ámbitos:
  - Suelo urbano consolidado.**  
*Sector industrial SP.2-01.*
  - Suelo urbano no consolidado.**  
*Parque Especial de Infraestructuras Básicas (UNELCO – DISA).*
4. El planeamiento efectuará la **clasificación de suelo urbanizable** mediante áreas de expansión o ensanche a partir de las áreas urbanas cuando estas se encuentren consolidadas o se prevea justificadamente su consolidación y se requiera suelo vacante como soporte para la demanda de nuevos parques de actividades.
  - Se reconoce la condición de suelo urbanizable sectorizado ordenado por contar con planeamiento de desarrollo aprobado a la entrada en vigor del PTP y encontrarse en ejecución a los siguientes sectores:
    - I.. Industrial estratégico. *Sector Industrial SP. 2-02.*
    - II. Infraestructuras estratégico. *Parque de Actividades del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables P3-ITER.*
  - Se clasificarán, prioritariamente, como Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado aquellos ámbitos vacantes, que no se encuentren incluidos en las zonas de reservas portuarias y aeroportuarias, que no cuenten con ordenación pormenorizada, tengan conforme al PTP un especial carácter estratégico para ser soporte de parques de actividad a corto – medio plazo, y

que sean continuos a los suelos urbanos o a la primera línea de actividad portuaria. El Plan Territorial Parcial reconoce en tal situación los siguientes ámbitos territoriales:

I. Industrial estratégico. *Parques de Actividades Área Funcional Polígono Industrial de Granadilla. AF-I.1 y AF-I.2.*

- Se clasificarán, prioritariamente, como suelo urbanizable no sectorizado aquellos ámbitos que no se encuentren incluidos en las zonas de reservas portuarias y aeroportuarias, que conforme al Plan Territorial tengan un carácter estratégico a largo plazo para ser soporte de parques de actividad y que no presenten solución de continuidad con los suelos urbanos o la primera línea de actividad portuaria. El Plan Territorial Parcial reconoce en tal situación los siguientes ámbitos territoriales:

AF-I.3 Estratégico. *Área Funcional Complejo Terciario y de Servicios.*

5. El planeamiento adscribirá al **suelo rústico** los terrenos que cumplan las condiciones establecidas por la legislación vigente para ser considerados como tal.
6. Dentro del suelo que se clasifique como rústico el planeamiento, de conformidad y en aplicación de lo establecido en la legislación territorial y urbanística determinará la categoría de suelo correspondiente.
7. El Plan Territorial Parcial reconoce que reúnen las condiciones necesarias los ámbitos que se relacionan a continuación y que se recogen en el plano de ordenación denominado O.02 "clasificación del suelo":
  - a) Para ser categorizados como suelo rústico de protección natural por hallarse presentes en los terrenos valores naturales:
    - I. Natural. Paisaje Protegido. *Montaña Pelada.*
    - II. Natural o Paisajística. *Barrancos: se consideran de carácter estructurante para el sistema paisajístico de la Plataforma, y adscribibles a los sistemas generales municipales, los siguientes barrancos: del Río, de la Barca, de los Balos y de la Orquilla. Llano del Guirre en Montaña Pelada.*
    - III. Cultural. *BIC Hermano Pedro.*
    - IV. Costera. *Sector de costa del ITER (se corresponde a la Zona de Dominio Público). Sector de costa del Área de Reserva del Nuevo Puerto.*
  - b) Para ser categorizados como suelo rústico de protección económica por precisar de protección de sus valores económicos el denominado:
    - I. Agrícola intensivo.
  - c) Para ser categorizados como suelo rústico de protección de infraestructuras y equipamientos con el fin de establecer zonas de protección y de reserva que garanticen la funcionalidad de

infraestructuras viarias, portuarias, aeroportuarias, de telecomunicaciones, energéticas, saneamiento y análogas:

*Viaria: márgenes de la autopista TF-1.*

*Ferroviaria: trazado del Tren del Sur.*

*Área Funcional Aeropuerto Tenerife Sur.*

*Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla.*

*Embalse del Saltadero.*

*Estación depuradora de Aguas Residuales (EDAR).*

*Estación desaladora de Agua Marina (EDAM).*

*Planta de regasificación.*

d) Para la preservación del modelo territorial como suelo rústico de protección territorial los denominados:

I. Protección territorial - 1

*Terrenos de articulación con el borde este y oeste del aeropuerto.*

II. Protección territorial - 2

*Ámbito situado junto a la carretera TF-64.*

## SECCIÓN 2ª CRITERIOS AL PLANEAMIENTO CON RELACIÓN A LA REMISIÓN DE LA ORDENACIÓN A INSTRUMENTOS DE DESARROLLO.

### Art 42º. Planeamiento de desarrollo en las distintas áreas funcionales (D)

1. En cada uno de los ámbitos territoriales se concretarán y pormenorizarán las determinaciones de ordenación del presente plan a través de los correspondientes instrumentos de ordenación urbanística.
2. Dentro de cada una de las áreas funcionales delimitadas, en función de la clasificación, categoría y grado de transformación de los terrenos, el planeamiento general se ajustará a los criterios establecidos por el PTP cuando se requiera la remisión de la ordenación pormenorizada a un instrumento concreto de planeamiento de desarrollo.
3. A los efectos anteriores, el PTP establece, en materia de remisión al planeamiento de desarrollo, los criterios que se enuncian a continuación, para los terrenos incluidos en las Áreas Funcionales: Interpuerto - Polígono Industrial de Granadilla:
  - *En las zonas denominadas AF-I.1. y AF-I.2.* El Planeamiento urbanístico podrá optar por establecer un único sector de planeamiento o subdividir dichas áreas funcionales en distintos sectores de suelo urbanizable, siempre que la delimitación se ajuste a los requisitos establecidos en la ficha de ordenación correspondiente. El Plan General, una vez sectorizados los terrenos, podrá optar por desarrollar directamente la ordenación pormenorizada o remitir la misma a la figura de Planes Parciales.

- En el Área *Funcional Complejo Terciario y de Servicios (Sector AF-I.3.)* La urbanización de los terrenos requerirá previamente una revisión del plan general acorde con las instrucciones señaladas en la ficha del área y en la que se establezca la delimitación de los sectores correspondientes, la ordenación estructural que permita una incorporación coherente en el planeamiento vigente y el desarrollo de la ordenación pormenorizada.
  - *En el Parque de Actividad de UNELCO-DISA*, adscrito al desarrollo de parques de actividad de infraestructuras básicas y energéticas, la ordenación se desarrollará a través de la figura de un Plan Parcial único que comprenda la totalidad del ámbito
  - *En el ámbito del Parque de Actividad del ITER.* El desarrollo de la ordenación del ámbito requiere la modificación del Plan Especial vigente, dada la afección del espacio portuario sobre el ámbito.
4. El PTP establece, con relación al establecimiento de la figura de planeamiento de desarrollo, los criterios que se enuncian a continuación, para los terrenos incluidos en el área *Funcional del Puerto de Granadilla (AF-P)*.
    - La planificación del conjunto del Puerto de Granadilla se realizará en primer término con arreglo a la figura del Plan de Utilización de espacios portuarios establecida en la legislación sectorial.
    - Para los desarrollos contemplados en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios aprobado a la entrada en vigor del Presente Plan, se requerirá el correspondiente Plan Especial, que será objeto de coordinación con el PTP de la Plataforma.
    - El planeamiento urbanístico preverá, al menos, dos ámbitos independientes para el desarrollo de la ordenación pormenorizada, el primero corresponde a los terrenos del frente portuario de la primera línea de actividad a desarrollar a corto-medio plazo y el segundo corresponde a los terrenos calificados de reserva portuaria a desarrollar a medio-largo plazo. El número de ámbitos mínimos señalado podrá subdividirse justificadamente en función de la oportunidad temporal de desarrollo de las actuaciones en las distintas zonas.
    - En los ámbitos que se delimiten dentro del área de reserva portuaria, en tanto se mantengan las condiciones que justifican su clasificación como suelo rústico, la ordenación de las actividades se llevará a cabo a través de Planes Especiales de acuerdo a lo establecido en la legislación sectorial y conforme a las previsiones establecidas por el correspondiente del Plan de Utilización de Espacios Portuarios.
    - En el caso de que las actividades y futuros desarrollos justifiquen la reclasificación de la zona de reserva a suelo urbanizable, el Plan General, deberá sectorizar los suelos y desarrollar los criterios de ordenación correspondiente, acordes con dicha categoría.
    - A los efectos anteriores los nuevos desarrollos en la zona de reserva del Nuevo Puerto Comercial requerirán la modificación del vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios, con objeto de incorporar la ordenación integral del conjunto del ámbito, aunque no se desarrolle inicialmente más que un sector del mismo.

7. El PTP establece, en materia de remisión al planeamiento de desarrollo, los criterios que se enuncian a continuación, para los terrenos incluidos en el *área Funcional del Aeropuerto de Tenerife Sur (AF-A.)*

La planificación del Aeropuerto de Tenerife Sur se realizará en primer término con arreglo a figuras establecidas en la legislación sectorial, en consecuencia:

- Mientras se mantenga la actual configuración del aeropuerto, se requerirá que la ordenación de los nuevos desarrollos se efectúe a través de Planes Especiales coordinados con el PTP y conforme a lo previsto en el correspondiente Plan Director.
  - Para el desarrollo de la nueva pista y actividades asociadas a la misma será necesaria una modificación del Plan Director vigente, y la redacción del correspondiente Plan Especial, coordinado con el PTP.
  - En el caso de que la evolución de tráfico aéreo y de la demanda incluida de servicios, justifique la pérdida de la condición de suelo rústico en las zonas de reserva inmediatas al actual aeropuerto, el Plan General deberá reclasificar tales suelos como urbanizables con la finalidad de acoger los nuevos servicios aeroportuarios, desarrollar los criterios de ordenación acordes con dicha clasificación; y establecer, en su caso, la sectorización correspondiente.
8. El instrumento de ordenación del espacio natural protegido del Monumento Natural de Montaña Pelada, incluido en la delimitación de la Operación Singular Estructurante, serán sus propias Normas de Conservación.

### SECCIÓN 3ª CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE LOS SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADOS

**Art 43º.** Instrucciones para el desarrollo de los terrenos clasificados como suelo urbanizable sectorizado incluidos en el ámbito AF-I.1 del entorno funcional del Interpuerto (D)

#### a) Condiciones exigibles para la incorporación de nuevos sectores al proceso urbanístico

- La iniciativa para la incorporación al proceso urbanizador de la Plataforma de nuevos sectores incluidos en el ámbito AF-I.1 de suelo habrá de elevarse a la Entidad de Coordinación de la PLS y requerirá contar con el acuerdo favorable de la misma, previa comprobación de su adecuación a los intereses generales de la Plataforma y a las condiciones exigibles por la presente normativa.
- Podrá estar en desarrollo simultáneo más de un sector con su correspondiente Plan Parcial, cada cual con sus tipos de actividades específicos y con su propia secuencia de modulación por Parques de Actividad.

- Para admitirse que se inicie el desarrollo urbanístico de un sector se requerirá que se cumplan las siguientes condiciones:

- Deberán definirse en primer lugar los contenidos de los Parques de Actividad que conformarán el sector, acordes con las tipologías de parques admisibles en el ámbito recogidos en el apartado b) del presente artículo y en la ficha correspondiente del Anexo nº I de la normativa.
- Dentro de un Sector, se estudiarán varias alternativas y se procederá preferentemente al desarrollo de aquellos Parques de Actividad cuya puesta en el mercado requieran una menor inversión adicional en conexiones y servicios, para priorizar un crecimiento compacto y evitar grandes espacios de suelo vacante.
- Deberá existir al menos una demanda, dentro de la tipología de los parques de actividad propuestos, para el 25% de la superficie global del sector.
- La demanda señalada y los contenidos de los parques de actividad deberán haber sido aceptados por la Entidad de Coordinación de la PLS, previa justificación razonada de la oportunidad de incorporación de los suelos al desarrollo urbanístico.
- Para el inicio de las obras de urbanización, la promoción y puesta en el mercado de los terrenos incluidos en los parques de actividad de nuevos sectores es preciso que el sector SP2-02 se encuentre promovido previamente al menos en un 75% de su superficie, y se encuentren urbanizadas y ocupadas por la edificación el 50% de las parcelas.
- Una vez definidos los contenidos de uno o más Parques de Actividad, conforme a lo señalado, se procederá a la redacción, tramitación y aprobación del Plan Parcial del sector correspondiente.
- Dicho Plan Parcial contemplará, a nivel preliminar, la ordenación pormenorizada de la totalidad de los Parques de Actividad del sector: altimetría, estructura viaria integrada o segregada, accesos, edificabilidades, dotaciones, concentración de servicios, etc.
- El Plan Parcial podrá prever la urbanización del sector por fases de forma ajustada a los Parques de Actividad definidos. Así mismo se podrán dividir en fases los correspondientes proyectos de urbanización.
- Si, posteriormente, la definición de Parques de Actividad de nuevas fases en el Sector no se corresponden con los inicialmente planificados, requerirá la tramitación de una modificación del Plan Parcial, siempre contemplando la ordenación no solamente de los nuevos Parques, sino el

del resto que aún queden en el futuro por promover. De esta forma, cada nuevo desarrollo habrá siempre de garantizar la ordenación integral del sector y la viabilidad urbanística y funcional de los Parques pendientes de desarrollo.

#### b) Condiciones para la admisibilidad de Parques de Actividad

- En los terrenos situados en Tercera Línea portuaria el planeamiento podrá admitir los siguientes parques de actividad:
  - Parques de Industria Ligeras y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos).
  - Parques Logísticos y de Distribución.
  - Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas.
  - Ecoparques.
- En los terrenos situados en la Cuarta Línea portuaria el planeamiento podrá admitir los siguientes parques de actividad:
  - Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados.
  - Parques de Industria Ligeras y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos) con carácter compatible.
- Se consideran actividades incompatibles en la cuarta línea portuaria del ámbito del área funcional AF-I.1-2: los Parques de Industrias básicas y de Infraestructuras Energéticas.
- Se permite la agrupación e integración de Parques de Actividad, manteniendo la zonificación de usos asociada a las delimitaciones de los Parques de origen.

#### c) Condiciones de carácter ambiental:

- El planeamiento contemplará las medidas correspondientes para la protección de las siguientes zonas:
  - El Barranco del Charcón, en el borde oeste del sector, en la zona de acceso al ITER, para dar una mayor amplitud al corredor verde.
  - El Barranco de Las Monjas.
- Las propuestas de ordenación del planeamiento de desarrollo y los nuevos proyectos de urbanización deberán mantener la imagen de calidad e integración paisajística que ha caracterizado la ordenación general del polígono y las inversiones realizadas en infraestructuras viarias, por lo que el trazado de taludes y plataformas debe realizarse con criterios que garanticen la mayor adaptación al terreno y el menor impacto visual, sin comprometer la viabilidad funcional de los parques de actividad.

- La ordenación de las plataformas por el Plan Parcial podrá adaptarse a la topografía original del terreno, o desarrollarse en sistemas de terrazas, con pendientes máximas acotadas, compatibles con los usos previstos.
- Se acreditará la compatibilidad de la ordenación con el resto de las áreas funcionales de la plataforma, especialmente con la altimetría de las plataformas portuarias y de los sectores colindantes.
- A los efectos anteriores, el tratamiento de la mayor o menor integración en el terreno original será incluido en los documentos de desarrollo de planeamiento y obras, analizando las relaciones con los Parques y sistemas con los que tenga continuidad, con el fin de clarificar las condiciones de borde, conectividad y funcionalidad.
- La propuesta de terrazas incluida en los planos de ordenación del presente plan se establece con un carácter meramente indicativo.

#### d) Condiciones con relación al desarrollo de las Infraestructuras

- Los nuevos desarrollos habrán de apoyarse en las infraestructuras previamente existentes en el Polígono Industrial.
- Con carácter general, las nuevas infraestructuras lineales se canalizarán fundamentalmente por los espacios habilitados para tal fin en los corredores viarios principales planificados.
- El planeamiento desarrollará los esquemas de redes de infraestructuras establecidos por el PTP.
- Los esquemas generales de las redes de infraestructuras, los elementos Estructurantes y los Sistemas Generales de infraestructuras se incluyen en los planos de ordenación del Plan y en las fichas del Anexo 2 de estas Normas.

#### e) Condiciones con relación a la Gestión de residuos

- El planeamiento contemplará expresamente las medidas para la coordinación de la política de gestión de residuos del sector con las medidas establecidas en el Plan Territorial Especial de residuos de la isla y con el Centro de Tratamiento de Residuos de Arico: reserva de puntos de reciclado, infraestructuras, deberes de los propietarios, etc.

#### f) Condiciones de accesibilidad

- El acceso de los Parques de Actividad al viario estructurante se realizará desde las glorietas del sistema básico.

- Excepcionalmente se admitirá que el Centro de Servicios Integrados y parcelas con superficie superiores a 5 has. Cuenten con accesos independientes, desde el viario estructurante.

**Art 44º. Instrucciones para el desarrollo de los terrenos de suelo urbanizable sectorizado incluidos en el ámbito AF-I.2 del Entorno funcional del Interpuerto (D)**

**a) Condiciones exigibles para la incorporación de nuevos sectores al proceso urbanístico**

- La iniciativa para la incorporación al proceso urbanizador de la Plataforma de nuevos sectores incluidos en el ámbito AF-I.2 de suelo habrá de elevarse a la Entidad de Coordinación de la PLS y requerirá contar con el acuerdo favorable de la misma, previa comprobación de su adecuación a los intereses generales de la Plataforma y a las condiciones exigibles por la presente normativa.
- Podrán desarrollarse simultáneamente más de un sector con su correspondiente Plan Parcial, cada cual con sus tipos de actividades específicos y con su propia secuencia de modulación por Parques de Actividad.
- Para admitirse que se inicie el desarrollo urbanístico de un sector se requerirá que se cumplan las siguientes condiciones:
  - Deberán definirse en primer lugar los contenidos de los Parques de Actividad que conformarán el sector, acordes con las tipologías de parques admisibles en el ámbito recogidos en el apartado b) del presente artículo y en la ficha correspondiente del Anexo nº I de la normativa.
  - Dentro de un Sector, se estudiarán varias alternativas y se procederá preferentemente al desarrollo de aquellos Parques de Actividad cuya puesta en el mercado requieran una menor inversión adicional en conexiones y servicios, para priorizar un crecimiento compacto y evitar grandes espacios de suelo vacante.
  - Deberá existir al menos una demanda, dentro de la tipología de los parques de actividad propuestos, para el 25% de la superficie global del sector.
  - La demanda señalada y los contenidos de los parques de actividad deberán haber sido aceptados por la Entidad de Coordinación de la PLS, previa justificación razonada de la oportunidad de incorporación de los suelos al desarrollo urbanístico.
  - Para el inicio de las obras de urbanización, la promoción y puesta en el mercado de los parques de actividad de nuevos sectores es preciso que el sector SP2-02 se encuentre promovido previamente al menos en un 75%

de su superficie, y se encuentren urbanizadas y ocupadas por la edificación el 50% de las parcelas.

- Una vez definidos los contenidos de uno o más Parques de Actividad, conforme a lo señalado, se procederá a la redacción, tramitación y aprobación del Plan Parcial del sector correspondiente.
- Dicho Plan Parcial contemplará, a nivel preliminar, la ordenación pormenorizada de la totalidad de los Parques de Actividad del sector: altimetría, estructura viaria integrada o segregada, accesos, edificabilidades, dotaciones, concentración de servicios, etc.
- El Plan Parcial podrá prever la urbanización del sector por fases de forma ajustada a los Parques de Actividad definidos. Así mismo se podrán dividir en fases los correspondientes proyectos de urbanización.
- Si, posteriormente, la definición de Parques de Actividad de nuevas fases en el Sector no se corresponden con los inicialmente planificados, requerirá la tramitación de una modificación del Plan Parcial, siempre contemplando la ordenación no solamente de los nuevos Parques, sino el del resto que aún queden en el futuro por promover. De esta forma, cada nuevo desarrollo habrá siempre de garantizar la ordenación integral del sector y la viabilidad urbanística y funcional de los Parques pendientes de desarrollo.

**b) Condiciones para la admisibilidad de Parques de Actividad**

- En los terrenos situados en Tercera Línea portuaria el planeamiento podrá admitir los siguientes parques de actividad (zona 2, conforme a la ficha del área funcional):
  - Parques Tecnológicos y dotacionales.
  - Parques de Industria Liger y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos).
  - Parques Logísticos y de Distribución.
  - Ecoparques.
- En los terrenos situados en la Cuarta Línea portuaria el planeamiento podrá admitir los siguientes parques de actividad (zona 1, conforme a la ficha del área funcional):
  - Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados.
  - Parques Tecnológicos y dotacionales.

- En los terrenos comprendidos entre los barrancos de Ifara, Callao y la Abejera (zonas 3 y 4 conforme a la ficha de área funcional) el planeamiento podrá admitir los siguientes parques de actividad:
  - Parques Tecnológicos y Dotacionales (Científicos) del Área Funcional del Interpuesto (relacionados con el medioambiente y el ITER)
  - Parques de Ocio relacionados con el medioambiente
  - Parques Medioambientales
  - Equipamientos y Dotaciones de la PLS, integrados en el medio físico
- Se consideran actividades incompatibles en todo el ámbito del área funcional AF-I.2: los Parques de Industrias básicas y de Infraestructuras Energéticas.
- Se permite la agrupación e integración de Parques de Actividad, manteniendo la zonificación de usos asociada a las delimitaciones de los Parques de origen.

#### c) Condiciones de carácter ambiental:

- El planeamiento contemplará las medidas correspondientes para la protección de las siguientes zonas.
  - El Barranco del Charcón, en el borde este del sector, en la zona de acceso al ITER.
  - Espacios de borde y corredores verdes de conexión e integración con Montaña Pelada y con las montañas de Ifara y Los Riscos.
- Las características y diseño de los parques de actividad responderán a las especiales características del entorno cuidando su integración, especialmente, con los espacios naturales de Montaña Pelada y Los Riscos.
- Las propuestas de ordenación del planeamiento de desarrollo y los nuevos proyectos de urbanización deberán mantener la imagen de calidad e integración paisajística que ha caracterizado la ordenación general del polígono y las inversiones realizadas en infraestructuras viarias, por lo que el trazado de taludes y plataformas debe realizarse con criterios que garanticen la mayor adaptación al terreno y el menor impacto visual, sin comprometer la viabilidad funcional de los parques de actividad.
- La ordenación de las plataformas por el Plan Parcial podrá adaptarse a la topografía original del terreno, o desarrollarse en sistemas de terrazas, con pendientes máximas acotadas, compatibles con los usos previstos.
- Se acreditará la compatibilidad de la ordenación con el resto de las áreas funcionales de la plataforma, especialmente con la altimetría de las plataformas portuarias y de los sectores colindantes.

- A los efectos anteriores, el tratamiento de la mayor o menor integración en el terreno original será incluido en los documentos de desarrollo de planeamiento y obras, analizando las relaciones con los Parques y sistemas con los que tenga continuidad, con el fin de clarificar las condiciones de borde, conectividad y funcionalidad.
- La propuesta de terrazas incluida en los planos de ordenación del presente plan se establece con un carácter meramente indicativo.

#### d) Condiciones con relación al desarrollo de las Infraestructuras

- Los nuevos desarrollos habrán de apoyarse en el Corredor Central y en el resto de las infraestructuras previamente existentes en el Polígono Industrial y compatibilizarán la continuidad y conexión de infraestructuras con el ITER.
- Con carácter general, las nuevas infraestructuras lineales se canalizarán fundamentalmente por los espacios habilitados para tal fin en los corredores viarios principales planificados.
- El planeamiento desarrollará los esquemas de redes de infraestructuras establecidos por el PTP.
- Los esquemas generales de las redes de infraestructuras, los elementos Estructurantes y los Sistemas Generales de infraestructuras se incluyen en los planos de ordenación del Plan y en las fichas del Anexo 2 de estas Normas.

#### e) Condiciones con relación a la Gestión de residuos

- El planeamiento contemplará expresamente las medidas para la coordinación de la política de gestión de residuos del sector con las medidas establecidas en el Plan Territorial Especial de residuos de la isla y con el Centro de Tratamiento de Residuos de Arico: reserva de puntos de reciclado, infraestructuras, deberes de los propietarios, etc.

#### f) Condiciones de accesibilidad

- El acceso de los Parques de Actividad al viario estructurante se realizará desde las glorietas del sistema básico.
- Excepcionalmente se admitirá que el Centro de Servicios Integrados y parcelas con superficie superiores a 5 has. Cuenten con accesos independientes, desde el viario estructurante.

## SECCIÓN 4ª CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE LOS SUELOS URBANIZABLES NO SECTORIZADOS

**Art 45º. Instrucciones para el desarrollo de los terrenos de suelo urbanizable no sectorizado incluidos en el ámbito AF-I.3 del Entorno funcional del Interpuerto (D)**

- La aprobación del planeamiento de desarrollo, con la definición de sus usos y alturas concretas y la consiguiente otorgación de derechos urbanísticos, quedará supeditada a las Servidumbres Aeronáuticas del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en el momento de su desarrollo, a largo plazo, y por lo tanto habrá de tener la conformidad de la Administración competente en razón de la materia.
- La incorporación al proceso urbanizador de los terrenos requerirá previamente una revisión del plan general acorde con las instrucciones señaladas en la ficha del área y en la presente normativa, en la que se establezca la delimitación de los sectores correspondientes, la ordenación estructural que permita una incorporación coherente en el planeamiento vigente y el desarrollo de la ordenación pormenorizada.

**a) Condiciones exigibles para la incorporación de nuevos sectores al proceso urbanístico**

- La iniciativa para la sectorización e incorporación al proceso urbanizador de la Plataforma de nuevos sectores incluidos en el ámbito AF-I.3 de suelo habrá de elevarse a la Entidad de Coordinación de la PLS y requerirá contar con el acuerdo favorable de la misma, previa comprobación de su adecuación a los intereses generales de la Plataforma y a las condiciones exigibles por la presente normativa.
- Podrá desarrollarse simultáneamente la sectorización de más de un ámbito y su correspondiente ordenación pormenorizada; cada cual con sus tipos de actividades específicos y con su propia secuencia de modulación por Parques de Actividad.
- Para admitirse que se inicie el desarrollo urbanístico de un sector se requerirá que se cumplan las siguientes condiciones:
  - Para el inicio del proceso de desarrollo de sectorización es preciso que los terrenos de la cuarta línea terciaria de los ámbitos AF-I.1 y AF-I.2 se encuentren promovidos y aprobados los planes parciales que ordenen el 100% del ámbito y se encuentren urbanizadas y ocupadas por la edificación el 75% de las parcelas.
  - El desarrollo de este sector del Interpuerto está vinculado a posibles necesidades de integración de la oferta de suelo entre el Aeropuerto y el Polígono Industrial de Granadilla. En consecuencia se deberá acreditar para su incorporación a los procesos urbanísticos que los escenarios de crecimiento máximo de los ámbitos colindantes se han producido y las circunstancias exigen la conexión de los ámbitos funcionales Aeropuerto – Interpuerto.

- Deberán definirse en primer lugar los contenidos de los Parques de Actividad que conformarán el sector, acordes con las tipologías de parques admisibles en el ámbito recogidos en el apartado b) del presente artículo y en la ficha correspondiente del Anexo nº I de la normativa.
- Dentro de un Sector, se estudiarán varias alternativas y se procederá preferentemente al desarrollo de aquellos Parques de Actividad cuya puesta en el mercado requieran una menor inversión adicional en conexiones y servicios, para priorizar un crecimiento compacto y evitar grandes espacios de suelo vacante.
- Deberá existir al menos una demanda, dentro de la tipología de los parques de actividad propuestos, para el 25% de la superficie global del sector y ha de coordinarse con las fases de actuación de los ámbitos AF-I.1 y AF-I.2 para complementarse y no constituir una competencia no deseada.
- La demanda señalada y los contenidos de los parques de actividad deberán haber sido aceptados por la Entidad de Coordinación de la PLS, previa justificación razonada de la oportunidad de incorporación de los suelos al desarrollo urbanístico y del carácter estratégico de la propuesta.
- Una vez definidos los contenidos de uno o más Parques de Actividad, conforme a lo señalado, se procederá a la redacción, tramitación y aprobación de la ordenación pormenorizada del sector correspondiente.
- Dicho ordenación pormenorizada contemplará, a nivel preliminar, la totalidad de los Parques de Actividad del sector: altimetría, estructura viaria integrada o segregada, accesos, edificabilidades, dotaciones, concentración de servicios, etc.
- El planeamiento podrá prever la urbanización del sector por fases de forma ajustada a los Parques de Actividad definidos. Así mismo se podrán dividir en fases los correspondientes proyectos de urbanización.
- Si, posteriormente, la definición de Parques de Actividad de nuevas fases en el Sector no se corresponden con los inicialmente planificados, requerirá la tramitación de una modificación del planeamiento, siempre contemplando la ordenación no solamente de los nuevos Parques, sino el del resto que aún queden en el futuro por promover. De esta forma, cada nuevo desarrollo habrá siempre de garantizar la ordenación integral del sector y la viabilidad urbanística y funcional de los Parques pendientes de desarrollo.

- El planeamiento considerará como alternativa de sectorización la propuesta indicativa del PTP en dos sectores, oriental y occidental, separados por el nuevo acceso este al Aeropuerto y el Barranco de la Barca.

- El segundo sector señalado podrá incluir los suelos urbanizables no sectorizados englobados en el Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur.
- La ordenación de los Parques de Actividad del subsector oeste deberán compatibilizarse con el trazado final de la Pista norte del Aeropuerto.

#### b) Condiciones para la admisibilidad de Parques de Actividad

- En los terrenos situados en el subsector o supermanzana *oeste*, zona 1 de la ficha de ordenación, el planeamiento podrá admitir los siguientes parques de actividad:
  - Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados.
  - Parques Tecnológicos y dotacionales.
- Con carácter excepcional y solo con condiciones de calidad elevada, en la zona sur de dicho subsector oeste y de acuerdo a la localización prevista en la ficha correspondiente del Anexo 1, además de los señalados se podrán localizar: parques de actividad de Industria Ligera y Multifuncionales y parques de actividad logísticos y de distribución. Todo ello, siempre que se hayan colmatado las posibilidades de implantación de los mismos en los sectores AF- I1 y AF- I2.
- En los terrenos situados en los subsectores o supermanzanas *oeste y central* el planeamiento podrá admitir los siguientes parques de actividad (zona 2, conforme a la ficha del área funcional):
  - Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados.
  - Parques Tecnológicos y dotacionales.
  - Parques Científicos, de Ocio y Medioambientales
- Se consideran actividades incompatibles en todo el ámbito del área funcional AF-I.3: los Parques de Industrias básicas y parques de Infraestructuras Energéticas.
- Serán usos y actividades compatibles los relativos al desarrollo de los sistemas básicos de infraestructuras contemplados en el presente Plan (depuradora...).
- Se permite la agrupación e integración de Parques de Actividad, manteniendo la zonificación de usos asociada a las delimitaciones de los Parques de origen.

#### c) Condiciones de carácter ambiental:

- El planeamiento contemplará las medidas correspondientes para la protección del Barranco de la Barca, integrando las medidas cautelares ambientales necesarias para la localización en el entorno de la nueva estación depuradora comarcal de Granadilla.

- Las características y diseño de los parques de actividad responderán a las especiales características del entorno cuidando su integración, especialmente, con los barrancos que atraviesan el área.
- Las propuestas de ordenación del planeamiento de desarrollo y los nuevos proyectos de urbanización deberán mantener la imagen de calidad e integración paisajística que ha caracterizado la ordenación general del polígono y las inversiones realizadas en infraestructuras viarias, por lo que el trazado de taludes y plataformas debe realizarse con criterios que garanticen la mayor adaptación al terreno y el menor impacto visual, sin comprometer la viabilidad funcional de los parques de actividad.
- La ordenación de las plataformas podrá adaptarse a la topografía original del terreno, o desarrollarse en sistemas de terrazas, con pendientes máximas acotadas, compatibles con los usos previstos.
- Se acreditará la compatibilidad de la ordenación con el resto de las áreas funcionales de la plataforma, especialmente con la altimetría de las de los sectores colindantes.
- A los efectos anteriores, el tratamiento de la mayor o menor integración en el terreno original será incluido en los documentos de desarrollo de planeamiento y obras, analizando las relaciones con los Parques y sistemas con los que tenga continuidad, con el fin de clarificar las condiciones de borde, conectividad y funcionalidad.
- La propuesta de terrazas incluida en los planos de ordenación del presente plan se establece con un carácter meramente indicativo.
- De acuerdo a la relación directa con el núcleo de San Isidro y el carácter de puerta de entrada a El Médano, la tipologías deberían ser exclusivamente aquellas que tengan bajo impacto ambiental y urbanístico.

#### d) Condiciones con relación al desarrollo de las Infraestructuras

- Los nuevos desarrollos habrán de apoyarse en el Corredor Central y en el resto de las infraestructuras previamente existentes en el Polígono Industrial.
- Se coordinarán los distintos entes para el desarrollo de las infraestructuras en el tramo del Corredor Central, de conexión entre el Polígono Industrial y el Aeropuerto, en caso de detectarse sinergias entre Puerto y Aeropuerto.
- Con carácter general, las nuevas infraestructuras lineales se canalizarán fundamentalmente por los espacios habilitados para tal fin en los corredores viarios principales.
- El planeamiento desarrollará los esquemas de redes de infraestructuras establecidos por el PTP y recogidos en los planos de ordenación correspondientes.

- Los esquemas generales de las redes de infraestructuras, los elementos Estructurantes y los Sistemas Generales de infraestructuras se incluyen en los planos de ordenación del Plan y en las fichas del Anexo 2 de estas Normas.
- Las propuestas se coordinarán en ordenación y diseño con la línea y la estación prevista de San Isidro del Tren del Sur.

#### e) Condiciones con relación a la Gestión de residuos

- El planeamiento contemplará expresamente las medidas para la coordinación de la política de gestión de residuos del sector con las medidas establecidas en el Plan Territorial Especial de residuos de la isla y con el Centro de Tratamiento de Residuos de Arico: reserva de puntos de reciclado, infraestructuras, deberes de los propietarios, etc.

#### f) Condiciones de accesibilidad

- El acceso de los Parques de Actividad al viario estructurante se realizará desde las glorietas del sistema básico.
- El planeamiento que desarrolle la ordenación pormenorizada resolverá y fijará el sistema de conexiones con los ejes estructurantes.
- Excepcionalmente se admitirá que el Centro de Servicios Integrados y parcelas con superficie superiores a 5 has. Cuenten con accesos independientes, desde el viario estructurante.
- Se modificará la configuración del viario transversal (enlace 6 de la autovía y acceso a la circunvalación de San Isidro) con el fin de mejorar la integración con el Barranco de la Barca; esta ordenación permitirá ordenar los accesos a los Parques de Actividad y la localización de la depuradora con el menor impacto ambiental y paisajístico.
- Se coordinará la accesibilidad a la nueva estación de San Isidro y configurará un área adecuada de servicio en su entorno, para integrarla en el núcleo de San Isidro.

#### g) Condiciones específicas de altimetría en relación con las servidumbres y afecciones aeronáuticas.

- El movimiento de tierras a efectuar en su momento en el Complejo Terciario y de Servicios por motivos de Servidumbres Aeronáuticas podrá ser utilizado para contribuir a las compensaciones de tierras en las obras del conjunto del PLS entre el puerto y el aeropuerto.
- La altimetría final de la pista norte se compatibilizará con el aprovechamiento del sector y el trazado de los viarios estructurantes de la Plataforma y el ferrocarril. Deben

considerarse también los niveles sonoros admisibles por las actividades al sector. Se redactará un Estudio Aeronáutico en el que se garantice que no se compromete ni la seguridad, ni la regularidad de las operaciones aeronáuticas de la nueva pista norte del Aeropuerto.

## CAPITULO 2. PROCESO DE DESARROLLO DE LA PLATAFORMA

### Art 46º. Proceso de desarrollo del PTP (D)

#### 1. Proceso incremental a partir de “nodos concentrados” previamente consolidados.

- a. Las distintas figuras de planeamiento de desarrollo de la Plataforma y sus áreas han de posibilitar un proceso de crecimiento incremental y flexible a corto, medio y largo plazo, en función de la demanda, los tráfico y la oportunidad estratégica, que orientan la evolución de cada una de las funciones y Líneas de Actividad que integran la Plataforma.
- b. El desarrollo flexible de la PLS está abierto a diferentes direcciones o frentes de avance, a partir de áreas o infraestructuras previamente consolidadas, sobre nodos concentrados que eviten la dispersión y permitan rentabilizar al máximo las actuaciones precedentes.
- c. Los principales “nodos concentrados” sobre los cuales se plantea el avance en el desarrollo de la PLS son:
  - Las actuales terminales del Aeropuerto de Tenerife Sur
  - Los actuales sectores consolidados del Polígono Industrial de Granadilla
  - La primera fase del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla
  - El ITER

#### 2. Frentes de avance del desarrollo del PTP

- a. Los frentes de avance preferentes a corto-medio plazo, definidos por el PTP serán:
  - Nuevas áreas terminales y pista norte del Aeropuerto
  - Extensión del Polígono Industrial hacia el Sur y en la fachada de la TF-1
  - Extensión del ITER en parques de actividad cualificados
  - Nuevas instalaciones de ampliación del Puerto.
- b. Los posibles desarrollos a largo plazo serán:
  - Nuevos Parques de Actividad Aeroportuarios
  - Futuras ampliaciones del Puerto
  - Actuaciones en el área de Reserva del Puerto
  - Desarrollo del Complejo Terciario y de Servicios

# TITULO 3. COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LA PLATAFORMA

CAPITULO 1.

COORDINACIÓN DE LA PLS

CAPITULO 2.

MARCO DE CONCENTRACIÓN ENTRE LAS  
ENTIDADES GESTORAS

## TÍTULO 3 COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LA PLATAFORMA

## CAPÍTULO 1 COORDINACIÓN DE LA PLS

## Art 47º. Actuaciones coordinadas en la PLS (AD)

Las actuaciones para el desarrollo de la PLS que exigen una intervención coordinada de los distintos agentes son las siguientes:

CUADRO DE ACTUACIONES COORDINADAS EN LA PLS					
Actuación coordinada	Objetivo	Ámbito de actuación	Plazo	Prioridad estratégica	Agentes a coordinar
1.- NUEVO ACCESO OESTE AL AEROPUERTO	Definir con carácter definitivo el Acceso Oeste concertado durante la fase de redacción de este Plan.	Área Oeste del Aeropuerto.	Medio	Alta: es crítica para el funcionamiento de la ampliación del Aeropuerto.	Aena, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.
2.- COORDINACIÓN DE ESTACIÓN DEL TREN DEL SUR EN EL ÁREA CENTRAL DE TERMINALES DEL AEROPUERTO	Coordinar la traza y ordenación de la estación del Tren Sur para optimizar el intercambio en el área de terminales del Aeropuerto.	Área Central del Aeropuerto.	Medio	Alta: debe garantizarse la mejor integración Tren-Aeropuerto.	Aena y Cabildo Insular.
3.- LOCALIZACIÓN, DISEÑO Y ENTORNO DE LA ESTACIÓN DEL TREN DEL SUR EN EL NÚCLEO DE GRANADILLA	Optimizar la localización de detalle, altimetría, ordenación del entorno y usos asociados y complementarios para facilitar la mejor integración entre las dos márgenes de la Autopista TF-1 y el núcleo de Granadilla.	Complejo Terciario y de Servicios.	Medio-largo	Media: está condicionada por muchos factores previos.	Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.
4.- TRAZADO Y CARACTERÍSTICAS DEL CORREDOR CENTRAL ENTRE EL POLÍGONO INDUSTRIAL Y EL AEROPUERTO	Consensuar el trazado en planta y alzado, y las características geométricas del Corredor Central de conexión, antes de los desarrollos de las áreas de conexión.	Tramo a lo largo del Complejo Terciario y de Servicios.	Corto (ya consensuado)	Alta.	Polígono Industrial de Granadilla, Aena, Ayuntamiento de Granadilla, Cabildo Insular y Autoridad Portuaria.
5.- NUEVO ACCESO ESTE AL AEROPUERTO	Determinar el trazado definitivo de la conexión y acceso Este al Aeropuerto, compatible con las áreas protegidas del Barranco de la Barca.	Complejo Terciario y de Servicios.	Medio	Alta: es crítica para el funcionamiento de la ampliación del Aeropuerto.	Ayuntamiento de Granadilla, Cabildo Insular y Aena.
6.- COMPATIBILIDAD DE USOS DEL COMPLEJO TERCIARIO Y DE SERVICIOS CON EL ESTUDIO AERONÁUTICO	A la vista de los resultados del estudio aeronáutico de servidumbres, definir las características y limitaciones (entre otros aspectos, de altimetría) de los usos de la zona.	Complejo Terciario y de Servicios.	Medio-Largo	Medio: su desarrollo real no se realizará hasta largo plazo.	Aena, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.
7.- USOS, ORDENACIÓN Y TRATAMIENTO DE BORDES DE SECTOR AF- I.2, EN EL BARRANCO DEL CHARCÓN	Definir los usos, ordenación y tratamiento de borde de las áreas en el barranco del Charcón, con alta compatibilidad con los valores ambientales del entorno.	Sector AF-I.2 (Barranco del Charcón).	Medio	Medio: su desarrollo no será hasta medio plazo.	Polígono Industrial de Granadilla, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.
8.- SERVICIOS DE FACHADA DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE GRANADILLA A LA TF-1	Compatibilización de los usos y tratamiento de los desarrollos de fachada de las áreas de fachada del Polígono Industrial de Granadilla, para el servicio a la comarca.	Áreas de fachada a la TF-1 del Polígono Industrial de Granadilla.	Medio	Medio: su desarrollo no será hasta medio plazo.	Polígono Industrial de Granadilla, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.
9.- TRATAMIENTO DE LA INTERFASE POLÍGONO INDUSTRIAL – PUERTO DE GRANADILLA	Compatibilizar el tratamiento de los accesos, altimetría y bordes entre el Polígono Industrial y el Nuevo Puerto.	Zona limítrofe entre el Polígono Industrial y el Nuevo Puerto.	Corto	Alto: ya tratado previamente en fase de proyectos.	Autoridad Portuaria y Polígono Industrial de Granadilla.

CUADRO DE ACTUACIONES COORDINADAS EN LA PLS					
Actuación coordinada	Objetivo	Ámbito de actuación	Plazo	Prioridad estratégica	Agentes a coordinar
<b>10.- DESALADORA</b>	Compatibilizar la localización definitiva y servicio.	Zona del Barranco del Cobón.	Corto	Alto: es una infraestructura fundamental para la PLS y la comarca.	Cabildo Insular, Ayuntamiento de Granadilla, Polígono Industrial, Autoridad Portuaria y UNELCO.
<b>11.- DEPURADORA</b>	Compatibilizar la localización definitiva y servicio.	Zona del Barranco de la Barca.	Corto-medio	Alto: es una infraestructura fundamental para la PLS y el municipio.	Cabildo Insular, Ayuntamiento de Granadilla, Polígono Industrial y Autoridad Portuaria.
<b>12.- PLANTA REGASIFICADORA</b>	Coordinar con las funciones relacionadas con su entorno, fundamentalmente el Polígono Industrial.	En el ámbito del Nuevo Puerto, en segunda línea.	Corto	Alto: es una infraestructura fundamental para la PLS.	Polígono Industrial y Autoridad Portuaria.
<b>13.- TRAZADO DEL TRAMO DEL CORREDOR CENTRAL ENTRE EL POLÍGONO INDUSTRIAL Y EL ÁREA DE RESERVA PORTUARIA</b>	Compatibilizar el trazado en planta y alzado, y las características geométricas, de la conexión del Corredor Central en este tramo, de encaje muy ajustado.	Tramo entre DISA y el sector SP2-01.	Corto	Alto: conviene decidirlo antes de que surjan mayores condicionamientos.	DISA, Polígono Industrial de Granadilla y Autoridad Portuaria.
<b>14.- ORDENACIÓN Y USOS DE LA ZONA DE RESERVA DEL PUERTO</b>	A la vista de la evolución de la demanda, definir la ordenación, altimetría y usos en detalle, de forma compatible con el Polígono Industrial.	Área de Reserva Portuaria.	Medio-largo, cuando la demanda lo requiera	Medio: los desarrollos no vendrán hasta las fases posteriores.	Autoridad Portuaria, Cabildo Insular y Polígono Industrial de Granadilla.
<b>15.- FUTURO ACCESO ESTE AL PUERTO</b>	Definición del trazado definitivo del acceso viario al Puerto, con especial atención del tramo próximo a UNELCO, para facilitar la conectividad y accesibilidad a todas las zonas.	Área de Reserva Portuaria.	Medio	Alta, una vez que sea necesaria: las fases posteriores del puerto dependen de su funcionalidad.	Autoridad Portuaria, Cabildo Insular, Ayuntamiento de Arico y UNELCO.
<b>16.- POSIBLE ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO</b>	Definición de la traza de la posible conexión ferroviaria al Puerto (ramal del Tren del Sur), para tráfico de contenedores y graneles.	Área de Reserva Portuaria.	Medio-largo	Media, en función de la demanda y su viabilidad.	Autoridad Portuaria, Cabildo Insular, Ayuntamiento de Arico y UNELCO.

**Art 48º. Proceso y sistema de coordinación para las actuaciones (AD)**

La coordinación se llevará a cabo en cada momento de acuerdo con el sistema más conveniente a juicio de los diferentes entes implicados.

En cualquier caso, el convenio u cualquier otro instrumento en el que se concreta la coordinación propuesta deberá contener la definición básica de la actuación, su definición técnica, el reparto de las competencias de actuación y gestión y las determinaciones sobre la financiación de la misma

**CAPÍTULO 2 MARCO DE CONCERTACIÓN ENTRE LAS ENTIDADES GESTORAS****Art 49º. Entidad marco estable de la coordinación de la Plataforma Logística del Sur. (AD)**

Para la mejor eficiencia en el desarrollo de la PLS se constituirá un marco estable de coordinación a través de una Entidad de Coordinación de la PLS, de la que formarán parte el Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Tenerife, Ayuntamiento de Granadilla de Abona, AENA-Aeropuerto de Tenerife Sur, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y Polígono Industrial de Granadilla.

La forma organizativa concreta de dicha Entidad de Coordinación de la PLS (consorcial, asociativa o similar) habrá de ser definida por las mismas entidades participantes.

# DISPOSICIONES

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

### TITULO 3. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

#### Disposición 1ª: Condicionamiento de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur (D)

La totalidad de planes de desarrollo del ámbito deberán contemplar lo establecido en cuanto a las Servidumbres Aeronáuticas del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, en especial respecto a la definición de sus usos y alturas concretas.

#### Disposición 2ª.- Usos y actividades transitorias del suelo autorizables en la PLS (AD)

El ámbito territorial de la PLS 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.
- Actividades e instalaciones de carácter provisional de acuerdo a lo dispuesto al respecto en la legislación urbanística:
  1. Si no dificultasen la ejecución de la operación,
  2. Si no constituyesen un impacto visual negativo para el conjunto de la PLS,
  3. Si no generasen tráfico incompatibles con la funcionalidad de la misma.
- 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 las infraestructuras incluidas en ellos.
- Los movimientos de tierras destinados a la preparación de la altimetría de los ámbitos, siempre que dicho movimiento se ajuste a las recomendaciones del PTP.

La autorización de estas actividades transitorias requerirá informe previo de la Entidad de Coordinación de la PLS

#### Disposición 3ª.- Entidad coordinadora de las actuaciones (AD)

En tanto no quede constituida la Entidad de Coordinación de la PLS, las competencias y responsabilidades otorgadas en el presente Plan a la misma, a los efectos de coordinación y control de la adecuación de las actuaciones a las estrategias establecidas en el Plan Territorial Parcial serán ejercidas por el Cabildo Insular de Tenerife.

Mientras no quede constituida la Entidad de Coordinación las acciones de coordinación y control que transitoriamente realice el Cabildo de Tenerife en sustitución de la misma en relación con las previsiones contenidas en el presente PTPO no podrán comprometer la realización efectiva de acciones por parte de las restantes administraciones implicadas en el ámbito de sus respectivas competencias, sin que éstas hayan prestado expresamente su conformidad.