

## **1.5. ANTECEDENTES**

## 1.5. Estudio de Antecedentes.

En este apartado se hace mención a los documentos que por sus contenidos y/o fecha de redacción son determinantes en la ordenación del entorno metropolitano de Tenerife y puedan ser condicionantes de las diferentes propuestas objeto del presente Plan.

De este modo, los documentos existentes se agrupan en tres bloques, que son los siguientes:

- Antecedentes de ordenación.
- Antecedentes de definición de infraestructuras y obras.
- Antecedentes de desarrollo.

Los *Antecedentes de Ordenación*, son aquellas figuras de Ordenación de los Recursos Naturales y del Territorio o de Planeamiento Urbanístico cuyos contenidos son aplicables a un amplio entorno de la zona metropolitana y están aprobados de forma definitiva, siendo vigentes en la actualidad.

Los *Antecedentes de Definición de Infraestructuras y obras*, son aquellos proyectos en los que se concretan infraestructuras viarias y de transporte en general, que afectan al entorno del área metropolitana.

Por último, los *Antecedentes o Documentos en desarrollo*, se corresponden con aquellos que, siendo figuras de ordenación o documentos de definición de infraestructuras, no son vigentes, encontrándose en periodo de redacción o tramitación

Los estudios antecedentes al *Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana* son documentos de interés para el desarrollo del Plan que serán tenidos en cuenta y analizados, en muchos casos, en la fase de Información. En conjunto, los Antecedentes son los que a continuación se relacionan y son descritos en las páginas siguientes.

- Antecedentes de Ordenación.
  - Directrices de Ordenación de Canarias.
  - Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

- Plan Director de Infraestructuras de Canarias.
- Plan Territorial Especial de Ordenación del sistema tranviario del área Metropolitana de Tenerife.
- Planeamiento urbanístico municipal.
- Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte.
- Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- Antecedentes de Definición de Infraestructuras.
  - Proyecto de construcción “Circunvalación Exterior Santa Cruz – La Laguna”.
  - Proyecto de trazado y construcción “2ª fase del acondicionamiento de la autopista TF-5, Santa Cruz de Tenerife a Guía de Isora por el Norte. Tramo: Padre Anchieta - Los Rodeos”.
  - Proyecto de construcción “Acondicionamiento y refuerzo del firme de la Autopista Norte TF-5. Tramo: Avenida 3 de Mayo - Guajara. PK 0+000 al 8+400”.
  - Proyecto de trazado y construcción “Tercer carril de la TF-1. Tramo Santa Cruz de Tenerife - Güimar. PK 0+000 al 20+400”.
  - “Proyecto básico de la Línea 1 de Metro Ligerero entre Santa Cruz de Tenerife – La Laguna y ampliación al Aeropuerto de Los Rodeos y al Ramal de La Cuesta” y Líneas 2 y 3 de Metro Ligerero.
  - Proyecto de construcción de la Avda. Menceyes. 2ª Fase.
  - Plan Territorial Especial sobre mejora de la seguridad vial de las carreteras de la Vega de La Laguna.
  - Proyecto de acondicionamiento de la TF-13
- Antecedentes de Documentos en desarrollo.
  - Avance Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur.
  - Planeamiento general en redacción y tramitación.

## **1.5.1 ANTECEDENTES DE ORDENACIÓN**

### 1.5.1. Antecedentes de Ordenación.

Los Antecedentes de Ordenación al *Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema viario del Área Metropolitana de Tenerife* son aquellos documentos que, por sus contenidos, diseñan la ordenación territorial dentro de un ámbito amplio en el que se inscribe el presente Plan, sin necesidad de que determinen, con un alto grado de concreción, como serán las actuaciones cuya ejecución haga posible instaurar tal modelo.

Por estas circunstancias, los Antecedentes de Ordenación aquí considerados, son figuras de ordenación territorial o de planeamiento urbano vigentes, que van descendiendo de ámbito de aplicación de un modo directamente proporcional a la concreción de sus planteamientos.

De este modo, los Antecedentes de Ordenación están jerarquizados del siguiente modo:

Las **Directrices de Ordenación General de Canarias**, son el documento definitorio de la ordenación general del Archipiélago. Supeditado a él y con un ámbito territorial limitado a la Isla de Tenerife se sitúa el **Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)**, y en un ámbito sectorial, el **Plan Director de Infraestructuras de Canarias**.

Dependientes del PIOT, se encuentran el **Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife**, el **Plan General de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna**, las **Normas Subsidiarias de El Rosario**, las **Normas Subsidiarias de Tegueste**, el **Plan General de Ordenación Urbana de Tacoronte**, las **Normas Subsidiarias de Candelaria** y las **Normas Subsidiarias de El Sauzal**.

Por último, y bajo las determinaciones de todas las figuras urbanísticas y territoriales anteriormente citadas, se encuentra el **planeamiento de desarrollo y de modificación**. Es decir, los Planes Parciales, Planes Especiales y Estudios de Detalle.

Al margen de estos documentos, y en un marco de actuación sectorial, se encuentra el **Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte**, cuyas determinaciones afectan a la ampliación de la citada infraestructura, y el **Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife** con el que se pretende ordenar los espacios portuarios y las relaciones entre la ciudad y el puerto.

Todos estos antecedentes serán de utilidad en el desarrollo del presente Plan Territorial Especial, fundamentalmente en su fase de Información, en la que serán analizados.

A continuación se describe cada uno de ellos, especificando la situación administrativa en la que se encuentran (fecha de aprobación, vigencia, ...).

### 1.5.1.1. Directrices de Ordenación de Canarias.

Las Directrices de Ordenación General de Canarias fueron aprobadas por Ley 19/2003, de 14 de Abril, y constituyen el instrumento de planeamiento propio del Gobierno de Canarias, que integra la ordenación de los recursos naturales y del territorio, y que tiene como el primero de sus objetivos básicos la articulación de las actuaciones tendentes a garantizar el desarrollo sostenible de Canarias, conforme establece el artículo 15 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (LOTCA), aprobada por DL 1/2000, del 8 de Mayo.

El documento se compone de un total de diecinueve disposiciones, entre adicionales, transitorias, derogatorias y finales, una memoria y una normativa.

Entre las disposiciones cabe destacar que multitud de ellas modifican, de modo más o menos sustancial, otras leyes o normativas previas, siendo la más afectada el DL 1/2000, de 8 de Mayo, de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

La memoria, es una parte introductoria a la normativa, en la que se justifica los criterios de ordenación que posteriormente se exponen. Consta de tres partes diferenciadas: Generalidades y Procedimiento, Información, y Descripción y Justificación.

En la primera se describe el proceso administrativo que ha concluido con la aprobación por Ley de las Directrices de Ordenación General de Canarias, y las otras dos partes, se conciben como un desarrollo descriptivo de la situación actual como principales impulsoras de la realización de una ordenación genérica de Canarias.

Por último, la normativa, consta de ocho títulos, que son Disposiciones Generales, Recursos Naturales, Energía y Residuos, Ordenación del Territorio, Infraestructuras y Transporte, Patrimonio Cultural y Paisaje, Territorio y Actividad Económica, e Instrumentos.

El análisis de este documento es fundamental en el desarrollo del Plan Territorial Especial, ya que a él se deben adaptar los P.T.E. como se indica explícitamente en el artículo 23.4. de la LOTCA; es más, como se señala en la disposición transitoria tercera, los que aún no hayan pasado aprobación provisional tendrán un plazo de adaptación a las Directrices de Ordenación General de Canarias.

Esto es coherente, en función de la propia finalidad de las Directrices de Ordenación de Canarias, como se cita en la Directriz 1, del Título Primero: Disposiciones Generales:

#### **Directriz 1. Finalidad y objeto.**

1. Las Directrices de Ordenación General tienen como fin adoptar las medidas necesarias y precisas que garanticen el desarrollo sostenible y equilibrado de las diferentes islas del archipiélago, prestando especial atención al desarrollo turístico, en el marco de una perspectiva general de diversificación de la actividad económica.

2. Las Directrices de Ordenación General tienen como objeto:

a. Articular las actuaciones que garanticen el desarrollo sostenible de Canarias, y en este sentido:

1. Orientar las políticas y actuaciones necesarias coordinando los distintos niveles competenciales.

2. Fijar el ritmo de expansión de las actividades económicas en función de las dotaciones, infraestructuras y servicios de cada sistema insular.

3. Determinar las orientaciones de reconversión de las actividades económicas con incidencias negativas sobre el territorio.

b. Definir los criterios básicos para la ordenación y gestión de los recursos naturales, propiciando su uso racional y eficiente y la conservación de la biodiversidad, compatibilizándose con un equilibrado desarrollo económico y social, y respetando la integridad de los ecosistemas y su capacidad de renovación o sustitución alternativa.

c. Fijar los objetivos generales de las intervenciones con relevancia territorial.

d. Establecer estrategias de acción territorial para la definición del modelo territorial básico de Canarias.

e. Establecer un marco referencial para las Directrices de Ordenación sectorial que se formulen y de obligado cumplimiento para los restantes instrumentos de ordenación, en los términos del artículo 14 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

*f. Articular las actuaciones sobre la base del equilibrio interterritorial y la complementariedad de los instrumentos que conforman el sistema de ordenación territorial.*

Por otro lado, el carácter generalista de las Directrices de Ordenación de Canarias, y la amplitud de sus términos de referencia, ocasiona que las consideraciones que en ella concurren sean aplicables, prácticamente en su totalidad, al *Plan Territorial Especial Circunvalaciones Norte y Sur del Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife*, determinando las líneas de ordenación básicas, sin concretar ninguna medida o actuación concreta.

Sin embargo, se destacarán algunas indicaciones que aparecen en este antecedente, que, además corresponden con ideas reiteradas a lo largo del texto. Como primer aspecto reseñable, nos encontramos con el modelo territorial propuesto por las Directrices, como representación de esta filosofía, podemos destacar la Directriz 48.2, del Título IV: Ordenación Territorial, Capítulo I: Modelo Territorial:

**Directriz 48. Modelo territorial básico.**

*2...., las presentes Directrices hacen suya y persiguen aplicar y hacer aplicar en el archipiélago canario, de acuerdo con sus características, la Estrategia Territorial Europea, por lo que las intervenciones tanto públicas como privadas, que se lleven a cabo en el archipiélago canario, deberán contribuir a la implantación de un modelo territorial integrado y sostenible, cuyos rasgos fundamentales son:*

*a. La configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan el acceso de los ciudadanos a unos servicios eficientes y una mejor calidad de vida, la consolidación de unas ciudades más dinámicas, el desarrollo endógeno de las áreas rurales y una mejor y más diferenciada articulación entre el medio rural y el medio urbano, incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad.*

*b. La integración de la ordenación ambiental y territorial, predominando los criterios y determinaciones ambientales.*

*c. La conservación de los recursos naturales y de los suelos de interés agrario, litorales y de valor paisajístico, considerándolos como recursos estratégicos para el*

*desarrollo económico, la cohesión social y el bienestar de la población. Tendrán la misma consideración que el capital financiero, de forma que ambos serán relevantes en la toma de decisiones.*

*d. El desarrollo de núcleos de población más compactos, complejos y atractivos, en los que se use más eficientemente el suelo, mediante su reutilización y densificación, y se impulse la integración social y funcional, evitando la práctica extensiva de la zonificación urbana, y favoreciendo igualmente una reducción de las demandas de movilidad urbana.*

*e. La igualdad de acceso a las infraestructuras, los equipamientos, el conocimiento y la información.*

*f. El reconocimiento de la isla como unidad básica de planeamiento de los recursos naturales y del territorio y al municipio como unidad de ordenación urbanística.*

*g. La contención de la extensión urbana y fortalecimiento de la gestión urbanística y la intervención pública en el mercado del suelo.*

*h. La simultánea atención específica a la calidad del medio y su paisaje, como protagonistas de la ordenación, incluyendo el esponjamiento del tejido urbano.*

Con respecto al entorno que implica expresamente este Plan Territorial Especial, la Isla de Tenerife, y el Área Metropolitana de Santa Cruz y la Laguna, encontramos dos consideraciones explícitas en las Directrices 54.1.b) y 55.a), del Título IV: Ordenación Territorial, Capítulo II: Sistema Territorial:

**Directriz 54. Objetivos del sistema.**

1. A nivel interinsular, la ordenación del territorio y de los recursos naturales definirá políticas de suelo dirigidas al equilibrio, sobre las siguientes bases:

Contener el crecimiento poblacional y de la ocupación del suelo de las islas de Gran Canaria y Tenerife, fomentando la movilidad laboral hacia las restantes islas, conforme a las características y capacidades de carga de cada una de ellas, mediante adecuadas políticas de empleo, suelo, vivienda, transportes, infraestructuras y equipamientos básicos.

**Directriz 55. Estrategias de transformación territorial.**

El planeamiento insular y, en su marco, el planeamiento general, deberán establecer estrategias de transformación territorial adecuadas a los diferentes procesos territoriales que cada espacio a ordenar experimente, y considerando los siguientes ámbitos y criterios, que deberán utilizarse de acuerdo con las características y el modelo territorial definido en cada isla:

a. Las capitales, espacios metropolitanos, y corredores costeros de las dos islas centrales conforman las áreas de máximo grado de transformación. Se fomentarán en ellas intervenciones de rehabilitación integral y renovación urbana extensa en los centros urbanos y los espacios para las actividades económicas, especialmente terciarias y la ubicación de equipamientos metropolitanos de escala insular y alta especialización, relacionados con su máxima accesibilidad, así como la concentración de densidades y la implantación de zonas periféricas de protección.

En lo estrictamente relativo al transporte, las líneas fundamentales de actuación que dirigen las Directrices de Ordenación General de Canarias, se pueden resumir mediante lo expuesto en la Directriz 82, del Título V: Infraestructuras y Transporte, Capítulo I: Sistema de Transporte:

**Directriz 82. Objetivos.**

La política de movilidad y de transportes se orientará hacia los siguientes objetivos:

a. La contención de los actuales índices de movilidad insular e interinsular, dando prioridad a los modos colectivos de transporte.

b. El establecimiento de un sistema de transporte que satisfaga las necesidades de movilidad al tiempo que permita reducir el consumo energético total por los diferentes modos de transporte y el consumo de suelo por las infraestructuras de transporte, prestando especial atención a la demanda de los sectores sociales menos favorecidos económicamente y a la de aquellos colectivos que presentan algún tipo de movilidad reducida o demandan un transporte especial.

c. El establecimiento de un sistema intermodal de transporte, que vertebré los distintos sistemas de transporte y los diferentes servicios. La configuración que se adopte para hacer efectiva esa intermodalidad debe estimular el uso de los transportes colectivos y reducir la necesidad de uso del vehículo privado. Debe igualmente convertirse en una eficaz herramienta para atenuar los efectos negativos de la insularidad, facilitando la integración de los diferentes sistemas que sirven a los tráficos interinsulares y del archipiélago con el exterior, entre sí y con los sistemas específicos de cada isla.

d. El desarrollo de un sistema integrado de transporte que vertebré todas las islas, articulando y jerarquizando rutas sobre la base de los modos colectivos de transporte.

e. La implantación en cada isla de un sistema integrado para el transporte público terrestre de personas y bienes, con una amplia cobertura y calidad de servicio, adecuado a las necesidades particularizadas de las distintas demandas insulares, coordinado con el sistema intermodal.

f. El establecimiento de eficientes sistemas de transportes públicos terrestres regulares de viajeros, vinculados con redes de aparcamientos disuasorios y articulados con las redes del sistema insular.

g. La selección de los vehículos y sistemas de transporte de menor impacto ambiental, dentro de las disponibilidades presupuestarias y de las restricciones operativas.

Para favorecer el cumplimiento de estos objetivos es necesario caracterizar las infraestructuras del Área Metropolitana de Tenerife en base a ciertos criterios, como, por ejemplo, la posibilidad de una correcta circulación del transporte público, lo que se traduce en un control de las pendientes y de las curvas, entre otros. Esto conlleva valorar la consonancia entre los viales y los objetivos marcados por las Directrices, que se contemplan en el Capítulo V: Red Viaria del último Título referido:

**Directriz 95. Objetivos.**

Los **objetivos que han de satisfacer las infraestructuras viarias** son los siguientes:

a. **Contribuir a la estructuración básica del territorio conforme al modelo definido para cada isla por el respectivo Plan Insular de Ordenación.**

b. **Asegurar la accesibilidad a todos los núcleos de cada isla, con viarios adecuados a la función de cada uno y con especial atención a las comarcas y zonas deprimidas.**

c. **Potenciar el transporte colectivo.**

d. **Garantizar las conexiones adecuadas de los puntos de acceso exterior a la isla con las redes básicas.**

e. **Proveer las adecuadas conexiones entre los espacios productivos y las redes básicas.**

f. **Contribuir a la estructuración de las áreas metropolitanas y a las aglomeraciones urbanas.**

Con el anterior desarrollo se ha pretendido indicar el modelo de ordenación al que las Directrices de Ordenación General de Canarias quieren tender, sin embargo, se insiste en la idea de que, este documento es muy general y, pese a ser representativos, los fragmentos aquí expuestos no abarcan todos los aspectos y matices de la situación dirigida por las Directrices.

Como colofón, y para sostener la realización del presente Plan Territorial Especial se adjunta la Directriz 97.2:

**Directriz 97. Planeamiento territorial especial.**

**2. Los Planes Territoriales Especiales de Carreteras, en el marco de las Directrices sectoriales y los Planes Insulares de Ordenación, establecerán los corredores más idóneos para el trazado del viario que forman las redes estructurantes, los corredores del viario propio de la red del sistema de accesibilidad intermedia, los tipos de vías que van a establecerse en esos corredores y las prioridades para su ejecución.**

Plan Territorial Especial que atenderá prioritariamente a la Directriz 84.4, como base de su desarrollo:

**Directriz 84. Principios.**

1. **El uso y utilización más eficiente de las infraestructuras existentes, mejorando sus condiciones técnicas, de seguridad y capacidad, será preferente a la nueva implantación.**

2. **La planificación y diseño de las infraestructuras debe realizarse desde el respeto de los valores naturales, económicos, paisajísticos y culturales del territorio.**

3. **La planificación de las infraestructuras se encuadrará en estrategias estables, con perspectivas a medio y largo plazo, sobre escenarios sólidos de comportamiento de la demanda e integradas con la política económica y social y con otras políticas sectoriales, en particular las de suelo, viviendas y equipamientos.**

4. **La planificación integral establecerá la ejecución de las infraestructuras a medio y largo plazo con criterios de prioridad, eficiencia y calidad funcional, además de ambiental y territorial en el contexto de un modelo de desarrollo más sostenible.**

### 1.5.1.2. Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), aprobado por D 150/2002, de 16 de Octubre, es el instrumento básico de planificación territorial, urbanística y de los recursos naturales de la Isla de Tenerife, y constituye el marco de referencia de la ordenación y de la actuación de la administración en dichas materias en el ámbito insular.

Los contenidos del PIOT son fundamentales para el desarrollo del presente Plan Territorial Especial, por dos motivos.

En primer lugar, porque este documento **dirige la ordenación general a nivel insular, siendo de conocimiento imprescindible para realizar la ordenación** concreta del entorno del Área Metropolitana, y, de este modo, no contraponerla con el modelo general.

Desde un punto de vista general, el PIOT define el modelo de distribución de usos en la isla mediante la división de su territorio en ámbitos de ordenación que presentan cierta uniformidad interna en cuanto a sus características geográficas y morfológicas, y en cuanto a las actividades que sustentan o puede sustentar, determinando de este modo Áreas de Regulación Homogéneas (ARH).

Las ARH se clasifican en nueve categorías que son las siguientes:

- Áreas de Protección Ambiental 1.
- Áreas de Protección Ambiental 2.
- Áreas de Protección Ambiental 3.
- Áreas de Protección Económica 1 y 2.
- Áreas de Protección Económica 3.
- Áreas de Protección Territorial.
- Áreas de Interés Estratégico.
- Áreas Urbanas.
- Áreas de Expansión Urbana.

A continuación se define cada una de las áreas citadas anteriormente:

#### *Áreas de Protección Ambiental 1*

Son espacios de alto interés geomorfológico, ecológico y/o paisajístico que no están cubiertos por masas boscosas ni responden a la definición de áreas costeras o litorales; cumplen un papel fundamental en la conservación de los recursos naturales y de la calidad de vida, requiriendo especial protección e intervenciones de conservación y mejora.

Dentro de las ARH de Protección Ambiental 1 se distinguen las cuatro subcategorías siguientes:

- *Montañas*: elementos orográficos destacados que, por su abrupto relieve, juegan en el modelo de ordenación el doble papel de referentes básicos del paisaje insular y de soporte de ecosistemas asociados de gran valor natural.
- *Barrancos*: hendiduras lineales del relieve originadas por la escorrentía de las aguas. Cumplen importantes funciones en el modelo de ordenación territorial: divisores y estructurantes del territorio, hitos relevantes del paisaje insular, soporte de singulares ecosistemas asociados y elementos fundamentales del sistema hidrológico.
- *Malpaises y Llanos*: espacios de relieve poco abrupto, con suelos de escaso valor edáfico que, al no haber sufrido fuertes transformaciones, mantienen una alta calidad paisajística y valiosos ecosistemas asociados.
- *Laderas*: terrenos extensos de fuerte pendiente que no forman parte de elementos individualizables del relieve, como es el caso de las categorías anteriores. Por sus amplias dimensiones, adquieren un importante papel en la configuración global del paisaje tinerfeño.

#### *Áreas de Protección Ambiental 2.*

Son aquellas que, en virtud de sus características físicas y ecológicas, son o están llamadas a ser áreas de bosque. Presentan, por lo tanto un alto interés natural y deben cumplir el triple papel de ser elementos relevantes del paisaje, mantenedores de procesos

ecológicos esenciales y soporte de gran parte de los usos recreativos vinculados al medio natural, por lo que deben ser espacios de especial protección.

Dentro de las ARH de Protección Ambiental 2 se distinguen las dos subcategorías siguientes:

- *Bosques consolidados*: se caracterizan por poseer cubierta vegetal arbórea y gozan por ello de un especial valor ambiental y/o productivo, que obliga al establecimiento de medidas de ordenación para su conservación y mejora.
- *Bosques potenciales*: son terrenos con bajo nivel de uso, sin cobertura arbórea y situados en zonas de dominio potencial de las masas forestales. Por lo general, han sufrido un proceso sucesivo de deforestación, roturación y abandono; han perdido gran parte de su valor productivo agrícola y presentan graves procesos de degradación erosiva.

### *Áreas de Protección Ambiental 3.*

Se incluyen en esta categoría los espacios de transición entre el mar y la tierra, cuyas características más notables vienen condicionadas por las influencias mutuas entre estos últimos. Esta franja del borde insular resulta especialmente significativa por la importancia de los procesos ecológicos que en ella se desarrollan y de los recursos naturales que contiene y, asimismo, por las tensiones de uso a que se encuentra sometida.

La línea de bajamar escorada divide las ARH de Protección Ambiental 3 en dos subcategorías:

- *Costeras*: franja terrestre en la que la influencia marina define directamente las características ecológicas del territorio.
- *Marinas*: comprenden la denominada zona fótica, aquella en que los vegetales pueden desarrollar los procesos de la fotosíntesis, al disponer de luz solar.

### *Áreas de Protección Económica 1 y 2.*

Se incluyen en esta categoría los terrenos que reúnen condiciones más favorables para el desarrollo de la actividad agrícola. El perímetro de estas áreas se delimita atendiendo a su potencial productivo, ya sea por factores naturales (clima, topografía y suelo), antrópicos (accesibilidad, instalaciones e infraestructuras, etc), o territoriales (relación con otros usos, continuidad y dimensión del espacio, etc.).

Dentro de las ARH de Protección Económica 1 y 2 se distinguen dos subcategorías:

- *Protección económica 1*: son las de mayor aptitud productiva, que admiten el desarrollo de cultivos intensivos (normalmente de plantaciones tropicales y subtropicales); se distribuyen preferentemente en las zonas bajas de la isla, variando su altitud máxima entre las vertientes norte y sur, según las características climáticas.
- *Protección económica 2*: comprende terrenos que, pese a su menor potencial productivo, sustentan la actividad agropecuaria tradicional, de gran interés como creadora y mantenedora de gran parte de los paisajes más característicos de la isla.

### *Áreas de Protección Económica 3.*

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

### *Áreas de Protección Territorial.*

Se incluyen en esta categoría los terrenos que en el modelo de ordenación territorial no ostentan una vocación específica que exija la protección de sus valores naturales o productivos, ni forman parte del sistema de núcleos urbanos o de equipamientos insulares, pero que constituyen una reserva fundamental de un recurso escaso como es el territorio disponible y un entorno paisajístico de necesaria preservación para la salvaguarda de la calidad de vida de los habitantes de la isla y de la calidad de la oferta turística.

Las ARH de Protección Territorial constituyen ámbitos cuya función en el modelo de ordenación no se encuadra en las definiciones y objetivos de ninguna de las otras categorías de ARH del PIOT; resultan idóneas para la implantación de usos e intervenciones que, por su naturaleza y dinámica, encuentran difícil encaje en la estructura de ordenación insular, y cuya ubicación concreta no puede preverse desde el PIOT, tales como:

- *Equipamientos* o instalaciones para el servicio de las actividades predominantes en el territorio circundante o en los núcleos de población cercanos que, por su naturaleza y características, deben ubicarse en emplazamientos autónomos.
- *Instalaciones y edificaciones para el ejercicio de actividades infraestructurales* o productivas que, por su naturaleza y características, deben ubicarse aisladas y no requieren conformar áreas urbanizadas, como granjas porcinas, industrias molestas, etc.
- *Iniciativas singulares* de imposible previsión temporal.

#### **Áreas de Interés Estratégico.**

Se incluyen en esta categoría los ámbitos que, ostentan un papel estratégico en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT, por estar destinados a albergar equipamientos o infraestructuras de nivel de servicio insular.

#### **Áreas Urbanas.**

Se incluyen en esta categoría los terrenos en cuyo interior se habrá de consolidar el sistema de núcleos urbanos principales de la isla. Las áreas urbanas delimitadas en todos los casos a partir de los núcleos urbanos existentes o áreas urbanas consolidadas: recintos en los que se cumplen las condiciones de consolidación establecidas por la legislación urbanística para alcanzar la clasificación de suelo urbano.

Abarcan también áreas de expansión urbana preferente que, atendiendo a su relación con los núcleos urbanos existentes, pueden ser, a su vez, de los siguientes tipos:

- *Interiores:* espacios situados en el interior del perímetro de una o varias áreas urbanas consolidadas, de forma que su urbanización permite completar y estructurar un único núcleo urbano.
- *De ensanche:* espacios adyacentes a las áreas urbanas consolidadas de expansión destinados a la expansión de las mismas.

De otra parte, las áreas urbanas pueden clasificarse, en función del uso global que las caracteriza en *áreas residenciales, turísticas, mixtas* (o turístico-residenciales), *productivas* y *dotacionales*.

#### **Áreas de Expansión Urbana.**

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

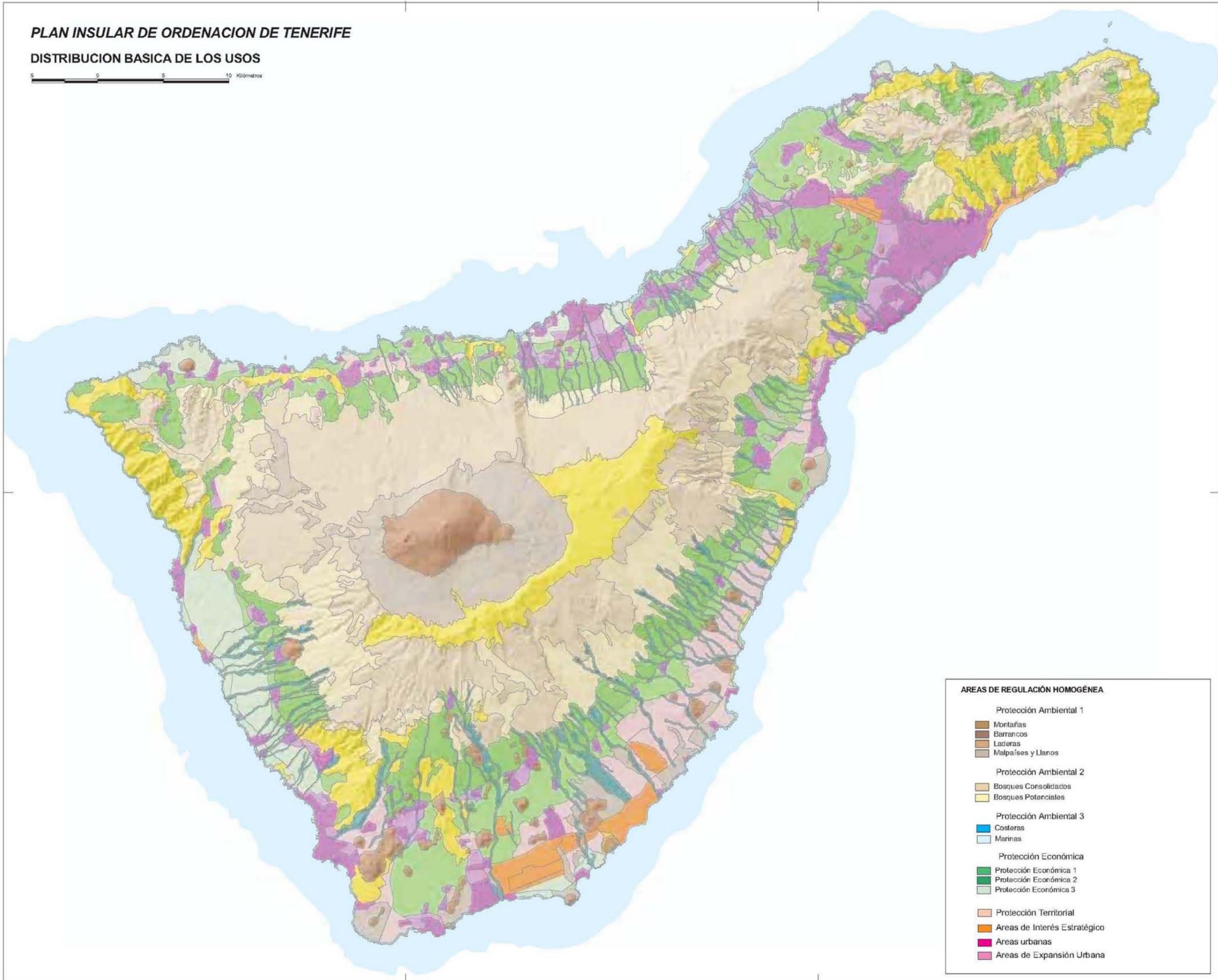
A continuación se incluye un plano en el que representan las Áreas de Regulación Homogénea, anteriormente indicadas.



**PLAN INSULAR DE ORDENACION DE TENERIFE**

**DISTRIBUCION BASICA DE LOS USOS**

0 5 10 Kilómetros



Por otro lado, y en relación a aspectos concretos en relación al PTE, se presenta el artículo 3.3.3.7.2, que engloba las líneas generales de las actuaciones viarias a desarrollar dentro de Tenerife:

3.3.3.7. Criterios sobre la ordenación de las infraestructuras viarias.

2.- Tanto los eventuales planes de infraestructuras viarias que pudieran formularse, como cualesquiera otras figuras de planeamiento (sobre todo los planes generales) que desarrollen la ordenación viaria y definan el resto de elementos de menor nivel jerárquico, cumplirán los siguientes criterios:

- Se primará especialmente **la mejora de la accesibilidad** a los núcleos urbanos y principales nodos de concentración de actividad, resolviendo las conexiones de las tramas urbanas con el viario territorial.

- Se priorizará **el uso y aprovechamiento de los viarios existentes**, mejorando sus condiciones y seguridad, antes que el trazado de nuevos elementos.

- Se proyectarán las vías con características adecuadas a los requerimientos de los usos compatibles con la ordenación territorial, evitándose especialmente, por un lado, aumentar la accesibilidad e áreas que, por su valor natural y paisajístico, han de permanecer al margen de procesos de transformación, y, por otro, crear expectativas de implantación de usos poco compatibles.

- Toda propuesta de ordenación viaria deberá realizar un estudio detallado de los efectos que induce sobre el territorio, especialmente en relación a los sistemas de transporte y a los asentamientos de la población.

- Las propuestas de ordenación viaria preverán las condiciones para su integración en el sistema de transporte público.

- Asimismo, en coordinación y desarrollo de los planes de otras infraestructuras, preverán túneles de servicio para los distintos tendidos y conducciones, con las máximas garantías de funcionalidad e integración en el modelo territorial.

Todos los puntos, salvo el último, propio de un proyecto constructivo, se tendrán en consideración plena durante el desarrollo del *P.T.E. de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife*.

En segundo lugar, el PIOT es fundamental para **el desarrollo del presente Plan**, porque éste **está contemplado en el Plan Insular** bajo el mismo título, lo que se expone de modo resumido en la ficha P-11 del Anexo II del Título III: Disposiciones sectoriales, como se muestra a continuación.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL<br>ÁREA METROPOLITANA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <b>P-11</b><br>PTEOIE |
| <b>DIRECTRIZ:</b> Art. 2.2.1.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                       |
| <b>OBJETIVOS:</b><br>Analizar desde una visión global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz – La Laguna.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                       |
| <b>CONDICIONES ESPECÍFICAS:</b><br>La resolución de los problemas se abordará desde una visión global de la red viaria, del sistema de transporte colectivo y de las medidas de ordenación de tráfico, que supere las soluciones lineales planteadas para los problemas de una vía concreta.<br>El Trazado definitivo de la autopista exterior, que define el cierre de los dos corredores insulares, será el que resulte del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario, de ámbito comarcal del área metropolitana. |                       |

La aparición de este PTE en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife es altamente relevante en dos cuestiones fundamentales: en la ejecución del Plan, y en el desarrollo y tramitación de esta figura de ordenación.

En lo referente a la ejecución del Plan Territorial Especial, la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobada por DL 1/2000, de 8 de Mayo estima, por defecto, en su artículo 23.5 (recientemente modificado por las Directrices de Ordenación General de Canarias), que los Planes Territoriales Especiales que desarrollen las Directrices de Ordenación de Canarias o el Plan Insular de Ordenación de Tenerife tienen carácter vinculante para los restantes instrumentos de planificación territorial y urbanística.

En este caso, como se ha mostrado, el *Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife* está explícito en el PIOT, aunque bien es

cierto que ésta no concurre en las Directrices de Ordenación General de Canarias. Aún así, como la propia LOTCA indica, en su artículo 23.4., los Planes Territoriales Especiales deben ajustarse a las determinaciones de las Directrices de Ordenación y Planes Insulares vigentes.

Por tanto, el Plan Territorial Especial posee carácter vinculante para con los demás instrumentos de planeamiento y ordenación territorial, y debe ajustarse tanto a las Directrices de Ordenación como al PIOT.

Por otro lado, en lo referente al desarrollo del Plan Territorial Especial, el PIOT amplía los preceptos de la LOTCA, siempre que la figura de planeamiento desarrolle sus determinaciones, estableciendo, de este modo, criterios específicos en la elaboración del planeamiento, como cita el PIOT en su artículo 1.2.1.1.3.

De este modo, dentro de los Planes Territoriales Especiales que desarrollan el PIOT, el PTE se adapta a los que el documento se refiere como Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Equipamientos, y dentro de ellos, al P.T.E. de Ordenación de Carreteras.

De este modo, los contenidos del P.T.E. de Ordenación de Carreteras que aquí se desarrolla, son los legales, completados por los que explícitamente indica el PIOT.

Por último, en lo referente a la tramitación del Plan se tiene que los PTE que desarrollen el Plan Insular de Ordenación serán aprobados por el Cabildo Insular, con Informe no vinculante de la COTMAC.

Por último cabe reseñar que el PIOT se encuentra en periodo de adaptación a las Directrices de Ordenación de Canarias (Ley 19/2003).

A continuación se adjunta el plano del PIOT en el que se identifica la estructura urbana de la Isla de Tenerife, y uno segundo que recoge el modelo territorial de la isla de Tenerife.

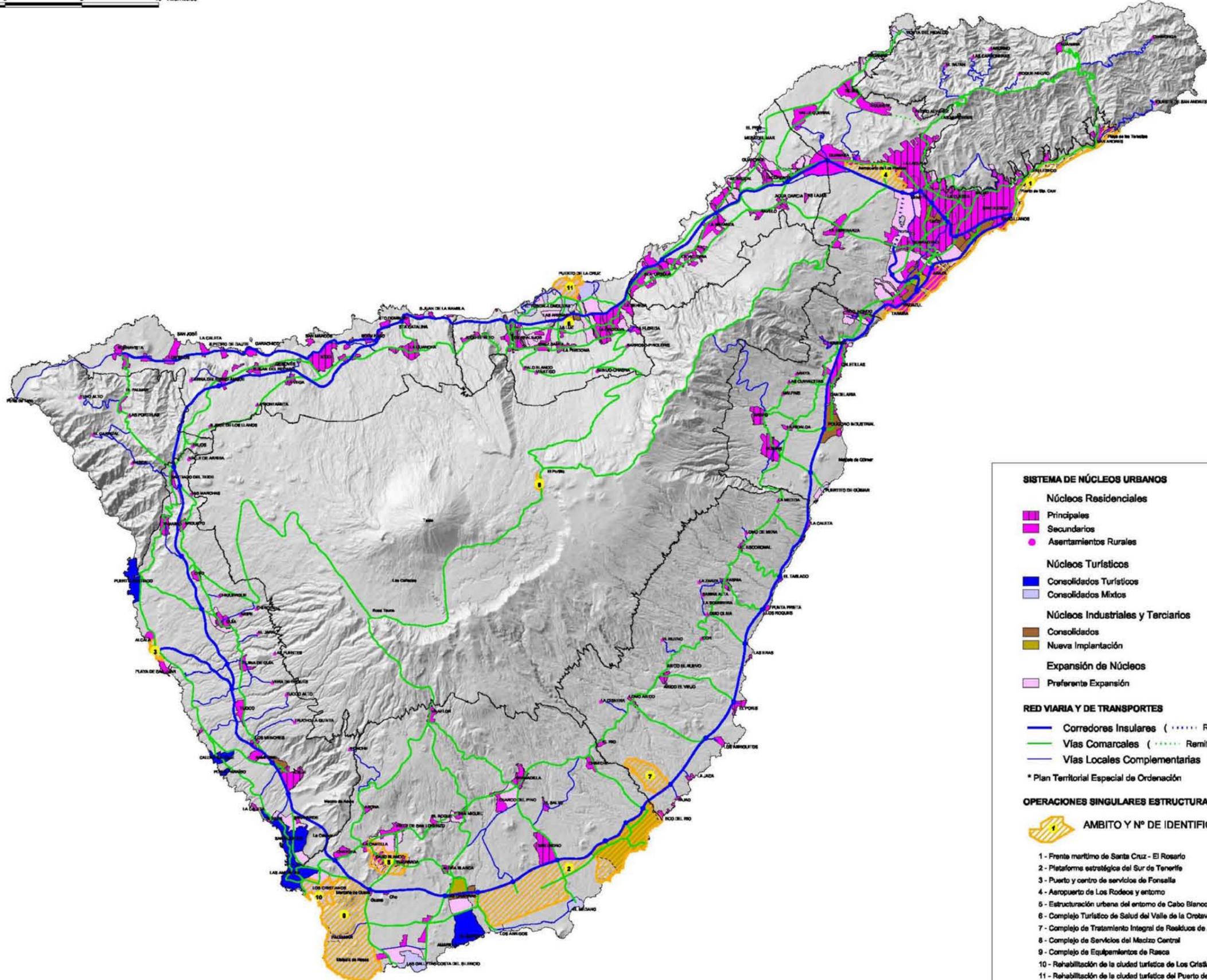


# PLAN INSULAR DE ORDENACION DE TENERIFE

(Septiembre, 2002)

## MODELO DE ESTRUCTURA URBANA

5 0 5 10 Kilómetros



### SISTEMA DE NÚCLEOS URBANOS

#### Núcleos Residenciales

- Principales
- Secundarios
- Asentamientos Rurales

#### Núcleos Turísticos

- Consolidados Turísticos
- Consolidados Mixtos

#### Núcleos Industriales y Terciarios

- Consolidados
- Nueva Implantación

#### Expansión de Núcleos

- Preferente Expansión

### RED VIARIA Y DE TRANSPORTES

- Corredores Insulares ( ..... Remitido a PTEO\*)
- Vías Comarcales ( ..... Remitido a PTEO\*)
- Vías Locales Complementarias

\* Plan Territorial Especial de Ordenación

### OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES

- AMBITO Y Nº DE IDENTIFICACIÓN**
- 1 - Frente marítimo de Santa Cruz - El Rosario
  - 2 - Plataformas estratégicas del Sur de Tenerife
  - 3 - Puerto y centro de servicios de Fonsella
  - 4 - Aeropuerto de Los Rodeos y entorno
  - 5 - Estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco
  - 6 - Complejo Turístico de Salud del Valle de la Crotava
  - 7 - Complejo de Tratamiento Integral de Residuos de Arico
  - 8 - Complejo de Servicios del Mezco Central
  - 9 - Complejo de Equipamientos de Rasos
  - 10 - Rehabilitación de la ciudad turística de Los Cristianos
  - 11 - Rehabilitación de la ciudad turística del Puerto de la Cruz

### ESTRUCTURA COMARCAL

- Límite entre comarcas

