

CAPÍTULO V.

Determinaciones de Desarrollo del PTP

V.1. Zonificación y Clasificación del Suelo y Sectores de Planeamiento

V.2. Fichas de desarrollo de planeamiento por ámbitos

V.3. Proceso de desarrollo de la Plataforma

V. DETERMINACIONES DE DESARROLLO DEL PTP

V.1. Zonificación y Clasificación del Suelo, y Sectores de Planeamiento

V.2. Fichas de desarrollo de planeamiento por ámbitos

V.3. Proceso de desarrollo de la Plataforma

V.1.1.1. Determinaciones de planeamiento en el PTP

- El Plan Territorial Parcial, en desarrollo de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, define los elementos fundamentales de la estructura territorial en su ámbito, armonizando las determinaciones de los planes urbanísticos a los que afecta.
- Este modelo de ordenación integrada mediante la armonización general y la planificación del proceso de la Plataforma, implica la adopción, en cada uno de los instrumentos de planeamiento o proyectos afectados, de las determinaciones que se expresan, así como el establecimiento de medidas concretas de coordinación o complementarias, obligatorias para las Administraciones Públicas y los particulares.
- Las propuestas del PTP se aplican con tres niveles de “intensidad”:
 - **Normas de aplicación directa**, que serán de inmediato y obligado cumplimiento por las Administraciones y los particulares.
 - **Normas directivas de obligado cumplimiento**, por la Administración y los particulares, cuya aplicación requiere su previo desarrollo por el pertinente instrumento de ordenación de los recursos naturales, territorial o urbanística o, en su caso, disposición administrativa.
 - **Recomendaciones**: que tendrán carácter orientativo para las Administraciones y los particulares y que cuando no sean asumidas deberán de ser objeto de expresa justificación.
- Las determinaciones básicas para el desarrollo del PTP están estructuradas entorno a dos áreas clave:

Zonificación y Clasificación del Suelo (apartado VI.1.2)

- Determinaciones de coordinación de los distintos ámbitos funcionales con el planeamiento general y de desarrollo.
- Determinaciones de asignación de la clases de suelo necesarias para la ordenación de áreas funcionales, delimitación de reservas y zonas de protección.

Sectores de planeamiento (apartado VI.2)

- Determinaciones sobre los sectores en función de su papel estratégico.
- Afectan a la delimitación del sector de planeamiento, superficie y ámbitos incluidos.
- Se señalan las determinaciones para la coordinación y ordenación del sector.

V.1.1.2. Desarrollo del planeamiento según las Áreas Funcionales

- 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 la tanto, habrá de tener la conformidad de la Administración competente en razón de la materia.
- 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 de la PLS entre el Puerto y Aeropuerto y a reequilibrar las rasantes definitivas del Aeropuerto.

Desarrollo del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla

- Los elementos estructurantes están indicados de forma orientativa por este PTP.
- Desarrollos contemplados en el actual Plan de Utilización de Espacios Portuarios:
 - Se requerirá el correspondiente Plan Especial.
- Nuevos desarrollos en la zona de reserva del Nuevo Puerto Comercial:
 - Será necesaria una modificación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios, con ordenación del conjunto de la zona de reserva, aunque no se desarrolle inicialmente más que una parte de la misma.
 - Si los posteriores desarrollos en esta zona contemplan modificaciones de la anterior propuesta de ordenación, habrán de tramitarse nuevas modificaciones del PUEP.
 - La zona de reserva requerirá posteriormente el correspondiente Plan Especial.

Desarrollo del Aeropuerto de Tenerife Sur

- Los elementos estructurantes están indicados de forma orientativa por este PTP.
- Desarrollos incluidos en el actual Plan Director:
 - Se requerirá el correspondiente Plan Especial.
- Desarrollo de la nueva pista y actividades asociadas:
 - Será necesaria una modificación del Plan Director, y su correspondiente Plan Especial.

Desarrollo del Polígono Industrial de Granadilla

- Los Elementos Estructurantes, Sistemas Generales y Sectores de planeamiento están delimitados de forma indicativa por este PTP.
- Una vez definidos los contenidos de uno o más Parques de Actividad, se procederá a la redacción y aprobación del correspondiente Plan Parcial de su sector, aunque el resto de los sectores no estén aún suficientemente definidos.
- Dicho Plan Parcial contemplará, a nivel preliminar, la ordenación del resto de los Parques de Actividad del sector: altimetría, estructura viaria integrada o segregada, accesos, edificabilidades, dotaciones, concentración de servicios, etc. Asimismo, la urbanización contendrá el proyecto por fases de forma ajustada a los Parques de Actividad definidos.
- Dentro de un Sector, se procederá preferentemente al desarrollo de Parques de Actividad cuya puesta en el mercado requieran una menor inversión adicional en conexiones y servicios, para priorizar un crecimiento compacto y evitar “saltos” con grandes cantidades de suelo vacante.
- Si posteriormente la definición de Parques de Actividad de nuevas fases en el Sector no se corresponden con los inicialmente planificados, se tramitará 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 viabilidad urbanística y funcional de los Parques pendientes de desarrollo.
- En consecuencia, podrán estar en desarrollo simultáneo más de un Plan Parcial, cada cual con sus tipos de actividades específicos y con su propia secuencia de modulación por Parques de Actividad.

Desarrollo del Complejo Terciario y de Servicios

- Los Elementos Estructurantes y Sistemas Generales están delimitados de forma indicativa por este PTP, y serán recogidos en el instrumento que sectorice este suelo.
- Una vez aprobado el correspondiente Plan de Sectorización, se procederá de forma análoga a los Planes Parciales indicados en el Polígono Industrial de Granadilla.

Las determinaciones sobre clases de suelo en el PTP son las siguientes:

1.1. Suelo urbano.

1.1.1. Suelo urbano consolidado.

- Sector industrial SP.2-01.

1.1.2. Suelo urbano no consolidado.

- Parque Especial de Infraestructuras Básicas (UNELCO – DISA).

1.2. Suelo urbanizable.

1.2.1. Suelo urbanizable sectorizado ordenado.

- I. Industrial estratégico.
 - Sector Industrial SP. 2-02.
- II. Infraestructuras estratégico.
 - Parque de Actividades del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables P3-ITER.

1.2.2. Suelo urbanizable sectorizado no ordenado.

- I. Industrial estratégico.
 - Parques de Actividades Área Funcional Polígono Industrial de Granadilla.

1.2.3. Suelo urbanizable no sectorizado.

- I. Estratégico.
 - Área Funcional Complejo Terciario y de Servicios.

1.3. Suelo rústico.

1.3.1. Suelo rústico de protección ambiental.

- 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 Orchilla.
 - 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.

1.3.2. Suelo rústico de protección económica.

- I. Agrícola intensivo.

1.3.3. Suelo rústico de protección de infraestructuras y equipamientos.

- 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.

1.3.4. Suelo rústico de protección territorial.

- I. Protección territorial
 - Terrenos de articulación con el borde este y oeste del aeropuerto.
- II. Protección territorial
 - Terrenos junto a la carretera TF-64.

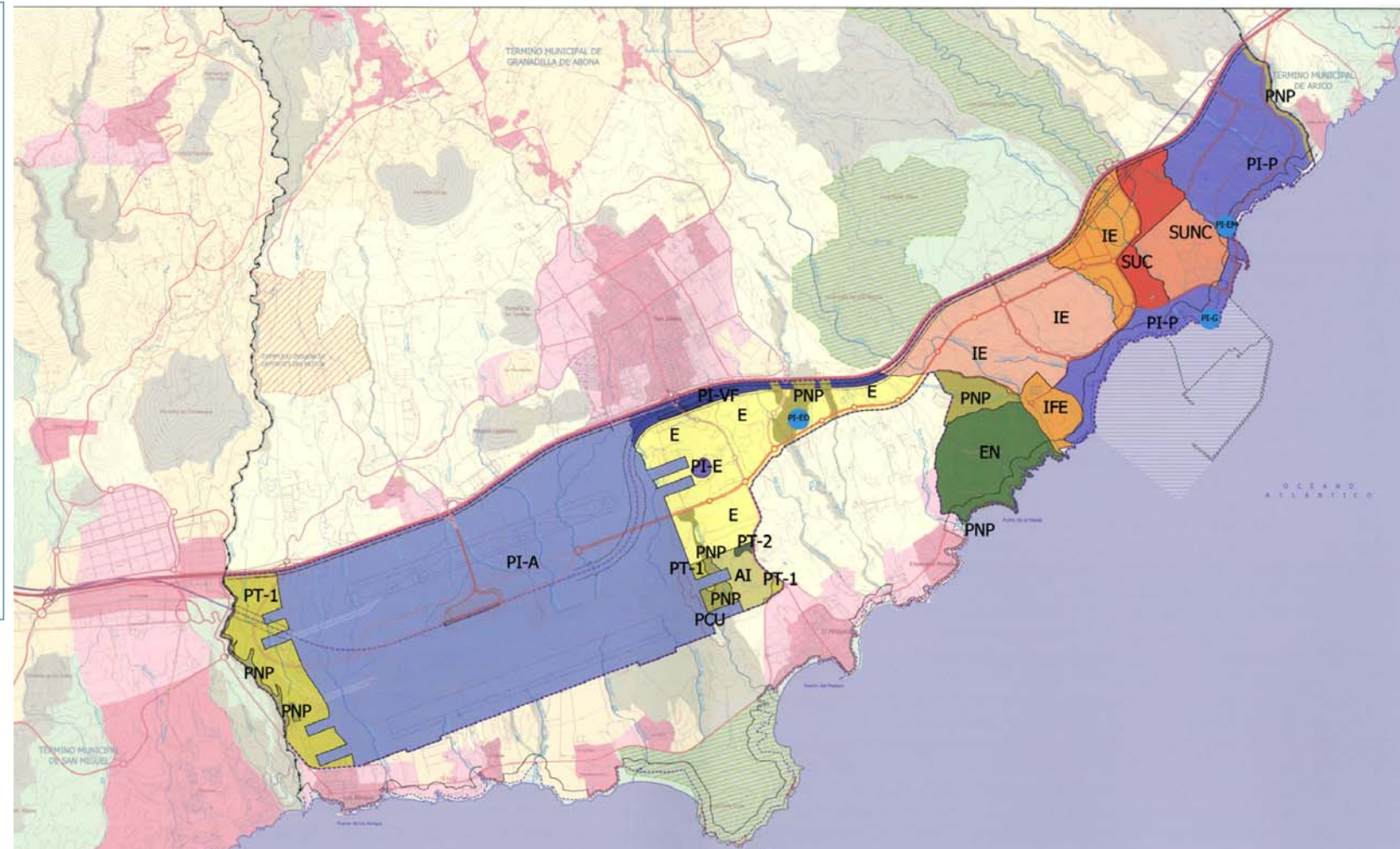


Figura V.1.2.1. Esquema de Ordenación: Clasificación del Suelo. Elaboración propia.

Ámbitos de planeamiento, sectores y figuras correspondientes de planeamiento de desarrollo:

Planes Parciales para el desarrollo del suelo urbanizable sectorizado

Zona Funcional Polígono Industrial de Granadilla	<ul style="list-style-type: none"> • AF-I.1. • AF-I.2.
--	--

Planes Especiales para la planificación suelo rústico de protección económica.

Zona Funcional del Puerto de Granadilla	• AF-P: Puerto de Granadilla.
Zona Funcional del Aeropuerto de Tenerife Sur	• AF-A.

Planeamiento de desarrollo remitidos a la Revisión Parcial del PGO y Proyectos Técnicos

Zona Funcional Complejo Terciario y de Servicios	• AF-I.3.
--	-----------

Planes Especiales en suelo urbano o urbanizable

- Parque de Actividad de UNELCO-DISA.
- Parque de Actividad del ITER.

Normas de Conservación

Montaña Pelada	• Monumento Natural de Montaña Pelada.
----------------	--

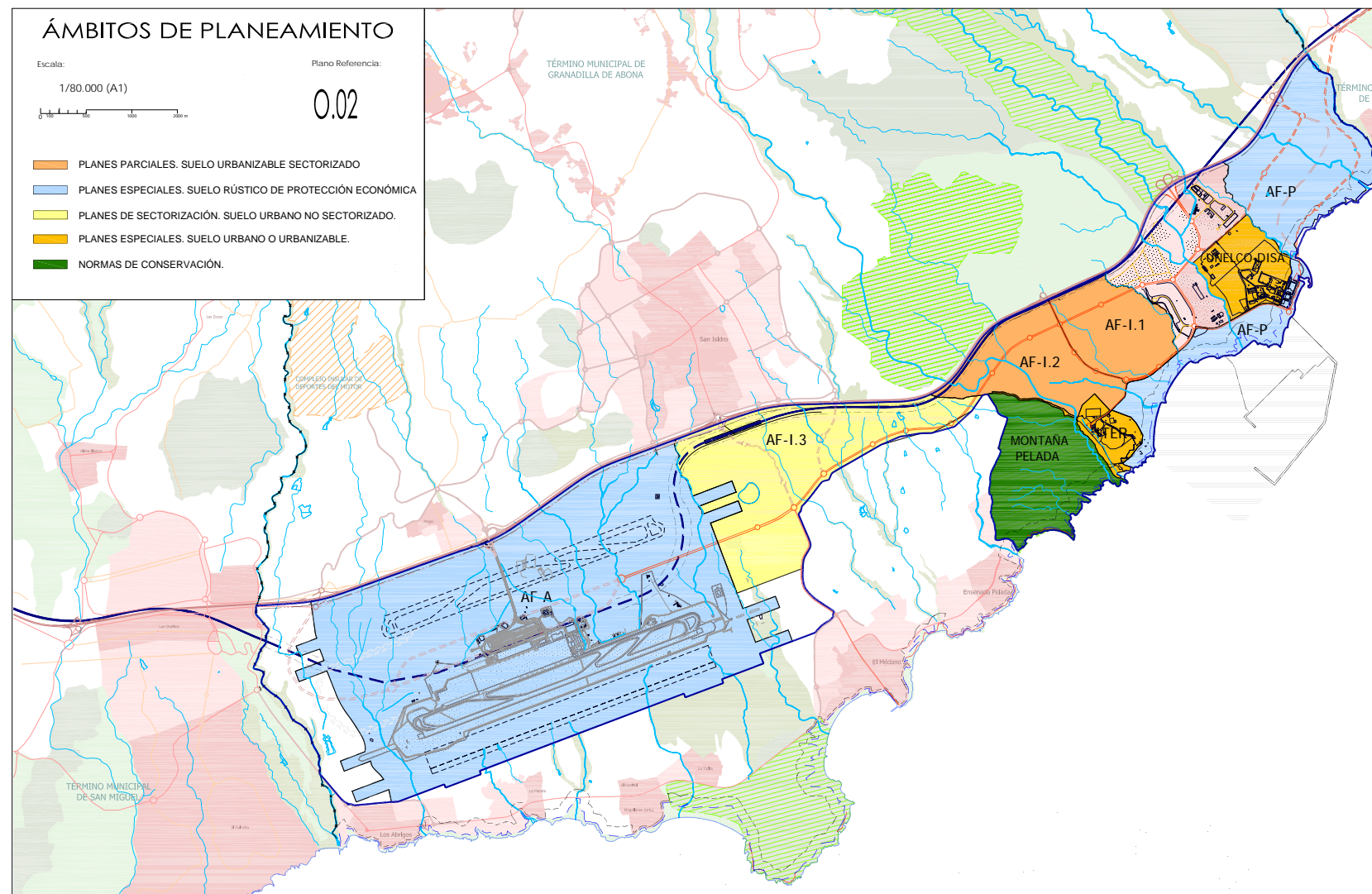


Figura V.1.3.1. Esquema de Ordenación: Ámbitos de Planeamiento. Elaboración propia.

V. DETERMINACIONES DE DESARROLLO DEL PTP

V.1. Zonificación y Clasificación del Suelo, y Sectores de Planeamiento

V.2. Fichas de desarrollo de planeamiento por ámbitos

V.3. Proceso de desarrollo de la Plataforma

Datos básicos

Ámbito	▶ Ámbito de la Zona de Servicio Terrestre definida en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.
Superficie	▶ 283,4 has (Zona de Servicio Terrestre), de las que 185,5 corresponden al Área de Reserva del Puerto.
Conexiones viarias	▶ Accesos a la Autopista TF-1 en los enlaces 3 y 4, a través del Corredor Central, viario estructurante del Área Funcional Polígono Industrial. ▶ Acceso directo con la Autopista en el enlace 1, a largo plazo (Nuevo Acceso Este al Puerto), y el viario sur de la Zona de Reserva del Puerto. ▶ El puerto se conecta al Polígono Industrial en la glorieta situada entre DISA y el Sector SP1-01, que dan acceso al viario distribuidor del Polígono. ▶ Área de Reserva: con conexión a los enlaces 1 y 2 de la Autopista TF-1 y con el viario distribuidor del Polígono, Prolongación Este del Corredor Central (habrá de estudiarse su compatibilidad con las instalaciones de DISA y el Sector SP2-01), y posible conexión con el nuevo acceso este al Puerto.
Planeamiento vigente	▶ Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobado definitivamente el 13 de febrero de 2004. ▶ El PUEP delimita dos ámbitos de planificación: Puerto de Granadilla y Área de Reserva del Puerto.
Situación actual de desarrollo	▶ Aprobado el Proyecto de Construcción del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, Fase I y su Estudio de Incidencia Ambiental. ▶ En redacción el Plan Especial de conexión viaria con el Aeropuerto para la extracción de material para la dársena del Puerto. ▶ Área de Reserva: ámbito sin desarrollar incluido en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Nuevo Puerto de Granadilla como área de reserva.

Propuestas estratégicas y de planificación

Función estratégica en la Plataforma	▶ Función básica en la Plataforma Logística, motora del conjunto, que proporciona la conexión exterior para el aprovisionamiento y salida de las mercancías a la misma y al conjunto de la isla, como instalación complementaria al Puerto de Santa Cruz de Tenerife. ▶ En conjunto de las actividades de la Plataforma se relaciona, de una u otra forma, con la portuaria, que se constituye en la pieza central de ordenación de la PLS. ▶ Funcionalidad del Área de Reserva: ámbito de disponibilidad estratégica para actividades de segunda y, principalmente, tercera línea, de gran industria e instalaciones energéticas relacionadas con los tráficos del Puerto, sin fácil ubicación en otros ámbitos del Polígono Industrial.
---	---

Alcance del PTP en el ámbito	<p>Recomendaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Accesibilidad directa a la Autopista TF-1 desde el Área de Reserva. ▶ Coordinación de usos y afecciones. ▶ Reserva del sector oeste para las propuestas estratégicas vinculadas al desarrollo del suelo industrial y sectores relacionados con las infraestructuras energéticas actuales y futuras posibles, con el abastecimiento de graneles, combustibles y materiales, siempre en relación con los tráficos portuarios. ▶ Dotación de accesos al corredor TF-1 y posible conexión con nuevo acceso al Puerto. ▶ Propuesta general de zonificación de usos e infraestructuras ▶ Propuestas de coordinación de oferta de suelo y servicios con el Polígono Industrial. ▶ Estructura viaria interna y de sistemas básicos general. ▶ Organización de Parques de Actividad.
-------------------------------------	--

Propuestas para el planeamiento	<p>Clasificación de suelo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos.
--	---

Zonas de Protección ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ▶ En la primera Fase del Puerto, reserva del suelo paralela al viario de distribución, para encauzar las aguas de los barrancos hacia los extremos de la obra portuaria. En el correspondiente Plan Especial o en el proyecto se definirá una posible ampliación del corredor verde conforme a las necesidades para tal fin. ▶ El Área de Reserva Portuaria, se limita por dos barrancos protegidos en sus bordes este y oeste (Barrancos del Río y del Cobón), y se ve atravesada por otro, el Barranco de El Helecho.
--------------------------------------	--

Localización Sector Puerto. AF-P. Área Funcional Nuevo Puerto Comercial de Granadilla

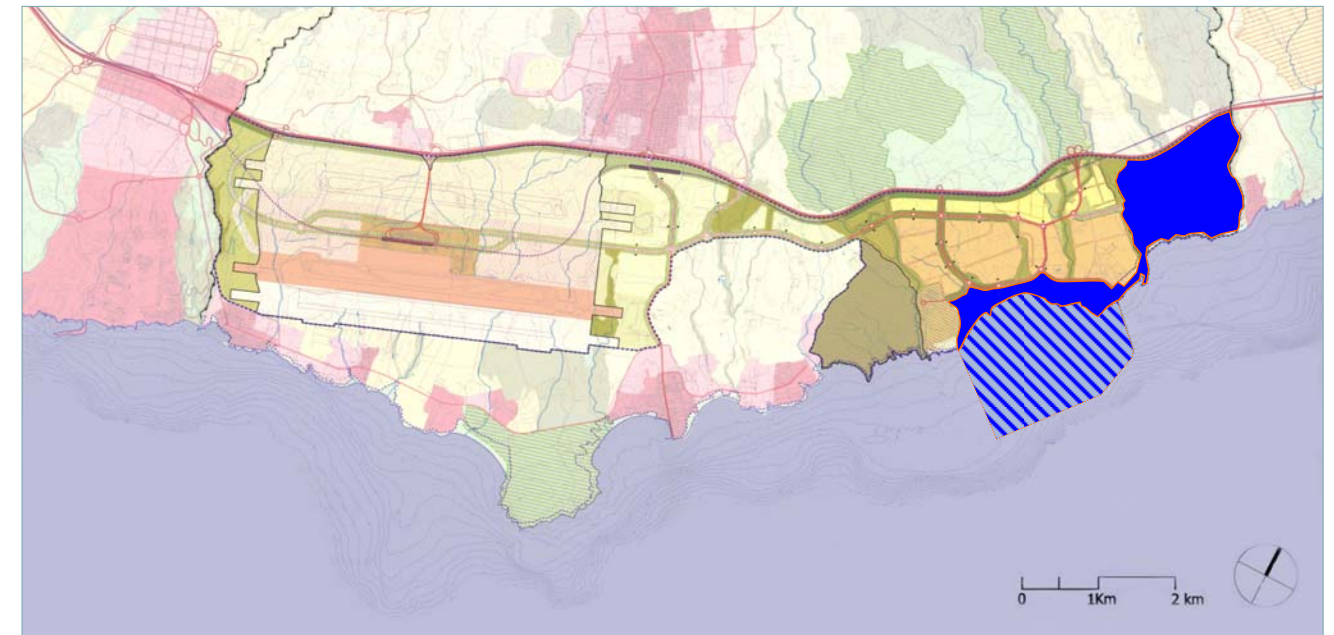


Figura V.2.1. Localización del Sector Puerto. AF – P. Área Funcional Nuevo Puerto Comercial de Granadilla. Elaboración propia.

Propuestas de coordinación

1. Coordinación de usos característicos entre Puerto y Polígono Industrial

▶ Para la consolidación en la Plataforma de un ámbito especializado en la integración de los recursos portuarios con los usos industriales, la generación de energía y las infraestructuras, es necesaria la ordenación y caracterización de usos entre los dos sectores.

▶ Se trata de crear las condiciones óptimas para la instalación de actividades complejas con buenas condiciones de compatibilidad, con espacios e instalaciones concretas y especializadas, evitando la repetición de sectores de pequeña escala que no alcanzarían la carga crítica necesaria para la inversión, acumulación de sinergias, renovación y mantenimiento a largo plazo.

2. Integración de la gestión de la oferta

▶ Sobre la base de diferentes entidades gestoras, la oferta del Área de Reserva debe ser gestionada en coordinación con la Sociedad del Polígono Industrial, complementando actuaciones y creación de suelo especializada según los sectores y su relación con la zona portuaria.

3. Coordinación de infraestructuras

▶ Coordinación con el Polígono Industrial y sus infraestructuras básicas, y con las grandes Infraestructuras energéticas de DISA y UNELCO.

▶ Coordinación con el Polígono Industrial para la disposición de una estación depuradora de aguas residuales, y el emisario submarino de vertido al mar.

▶ Coordinación de redes de abastecimiento de combustible con la AF del Aeropuerto.

▶ Coordinación de canalización de aguas pluviales en el borde norte con el Polígono Industrial.

▶ Posible desarrollo del Corredor Central de conexión con el Aeropuerto, en caso de sinergias positivas entre ambas infraestructuras.

4. Reserva y programación de actuaciones

▶ El sector constituye la principal zona de Reserva Estratégica del conjunto de la Plataforma; tanto la Autoridad Portuaria como la Sociedad del Polígono, deben concertar y regular las actuaciones a corto y largo plazo que mantengan y exploten este concepto de forma activa: programación de suelo, coordinación de productos e infraestructuras, etc.

5. Gestión de residuos

▶ Se contemplarán las medidas para la coordinación de la política de gestión de residuos del sector con el Centro de Tratamiento de Residuos de Arico: reserva de puntos de reciclado, infraestructuras para la integración de residuos y materias entre empresas y el Centro, deberes de los concesionarios, etc.

Propuestas de ordenación

Condiciones de accesibilidad

- ▶ Se tratará de conectar el Área de Reserva al Nuevo Acceso Este al Puerto, para diversificar sus vinculaciones funcionales al Polígono Industrial, su salida exterior y posibilitar la conexión directa con la primera línea portuaria.
- ▶ La conexión viaria del Área de Reserva con el Polígono Industrial se coordinará en trazado y geometría con las Instalaciones de DISA y con el Sector SP2-01, de modo que no suponga la aparición de nuevas afecciones.
- ▶ Se procurará una ordenación que posibilite una conexión futura con el ferrocarril (plataforma reservada), principalmente con primera y segunda línea portuaria.

Condiciones de zonificación

- ▶ Ordenación de los usos básicos de los Parques de Actividad en líneas de actividad, en continuidad con el conjunto de la Plataforma: los criterios de zonificación se basan en los siguientes criterios:
 - ▶ Coexistencia de actividades afines y la exclusión de usos incompatibles en función de los procesos, materias o infraestructuras que les sea características.
 - ▶ Relación funcional directa con el Puerto y el Parque de Actividades de Infraestructuras energéticas (UNELCO-DISA).
 - ▶ Conexión directa a través del corredor norte con el Polígono Industrial.

Integración funcional y accesibilidad

- ▶ Acceso directo desde la Autopista en el nuevo Enlace 1 a la zona portuaria y parques de actividades directamente relacionados (2º línea).
- ▶ Acceso desde el enlace 2 al Corredor Central.
- ▶ Posible viario de conexión entre ambos corredores, manteniendo una franja de reserva.

Protección paisajística y ambiental

- ▶ Ordenación de plataformas con altimetrías adecuadas para la implantación de grandes instalaciones industriales, manteniendo un alto nivel de integración paisajística con los barrancos y el viario estructurante.
- ▶ Protección del Barranco del Río de acuerdo a la normativa correspondiente.
- ▶ Recomendación de conservación del Barranco del Helecho.

Directrices sobre los Parques de Actividad

- AF-P-1**
- ▶ Parques de Actividad en Primera Línea Portuaria.
 - *Terminales graneleras, de mercancía rodada y general y de contenedores.*
- AF-P-2**
- ▶ Zonas de Actividades Logísticas.
 - ▶ Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas.
- AF-P-3, 4, 6 y 7**
- ▶ Zonas de Actividades Logísticas.
 - ▶ Zonas de Industria y Servicios Especiales.
 - ▶ Centros de Servicios Portuarios.
 - ▶ Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas.
 - ▶ Parques de Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos).
 - ▶ Ecoparques.
- AF-P-5, 8 y 9**
- ▶ Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados.
 - ▶ Parques de Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos), en casos singulares.

Actividades incompatibles en AF-P: Las que no tengan relación con actividades portuarias.

Esquema de Ordenación. Sector Puerto. AF-P. Área Funcional Nuevo Puerto Comercial de Granadilla

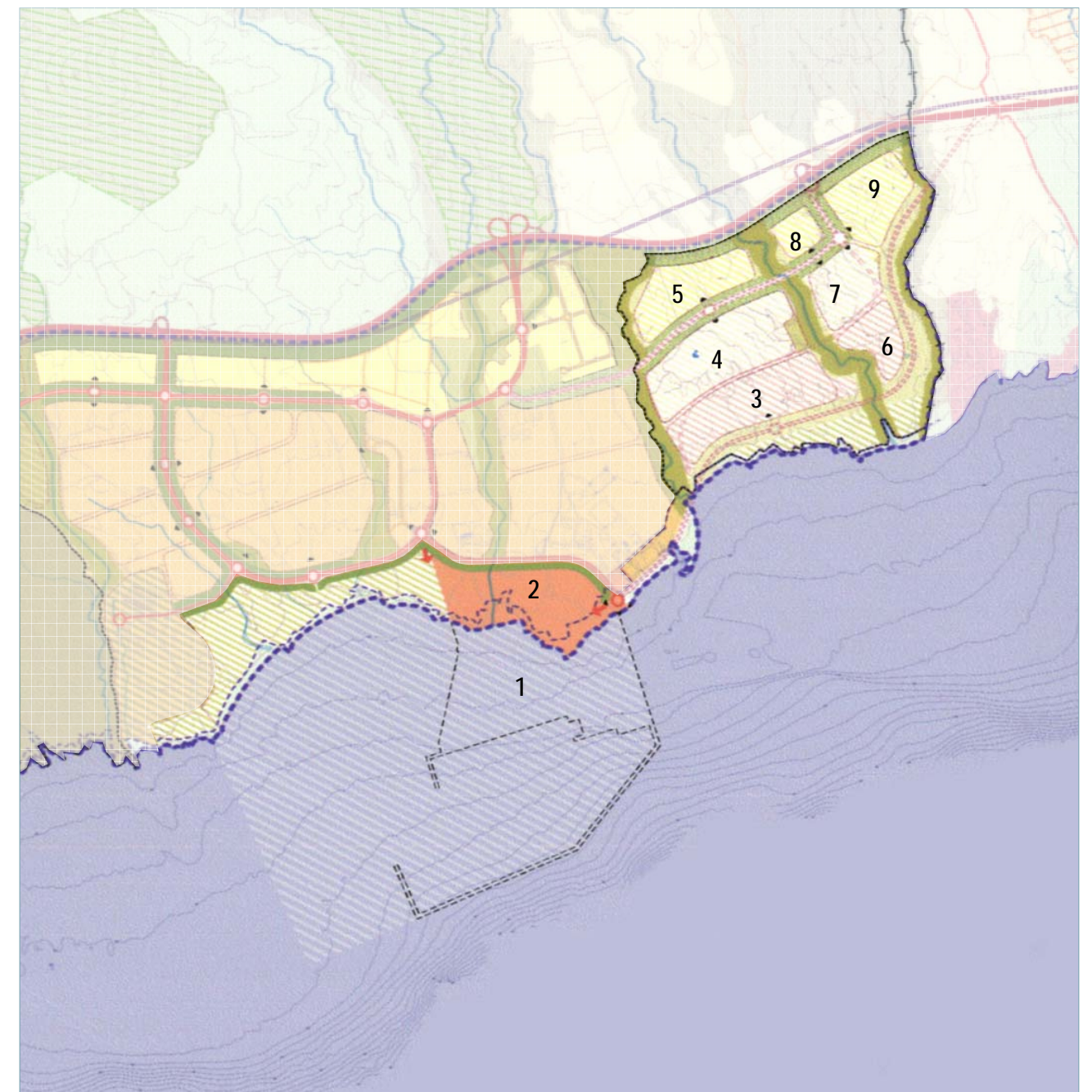


Figura V.2.2. Esquema de Ordenación: Sector Puerto. AF – P. Área Funcional Nuevo Puerto Comercial de Granadilla. Elaboración propia.

Datos básicos

Ámbito	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Incluye el ámbito delimitado en el Plan Director del Aeropuerto y las zonas de protección territorial este y oeste indicadas en el PIOT y el Plan General de Granadilla de Abona.
Superficie	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 1432,5 has (1.117,0 has correspondientes al Sistema General aeroportuario aprobado por el Plan Director).
Conexiones viarias	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Acceso actual directo con la Autopista TF-1 en el enlace 7 (condicionado por la construcción de la pista norte del aeropuerto a corto-medio plazo). ▶ Con el desarrollo de la pista norte hará necesario los nuevos accesos este (en conexión con el enlace 6) y oeste (conexión con el enlace 8) desde la Autopista. ▶ Conexión con el resto de la Plataforma a través del Corredor Central.
Planeamiento vigente	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Plan Director del Aeropuerto. ▶ Suelo Rústico de protección económica en el Plan General de Ordenación Municipal de Granadilla.
Situación actual de desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aprobado el Plan Director del Aeropuerto con fecha 14 de marzo de 2002. ▶ Se encuentra en estudio la planificación de la pista norte y las infraestructuras asociadas.

Propuestas estratégicas y de planificación

Función estratégica en la Plataforma	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Función estratégica básica, como Área Funcional que complementa la conectividad exterior de mercancías del Nuevo Puerto Comercial, y que dota a la Plataforma de un primer nivel de accesibilidad de pasajeros (accesibilidad rápida) a la isla, y de servicios complementarios de valor cualitativo (carga aérea). 		
Propuestas de planificación	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planificación según el Plan Director y Plan Especial del Aeropuerto, en el ámbito del Aeropuerto. ▶ Desarrollo de la pista norte, en fase de estudio. ▶ Coordinación e integración de la zona de servicios aeroportuaria con el AF-I Complejo Terciario y de Servicios, a planificar según el instrumento urbanístico de sectorización de éste. Se redactará un Estudio Aeronáutico en el que se garantice que no se compromete ni la seguridad y ni la regularidad de las operaciones aeronáuticas. ▶ Coordinación de infraestructuras básicas con el entorno funcional. 		
Alcance del PTP en el ámbito	<table border="1"> <tr> <td>Recomendaciones</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Desarrollo de la nueva pista norte. ▶ Nuevos accesos este y oeste al Aeropuerto, y conexión con el Corredor Central de la Plataforma. ▶ Ordenación de las actividades del Lado Tierra en disposición central entre pistas, con un Sistema Viario Central del Aeropuerto. ▶ Direccionamiento preferente de los servicios a pasajeros hacia el oeste de los terminales, y los de carga aérea y servicios a las aeronaves, hacia el este. </td> </tr> </table>	Recomendaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Desarrollo de la nueva pista norte. ▶ Nuevos accesos este y oeste al Aeropuerto, y conexión con el Corredor Central de la Plataforma. ▶ Ordenación de las actividades del Lado Tierra en disposición central entre pistas, con un Sistema Viario Central del Aeropuerto. ▶ Direccionamiento preferente de los servicios a pasajeros hacia el oeste de los terminales, y los de carga aérea y servicios a las aeronaves, hacia el este.
Recomendaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Desarrollo de la nueva pista norte. ▶ Nuevos accesos este y oeste al Aeropuerto, y conexión con el Corredor Central de la Plataforma. ▶ Ordenación de las actividades del Lado Tierra en disposición central entre pistas, con un Sistema Viario Central del Aeropuerto. ▶ Direccionamiento preferente de los servicios a pasajeros hacia el oeste de los terminales, y los de carga aérea y servicios a las aeronaves, hacia el este. 		
Propuestas para el planeamiento	<p>Clasificación de suelo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos, en el ámbito del Aeropuerto y en la Balsa de El Saltadero. ▶ Suelo Rústico de Protección Natural o Paisajística en los barrancos de Los Balos y de La Orchilla ▶ Suelo Urbanizable No Sectorizado en área oriental. ▶ Suelo Rústico de Protección Territorial en el resto de los espacios que articulan el aeropuerto con su entorno. 		
Zonas de Protección ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Barranco de Los Balos, en el extremo este del Aeropuerto. ▶ En el borde oeste del Aeropuerto, protección del Barranco de La Orchilla. 		

Localización AF-A. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur

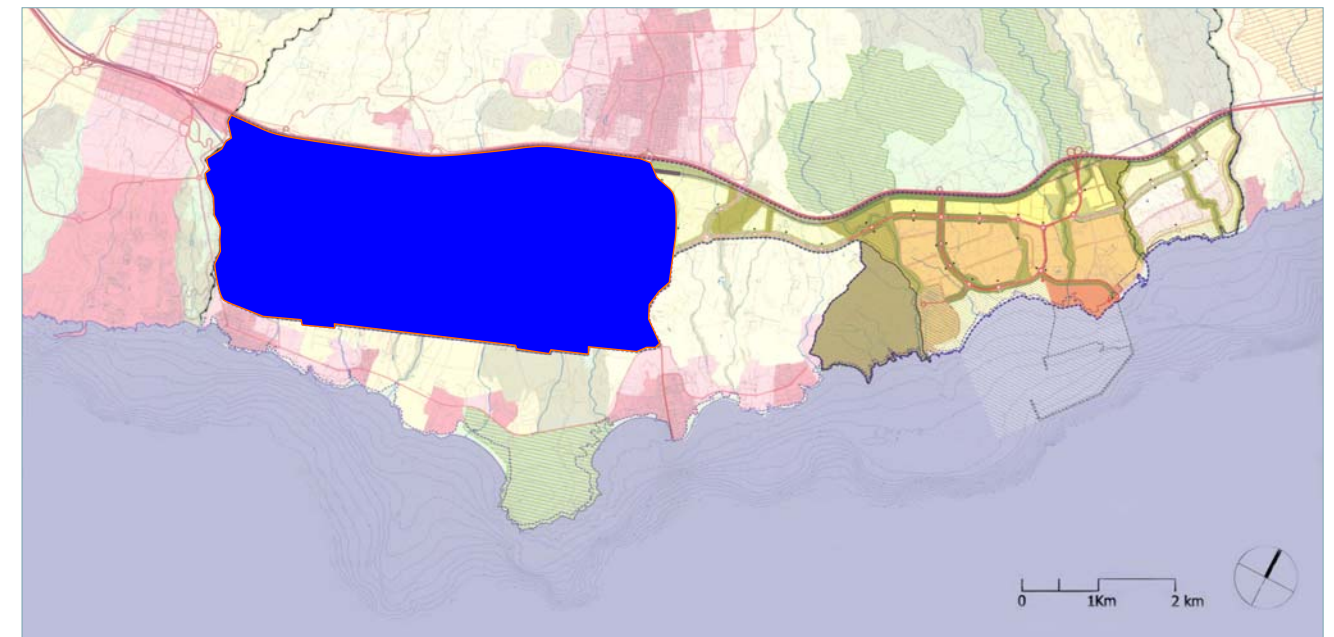


Figura V.2.3. Localización del Sector Aeropuerto. AF – A. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur. Elaboración propia.

Propuestas de coordinación

1. Coordinación de infraestructuras

- ▶ Coordinación de infraestructuras de abastecimiento de agua y redimensionamiento con el entorno (suelos al este).
- ▶ Red de drenaje de canalización de barrancos afectados por la nueva pista.
- ▶ Coordinación de abastecimiento de combustible desde el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

2. Coordinación de la planificación y gestión

- ▶ Coordinación de AENA con el Ayuntamiento de Granadilla de Abona y con el Cabildo Insular de Tenerife para el trazado del Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto.
- ▶ Coordinación con el entorno funcional para las afecciones generales en el Complejo Terciario y de Servicios.
- ▶ A medio y largo plazo, coordinación comercial con la entidad gestora del Entorno Funcional para la orientación de la comercialización de las áreas limítrofes de ambos ámbitos.
- ▶ En caso necesario, coordinación con el Ayuntamiento de Granadilla de Abona para la redefinición puntual de algún límite de la Zona de Servicio, si el trazado definitivo de las conexiones entre pistas así lo requiere.
- ▶ Coordinación en ordenación y diseño de Estación de San Isidro del Tren del Sur, para dar servicio al núcleo de San Isidro.

3. Gestión de residuos

- ▶ Se contemplarán las medidas para la coordinación de la política de gestión de residuos del sector con el Centro de Tratamiento de Residuos de Arico: reserva de puntos de reciclado, infraestructuras para la integración de residuos y materias entre empresas y el Centro, deberes de los concesionarios, etc.

Propuestas de ordenación

Crterios
indicativos de
accesibilidad y
ordenación de
actividades
complementari
as en el lado
tierra

- ▶ A corto plazo, posibilidad de desarrollo de la carretera de conexión entre la futura pista norte del aeropuerto y el Nuevo Puerto Comercial (tramo del Corredor Central) para aprovechar las sinergias entre ambas infraestructuras.
- ▶ Coordinación de la estructura del aeropuerto con el trazado del Corredor Central de la Plataforma, como elemento viario, paisajístico e infraestructural que cohesiona y unifica el conjunto.
- ▶ La conexión entre pistas, básica para la funcionalidad del futuro aeropuerto, podría conllevar a una reconsideración de los actuales límites de la Zona de Servicio del Aeropuerto, con modificaciones puntuales.
- ▶ Coordinación de usos cualificados y de servicios aeroportuarios en relación con este eje, prolongado en el interior del Aeropuerto a través del Sistema Viario Central del Aeropuerto:
 - ▶ En la zona occidental de los terminales se desarrollarán, preferentemente, los parques aeroportuarios de actividades más cualificadas, relacionadas con el movimiento de salida y entrada de turistas y residentes hacia el entorno turístico de Los Cristianos, Rasca, etc. (Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero).
 - ▶ En la zona oriental de los terminales se localizarán preferentemente las zonas de carga aérea y logística aeroportuaria, servicios, infraestructuras, y actividades más directamente relacionados con las actividades económicas propias de la Plataforma (Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios, Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves y Parques de Servicios Aeroportuarios Generales).
- ▶ Coordinación de la posición altimétrica de la pista norte con la planificación a largo plazo del Complejo Terciario y de Servicios al este, en función de servidumbres aeronáuticas sobre la estructura viaria general, e impacto sonoro sobre los usos.
- ▶ Integración del "Tren del Sur" en el recinto aeroportuario y resolución de altimetrías.
- ▶ El trazado del Nuevo acceso Este al aeropuerto se resolverá internamente en el ámbito funcional, en coordinación con la Autopista TF-1.

Directrices
sobre los
Parques de
Actividad

- ▶ Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero.
- ▶ Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios.
- ▶ Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves.
- ▶ Parques de Servicios Aeroportuarios Generales.

Actividades incompatibles en AF-A: Las que no tengan relación con actividades aeroportuarias.

Esquema de Ordenación: Sector Aeropuerto. AF – A. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur

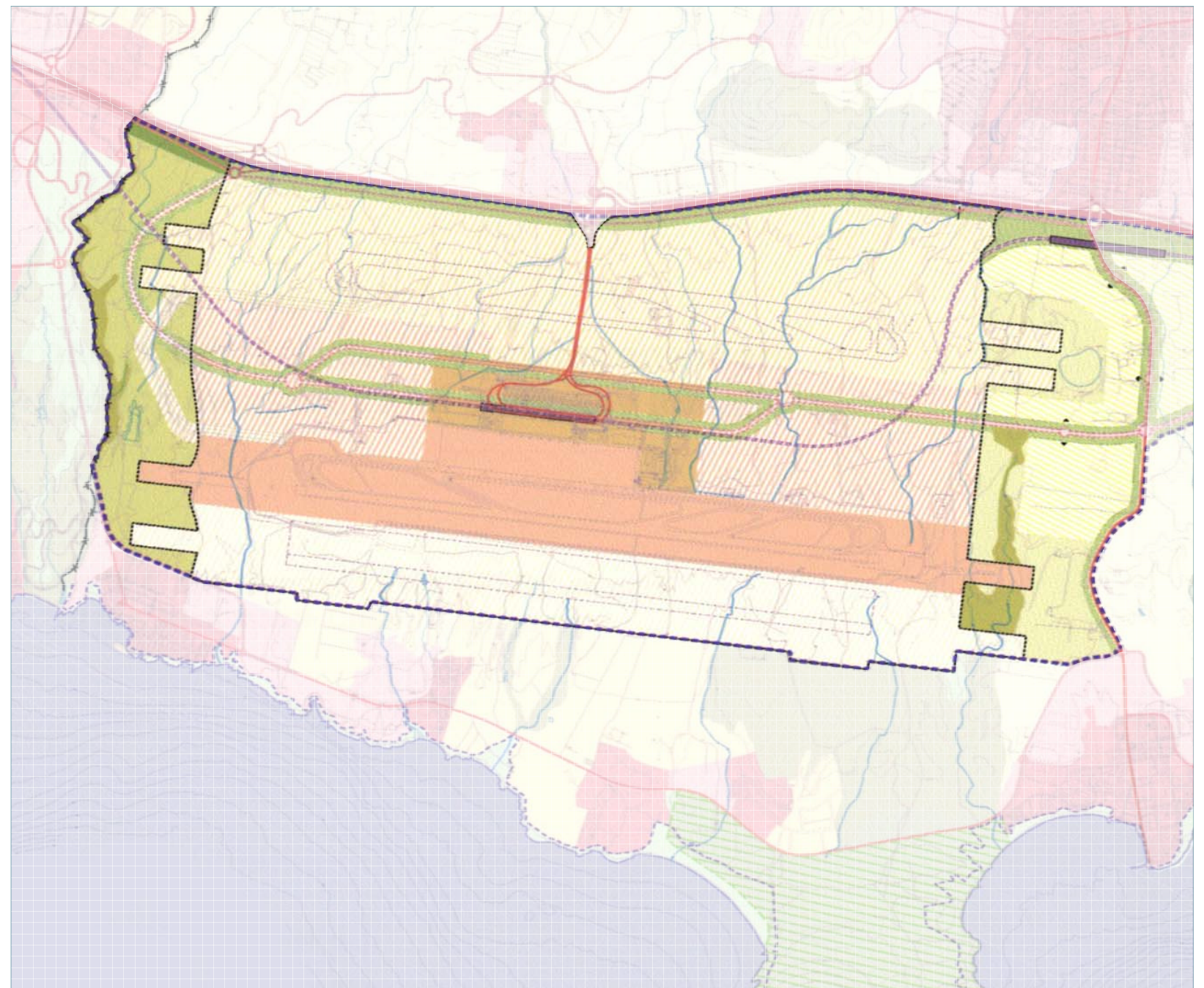


Figura V.2.4. Esquema de Ordenación: Sector Aeropuerto. AF – A. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur. Elaboración propia.

Datos básicos

Ámbito	Sector AF – I 1 del Polígono Industrial de Granadilla.
Superficie	99,41 has de suelo.
Conexiones viarias	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Area con conexión a los enlaces 3 y 4 de la Autopista TF-1. ▶ El ámbito comprende el tramo ya realizado en el Polígono Industrial del Corredor Central y el distribuidor en lazo del viario del sur del Polígono. ▶ Comunicación directa con el resto de sectores del AF del Entorno Funcional-Interpuerto y con la primera fase de desarrollo del Puerto.
Planeamiento vigente	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sector incluido en el Sector SP1 del Polígono Industrial de Granadilla. ▶ Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, aprobado definitivamente el 26 de enero de 2005. ▶ Clasificación del suelo en el Plan General de Granadilla: Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado - Industrial Estratégico. ▶ El Plan Director del Polígono Industrial de Granadilla es un documento rector sin vinculación urbanística.
Situación actual de desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Suelo propiedad de la Sociedad del Polígono Industrial, sin desarrollo urbanístico ▶ Ordenación condicionada en el borde oriental por el sector SP2-02, ya urbanizado, y el barranco que lo limita, Barranco de Las Monjas.

Propuestas estratégicas y de planificación

Función estratégica en la Plataforma	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dotación eficaz de suelo para el desarrollo de usos industriales comunes, logísticos y de servicios característicos de la tercera línea de actividad, y en la cuarta línea en los ámbitos de fachada a la TF-1. ▶ Creación de oferta flexible y modular, gestionada y comercializada por la Sociedad del Polígono Industrial. ▶ Vinculación estratégica alta con actividades asociadas al Puerto y los Parques de Infraestructuras Energéticas, en función de las necesidades de comunicación viaria y de la red de infraestructuras respectivamente. 				
Alcance del PTP en el ámbito	<table border="1"> <tr> <td>Normas Directivas de obligado cumplimiento</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Propuestas de usos característicos e incompatibles, incluidas en las Tipologías de Parques de Actividad. ▶ Ordenación de barrancos. </td> </tr> <tr> <td>Recomendaciones</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Organización y distribución de los Parques de Actividad. ▶ Localización de accesos a los Parques de Actividad (glorietas). </td> </tr> </table>	Normas Directivas de obligado cumplimiento	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Propuestas de usos característicos e incompatibles, incluidas en las Tipologías de Parques de Actividad. ▶ Ordenación de barrancos. 	Recomendaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Organización y distribución de los Parques de Actividad. ▶ Localización de accesos a los Parques de Actividad (glorietas).
Normas Directivas de obligado cumplimiento	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Propuestas de usos característicos e incompatibles, incluidas en las Tipologías de Parques de Actividad. ▶ Ordenación de barrancos. 				
Recomendaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Organización y distribución de los Parques de Actividad. ▶ Localización de accesos a los Parques de Actividad (glorietas). 				
Propuestas para el planeamiento	<p>Clasificación de suelo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado a desarrollar mediante Plan Parcial por etapas programadas en función de la demanda especializada de suelo en Parques de Actividad. ▶ Ordenación básica de usos característicos e incompatibles según Líneas de Actividad. 				
Zonas de Protección ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Protección del Barranco del Charcón, en el borde oeste del sector, en la zona de acceso al ITER, para dar una mayor amplitud al corredor verde. ▶ En el borde este, protección del Barranco de Las Monjas. 				

Localización AF-I.1. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla

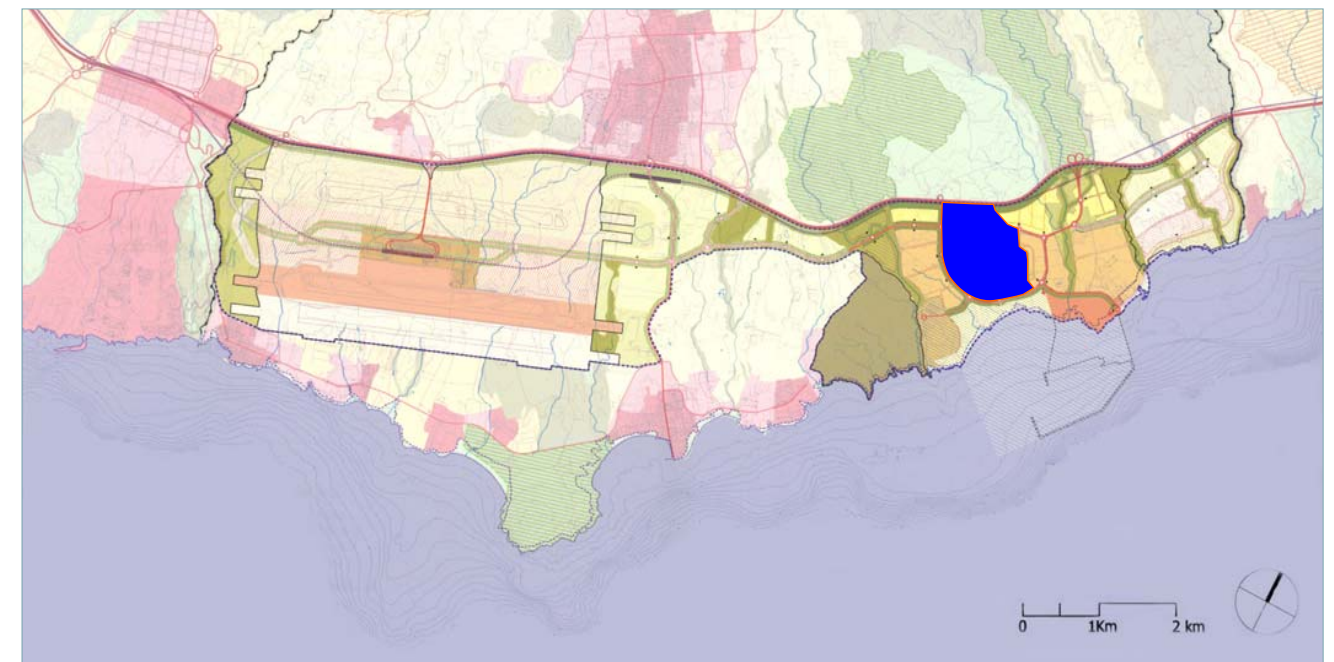


Figura V.2.5. Localización del Sector AF – I.1. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.

Propuestas de coordinación

1. Creación de oferta especializada

- ▶ El crecimiento del Polígono Industrial esta vinculado a las demandas estratégicas derivadas del Nuevo Puerto Comercial y a las posibilidades de integración de la oferta de suelo altamente especializado con la zona de reserva del AF del Puerto.
- ▶ El objetivo de la coordinación es el desarrollo de suelo de uso industrial vinculado a las infraestructuras energéticas y el abastecimiento de materiales.

2. Adaptación del sector al terreno

- ▶ El Polígono necesita mantener la imagen de calidad e integración paisajística que ha caracterizado su ordenación general y las inversiones realizadas en infraestructuras viarias, por lo que el trazado de taludes y plataformas debe realizarse con criterios que garanticen un bajo impacto visual. La propuesta de terrazas incluida en los planos de ordenación se incluye con un carácter meramente indicativo.

3. Programación

- ▶ El Plan se desarrollará:
 - Cuando exista una demanda adecuada para el 25% de la superficie global o el 50 % de dos Parques de Actividad.
 - El sector SP2-02 deberá estar promovido al menos en un 75% de su superficie, y ocupadas el 50% de las parcelas.
 - Cuando la demanda de suelo de Industria Básica sea superior al 50% de su superficie.

4. Coordinación de Infraestructuras

- ▶ Infraestructuras apoyadas fundamentalmente en las existentes del Polígono Industrial.
- ▶ Las nuevas realizaciones se canalizarán fundamentalmente por los corredores viarios principales planificados.

5. Gestión de residuos

- ▶ El Plan Parcial contemplará las medidas para la coordinación de la política de gestión de residuos del sector con el Centro de Tratamiento de Residuos de Arico: reserva de puntos de reciclado, infraestructuras, deberes de los propietarios, etc.

Propuestas de ordenación

Condiciones de accesibilidad

- ▶ El acceso al viario estructurante de los Parques de Actividad se realiza desde las glorietas del sistema básico.
- ▶ El Centro de Servicios Integrados y parcelas con superficie superiores a 10 has podrán contar con accesos independientes, desde el viario estructurante.

Altimetría

- ▶ La ordenación de las plataformas por el Plan Parcial podrá adaptarse a la topografía original del terreno, o, por el contrario, la ordenación en terrazas, con pendientes máximas acotadas, compatibles con los usos logísticos necesarios el desarrollo de las funciones estratégicas derivadas del Puerto. 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 se incluye con un carácter meramente indicativo.

Reglas de agrupamiento de Parques

- ▶ Se permite la agrupación e integración de Parques de Actividad, manteniendo la zonificación de usos asociada a las delimitaciones de los Parques de origen.

Directrices sobre los Parques de Actividad

AF-I.1-1

- ▶ Parques de Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos).
- ▶ Parques Logísticos y de Distribución.
- ▶ Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas.
- ▶ Ecoparques.

AF-I.1-2

- ▶ Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados.
- ▶ Parques de Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos) *con carácter compatible*.

Actividades incompatibles en AF-I.1: Parques de Infraestructuras Energéticas.

Esquema de Ordenación: Sector AF – I.1. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla

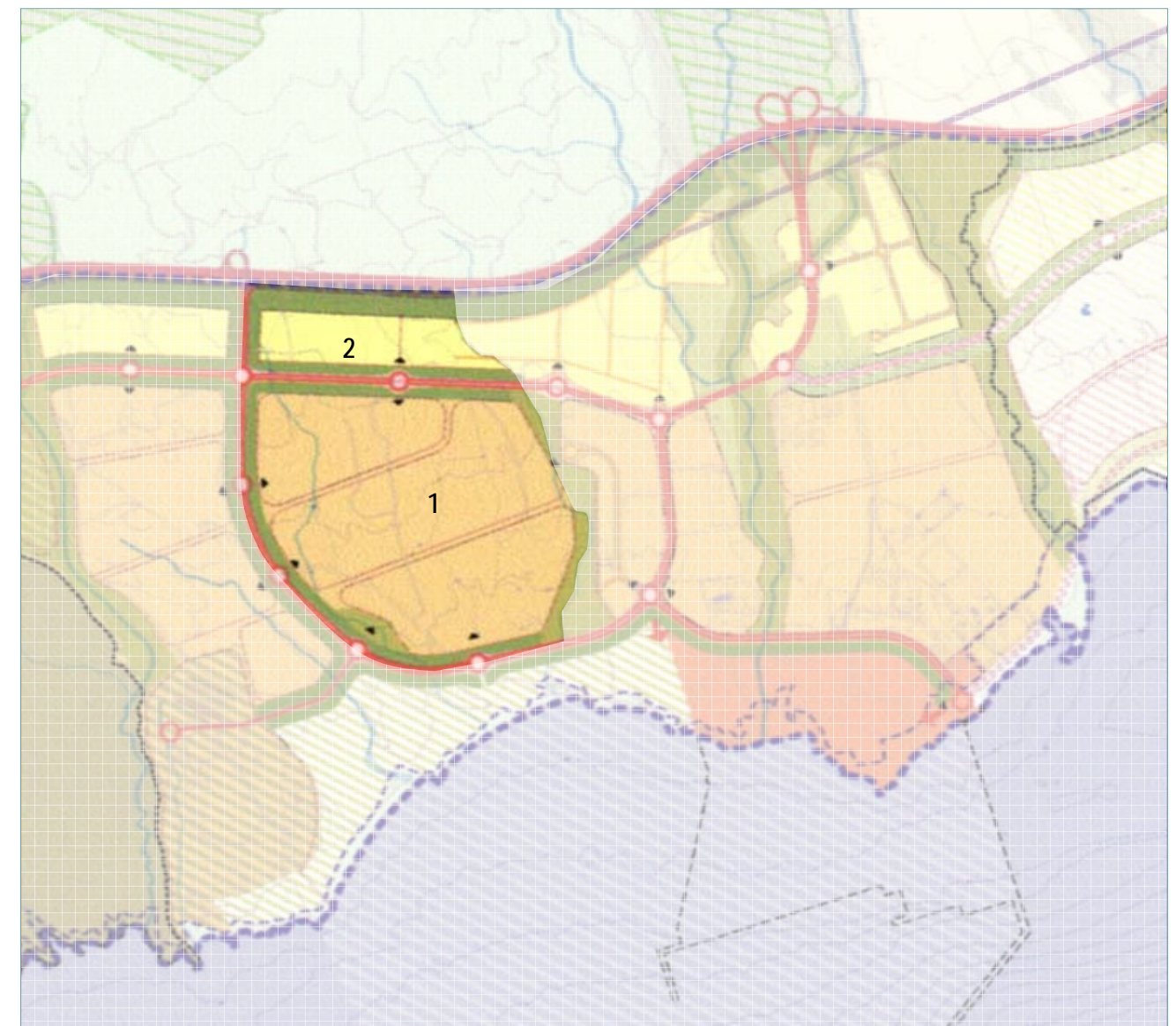


Figura V.2.6. Esquema de Ordenación: Sector AF – I.1. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.

Datos básicos

Ámbito	Sector AF – I. 2 del Polígono Industrial de Granadilla.
Superficie	122,75 has de suelo.
Conexiones viarias	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Area con conexión al nudo 4 de la Autopista TF-1. ▶ El ámbito comprende el tramo del Corredor Central, en prolongación hacia el oeste del tramo ya existente. ▶ Comunicación directa con el resto de sectores del AF Polígono y la Zona Funcional Complejo Terciario y de Servicios.
Planeamiento vigente	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sector incluido en el Sector SP1 del Polígono Industrial de Granadilla. ▶ Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, aprobado definitivamente el 26 de enero de 2005. ▶ Clasificación del suelo en el Plan General de Granadilla: Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado - Industrial Estratégico. ▶ El Plan Director del Polígono Industrial de Granadilla es un documento rector sin vinculación urbanística.
Situación actual de desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Suelo propiedad de la Sociedad del Polígono Industrial, sin desarrollo urbanístico. ▶ Ordenación condicionada al sur por el ITER y al oeste por Montaña Pelada y el Barranco de El Charcón que los limita. ▶ A medio plazo, condicionado por la carretera entre el área de extracción de material del Aeropuerto y el Puerto.

Propuestas estratégicas y de planificación

Función estratégica en la Plataforma	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Suelo a medio plazo para el desarrollo de usos logísticos e industriales de carácter cualificado, característicos de la Tercera Línea, con oferta gestionada y comercializada por la Sociedad del Polígono Industrial. ▶ Posible reserva para Parques de Actividad especializados: a) monocliente, con buenas condiciones de integración paisajística en Montaña Pelada; b) reserva de suelo para actividades tecnológicas relacionadas con el entorno del ITER. ▶ Vinculación estratégica alta con actividades logísticas asociadas al Puerto, en función de su desarrollo a medio plazo, en los sectores por debajo del Corredor Central. ▶ Reserva de espacios destinados a albergar actividades compatibles con el Barranco de El Charcón, preferiblemente dotaciones y equipamientos (ligados a usos científicos, ocio y medioambiente) compatibles con la conexión medioambiental entre Montaña Pelada y las montañas de Ifara y Los Riscos propuesto. ▶ Vinculación estratégica baja con actividades asociadas a los Parques de Infraestructuras Energéticas. ▶ Reserva para la creación de oferta flexible y modular, gestionada y comercializada por la Sociedad del Polígono Industrial.
Alcance del PTP en el ámbito	<p>Normas Directivas de obligado cumplimiento</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Propuestas de usos característicos e incompatibles, incluidas en las Tipologías de Parques de Actividad. ▶ Establecimiento de un corredor verde entre Montaña Pelada y Las Montañas de Ifara y Los Riscos. ▶ Ordenación de barrancos. <p>Recomendaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Organización y distribución de los Parques de Actividad. ▶ Localización de accesos a los Parques de Actividad (glorietas).
Propuestas para el planeamiento	<p>Clasificación de suelo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado a desarrollar mediante Planes Parciales por etapas programadas en función de la demanda especializada de suelo en Parques de Actividad. ▶ Ordenación básica de usos característicos e incompatibles según Líneas de Actividad.
Zonas de Protección ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Condiciones de conexión verde e integración con Montaña Pelada, y con las montañas de Ifara y Los Riscos. ▶ Protección del Barranco del Charcón, en el borde oeste del sector, en la zona de acceso al ITER, integrado en el corredor verde y proporcionando una mayor amplitud.

Localización AF-I.2. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla

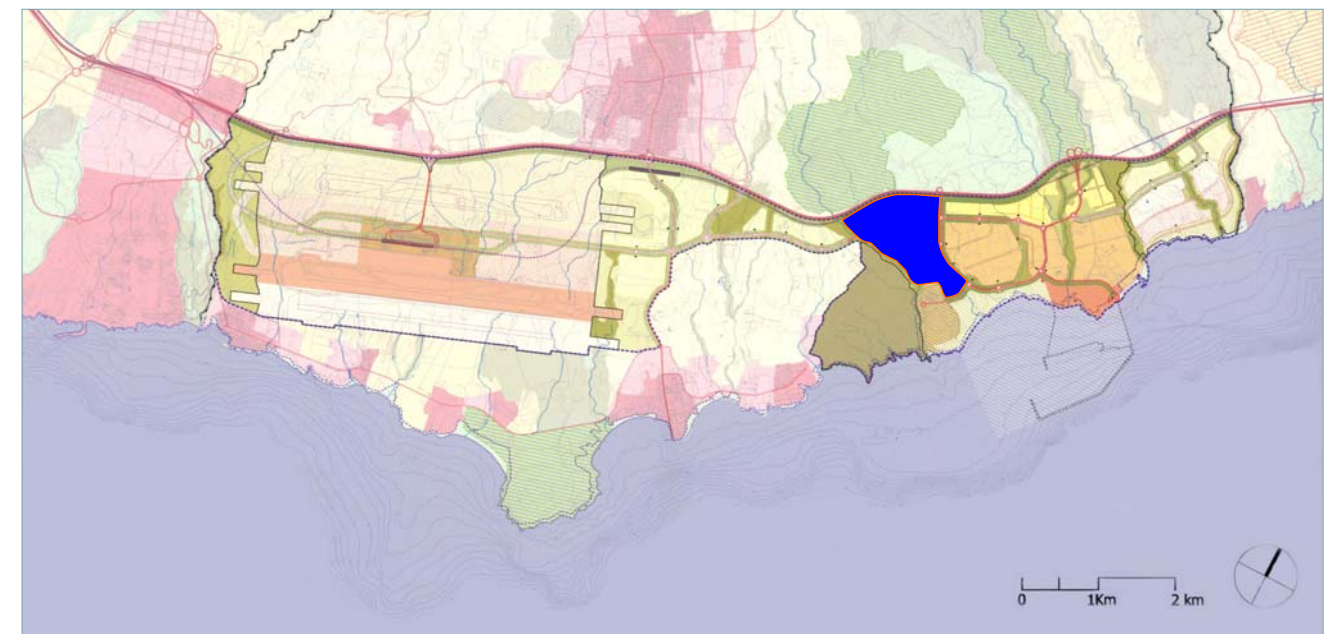


Figura V.2.7. Localización del Sector AF – I.2. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.

Propuestas de coordinación

1. Creación de oferta especializada

- ▶ El crecimiento del Polígono en este sector está vinculado a las demandas complementarias derivadas del Puerto y a la dotación de suelo para las actividades logísticas integradas entre el Puerto y el aeropuerto, previas al desarrollo del Complejo Terciario y de Servicios.
- ▶ El objetivo de la coordinación es el desarrollo de suelo de usos complementarios y cualificados directamente vinculados a las infraestructuras energéticas.

2. Adaptación del sector al terreno

- ▶ El Polígono necesita mantener la imagen de calidad e integración paisajística que ha caracterizado su ordenación general y las inversiones realizadas en infraestructuras viarias, por lo que el trazado de taludes y plataformas debe realizarse con criterios que garanticen un bajo impacto visual.
- ▶ Especialmente importante en este sector es la integración con el entorno de Montaña Pelada y la Montaña de los Riscos, estableciendo para ello un corredor verde de conexión.

3. Programación

- ▶ El Plan se desarrollará:
 - Cuando exista una demanda adecuada para el 25% de la superficie global o el 50 % de dos Parques de Actividad.
 - El sector SP2-01 deberá estar promovido al menos en un 75% de su superficie, y ocupadas el 50% de las parcelas.

4. Coordinación de Infraestructuras

- ▶ Apoyo en el Corredor Central y en viario existente del Polígono, y en las infraestructuras generales ya existentes en el mismo.
- ▶ Compatibilizar la continuidad y conexión de infraestructuras con el ITER.

5. Gestión de residuos

- ▶ El Plan Parcial contemplará las medidas para la coordinación de la política de gestión de residuos del sector con el Centro de Tratamiento de Residuos de Arico: reserva de puntos de reciclado, infraestructuras, deberes de los propietarios, etc.

Propuestas de ordenación

Condiciones de accesibilidad

- ▶ El acceso al viario estructurante de los Parques de Actividad se realiza desde las glorietas del sistema básico.
- ▶ El Centro de Servicios Integrados y parcelas con superficie superiores a 5 has podrán contar con accesos independientes.

Altimetría

- ▶ La ordenación de las plataformas por el Plan Parcial podrá adaptarse a la topografía original del terreno, o, por el contrario, la ordenación en terrazas, con pendientes máximas acotadas, compatibles con los usos logísticos necesarios el desarrollo de las funciones estratégicas derivadas del Puerto. 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.

Reglas de agrupamiento de Parques

- ▶ Se permite la agrupación e integración de Parques de Actividad, manteniendo la zonificación de usos asociada a las delimitaciones de los Parques de origen.

Directrices sobre los Parques de Actividad

AF-I.2-1

- ▶ Parques Tecnológicos y Dotacionales del Área Funcional Interpuerto.
- ▶ Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados.

AF-I.2-2

- ▶ Parques Tecnológicos y Dotacionales del Área Funcional Interpuerto (*relacionados con el ITER*).
- ▶ Parques de Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos).
- ▶ Parques Logísticos y de Distribución.
- ▶ Ecoparques.

AF-I.2-3 y 4

- ▶ Parques tecnológicos y Dotacionales (Científicos) del Área Funcional Interpuerto (*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.

Actividades incompatibles en AF-I.2: Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas.

Esquema de Ordenación: Sector AF – I.2. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla

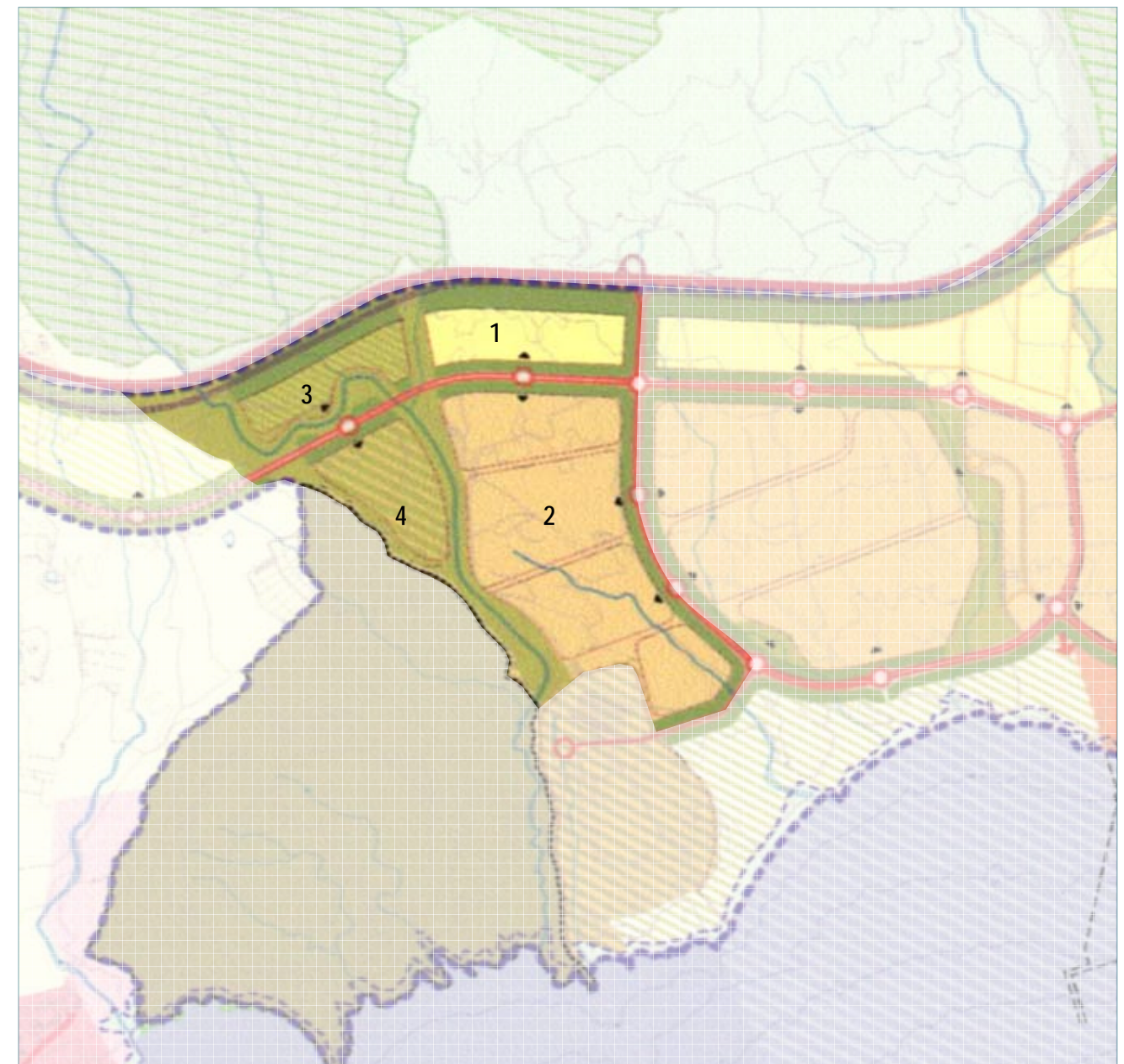


Figura V.2.8. Esquema de Ordenación: Sector AF – I.2. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.

Datos básicos

Ámbito	▶ Sector coincidente con el área delimitada en el Plan General de Ordenación Municipal de Granadilla como Área Estratégica de Actividades Terciaras, Logísticas y de Transporte.
Superficie	▶ 146,8 has de suelo.
Conexiones viarias	▶ Acceso directo a la Autopista TF-1 en los enlaces 5 y 6. ▶ Conexión con el AF del Polígono Industrial de Granadilla y el AF del Aeropuerto Tenerife Sur mediante el corredor central. ▶ Accesibilidad directa a los núcleos urbanos de San Isidro y El Médano, viario transversal TF-64.
Planeamiento vigente	▶ Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, aprobado definitivamente el 26 de enero de 2005. ▶ Clasificación del suelo en el Plan General de Granadilla: Suelo Urbanizable No Sectorizado - Estratégico.
Situación actual de desarrollo	▶ Suelo de propiedad privada, con importantes sectores pertenecientes a la Sociedad del Polígono Industrial, sin desarrollo urbanístico.

Propuestas estratégicas y de planificación

Función estratégica en la Plataforma	▶ Configuración de un territorio de interrelación entre el Aeropuerto y el Puerto. ▶ Reserva de suelo a medio y largo plazo para el desarrollo de usos terciarios, dotacionales, logísticos y de transporte que complemente el Área Funcional del Aeropuerto y colaboren en la coordinación de actividades entre ésta y el Polígono Industrial de Granadilla.				
Alcance del PTP en el ámbito	<table border="1"> <tr> <td>Normas Directivas de obligado cumplimiento</td> <td>▶ Propuestas de usos característicos e incompatibles, incluidas en las Tipologías de Parques de Actividad. ▶ Estructura viaria general, modificable en función de la protección de barrancos y los estudios funcionales necesarios.</td> </tr> <tr> <td>Recomendaciones</td> <td>▶ Organización y distribución de los Parques de Actividad. ▶ Localización de accesos a los Parques de Actividad (glorietas).</td> </tr> </table>	Normas Directivas de obligado cumplimiento	▶ Propuestas de usos característicos e incompatibles, incluidas en las Tipologías de Parques de Actividad. ▶ Estructura viaria general, modificable en función de la protección de barrancos y los estudios funcionales necesarios.	Recomendaciones	▶ Organización y distribución de los Parques de Actividad. ▶ Localización de accesos a los Parques de Actividad (glorietas).
Normas Directivas de obligado cumplimiento	▶ Propuestas de usos característicos e incompatibles, incluidas en las Tipologías de Parques de Actividad. ▶ Estructura viaria general, modificable en función de la protección de barrancos y los estudios funcionales necesarios.				
Recomendaciones	▶ Organización y distribución de los Parques de Actividad. ▶ Localización de accesos a los Parques de Actividad (glorietas).				
Propuestas para el planeamiento	<p>Clasificación de suelo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Suelo Urbanizable No Sectorizado, con carácter de reserva estratégica a largo plazo. ▶ Propuesta indicativa de sectorización del ámbito: dos sectores, oriental y occidental, separados por el nuevo acceso este al Aeropuerto y el Barranco de La Barca. El segundo sector incluye los suelos urbanizables no sectorizados englobados en el Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur. ▶ Desarrollo de la planificación, a largo plazo, por la entidad gestora del Polígono Industrial, posibles entidades de gestión global de la Plataforma, o iniciativas privadas mediante convenios con el Cabildo Insular y el Ayuntamiento de Granadilla. ▶ 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. 				
Zonas de Protección ambiental	▶ Protección del Barranco de la Barca, que integrará la nueva estación depuradora comarcal de Granadilla propuesta en el Plan General.				

Localización AF-I.3. Área Funcional Interpuerto – Complejo Terciario y de Servicios

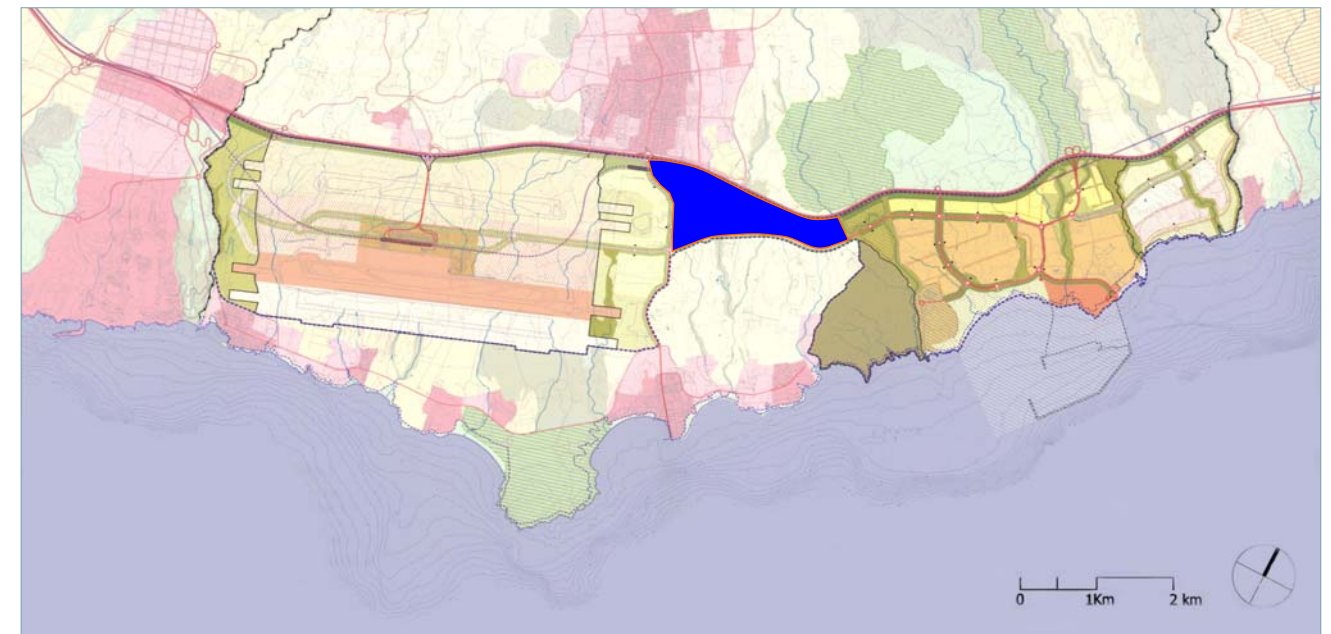


Figura V.2.9. Localización del Sector AF – I.3. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.

Propuestas de coordinación

1. Reserva de suelo para oferta especializada

- ▶ El desarrollo de este sector del Interpuerto está vinculado a las posibles necesidades de integración de la oferta de suelo entre el Aeropuerto y el Polígono Industrial de Granadilla.
- ▶ De acuerdo a la relación directa con el núcleo de San Isidro y el carácter de puerta de entrada a El Médano, las tipologías deberían ser exclusivamente aquellas que tengan bajo impacto ambiental y urbanístico.
- ▶ Las fases de actuación deben coordinarse con el crecimiento del Polígono Industrial.

2. Infraestructuras

- ▶ Independientemente de la sectorización del suelo, la zona es un punto de articulación de infraestructuras internas a la Plataforma y de relación con las áreas urbanas.
- ▶ Posible necesidad de coordinar el tramo del Corredor Central, de conexión entre el Polígono Industrial y el Aeropuerto, en caso de haber sinergias entre Puerto y Aeropuerto.
- ▶ Coordinación con las infraestructuras existentes en el entorno este del Aeropuerto: Embalse de El Saltadero, Estación Depuradora Comarcal de Granadilla.
- ▶ Coordinación en ordenación y diseño de Estación de San Isidro del Tren del Sur, para dar servicio al núcleo de San Isidro.

3. Relación con el Aeropuerto y la pista norte

- ▶ 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 de la PLS entre el Puerto y aeropuerto y a reequilibrar las rasantes definitivas del 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 a implantar en el sector. Se redactará un Estudio Aeronáutico en el que se garantice que no se compromete ni la seguridad y ni la regularidad de las operaciones aeronáuticas de la nueva pista norte del Aeropuerto.

4. Dotaciones y servicios

- ▶ La singularidad del sector, en el centro de gravedad del territorio de actividades económicas, urbanas y dotacionales aconseja coordinar la planificación de servicios con las necesidades concretas del sur de San Isidro, la zona turística de El Médano y el proyecto del Centro Insular del Motor.

5. Gestión de residuos

- ▶ Se contemplarán las medidas para la coordinación de la política de gestión de residuos del sector con el Centro de Tratamiento de Residuos de Arico: reserva de puntos de reciclado, infraestructuras para la integración de residuos y materias entre empresas y el Centro, deberes de los concesionarios, etc.

Propuestas de ordenación

Condiciones de accesibilidad

- ▶ Se modifica 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 menor impacto ambiental y paisajístico.
- ▶ El acceso al viario estructurante de los Parques de Actividad se realizará desde las glorietas del sistema básico, propuesta de forma indicativa. El Plan de Sectorización fijará la localización.
- ▶ Es muy importante coordinar la accesibilidad a la nueva estación de San Isidro y configurar un área adecuada de servicio en su entorno, para integrarla en el núcleo de San Isidro.

Relación con el Área Funcional del Aeropuerto

- ▶ Los Parques de Actividad del subsector oeste están fuertemente afectados por las condiciones de trazado final de la Pista norte del Aeropuerto.
- ▶ En todo caso, se considera estructurante en la ordenación compatibilizar la accesibilidad directa a la estación de ferrocarril tanto desde los Parques de Actividad como desde el núcleo de San Isidro, posiblemente a distintos niveles.

Directrices sobre los Parques de Actividad

AF-I.3-1

- ▶ Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados.
- ▶ Parques Tecnológicos y Dotacionales del Área Funcional Interpuerto.
- ▶ Parques de Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos), *recomendado sólo con condiciones de calidad elevada.*

AF-I.3-2

- ▶ Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados.
- ▶ Parques Tecnológicos y Dotacionales del Área Funcional Interpuerto.
- ▶ Parques de Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos).
- ▶ Parques Logísticos y de Distribución.

Actividades incompatibles en AF-I.3: Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas.

Esquema de Ordenación: Sector AF – I.3. Área Funcional Interpuerto – Complejo Terciario y de Servicios

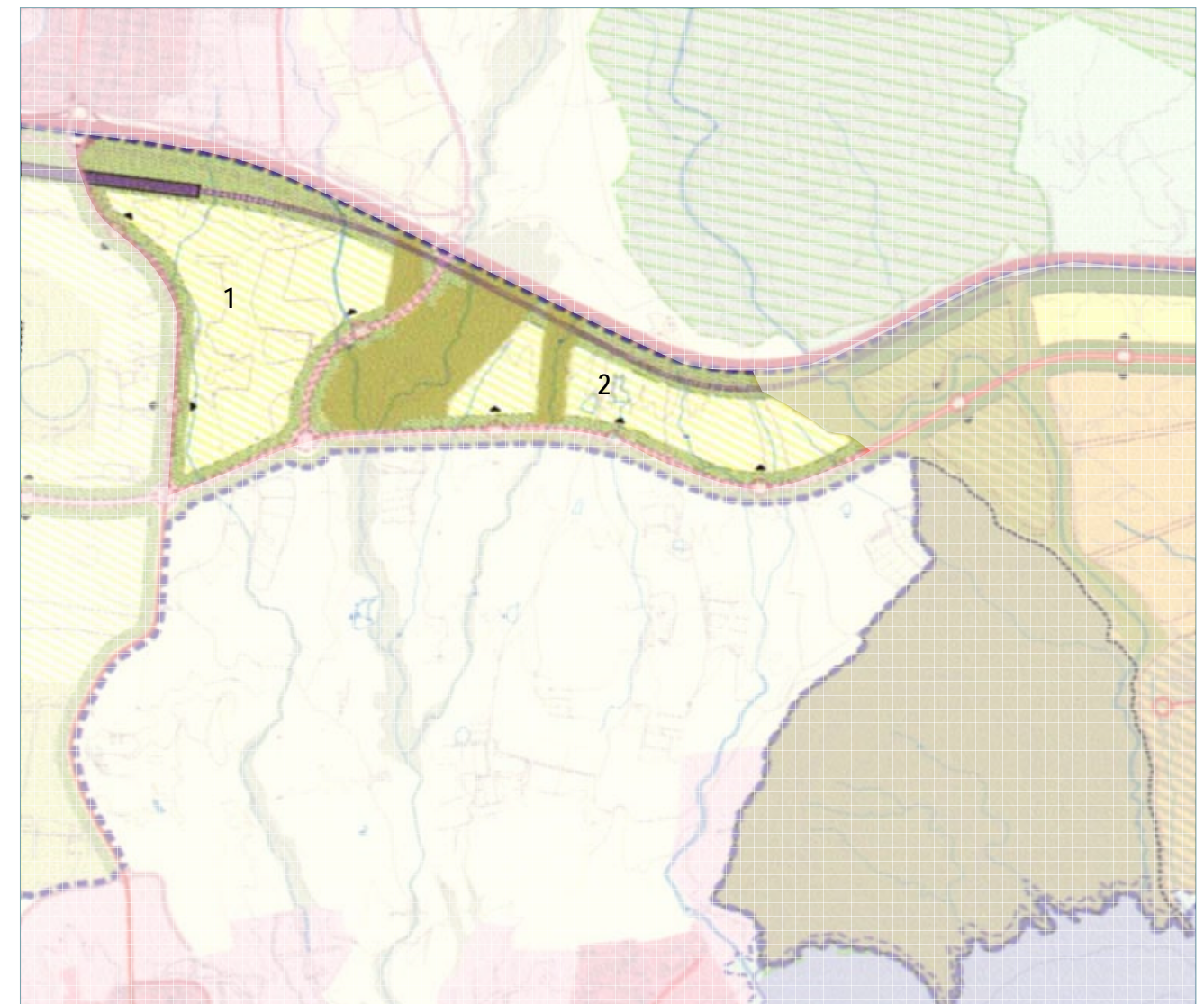


Figura V.2.10. Esquema de Ordenación: Sector AF – I.3. Área Funcional Interpuerto – Complejo Terciario y de Servicios. Elaboración propia.

V. DETERMINACIONES DE DESARROLLO DEL PTP

V.1. Zonificación y Clasificación del Suelo, y Sectores de Planeamiento

V.2. Fichas de desarrollo de planeamiento por ámbitos

V.3. Proceso de desarrollo de la Plataforma

V.3.1.1. Criterios de desarrollo progresivo de la PLS

Evolución sobre la base de demandas, actuaciones proactivas y con visión estratégica de la Plataforma.

- El desarrollo de la PLS ha de llevarse a cabo, necesariamente, mediante procesos incrementales, en diversas áreas de avance, y siempre en función de la evolución de las diversas demandas, y de actuaciones de tipo proactivo para dotar a la plataforma de funciones complementarias básicas.

Necesidad de flexibilidad de respuesta y replanteamiento a la vista de la evolución real de la Plataforma.

- La PLS no va a tener, en consecuencia, un desarrollo lineal y unidireccional. El mayor o menor grado de evolución de cada una de sus funciones y Líneas de Actividad va a depender de la evolución de los tráficos, demandas asociadas y sinergias entre ellas. El marco general de mercado y necesidades insulares y globales puede verse fundamentalmente alterado en los próximos años y décadas, y la PLS ha de estar en condiciones de responder a dichos cambios.
- En consecuencia, la flexibilidad ha de convertirse en un criterio básico de desarrollo de la PLS: la diversa capacidad de responder a los distintos escenarios, y en su caso, de establecer cambios estructurales.

Propuesta de avance: diversas Direcciones o "Frentes" de desarrollo, en función de actuaciones previas consolidadas.

- La forma más adecuada de desarrollo de la PLS es mediante diversidad de direcciones o "frentes" de avance, a partir principalmente de áreas o infraestructuras previamente consolidadas, tratando a la vez de poner a disposición del mercado una amplia gama de oferta de respuesta, y de crecer mediante actuaciones incrementales que eviten la excesiva dispersión y permitan rentabilizar al máximo las actuaciones infraestructurales y territoriales precedentes.
- De esta forma, en el apartado siguiente se proponen una amplia gama de direcciones o "frentes" de avance de la PLS, tanto a corto-medio plazo como a largo plazo, y en cada una de las tres Áreas Funcionales básicas de la Plataforma.

Una consecuencia: la necesidad de acondicionar las figuras de planeamiento de desarrollo a esta estrategia de avance.

- Con este planteamiento de avance de la Plataforma, las distintas figuras de planeamiento de desarrollo de sus Áreas habrán de posibilitar esa evolución incremental y flexible. En los apartados anteriores (VI.1 y VI.2) se describen los criterios que han de cumplir dichas figuras de planeamiento.

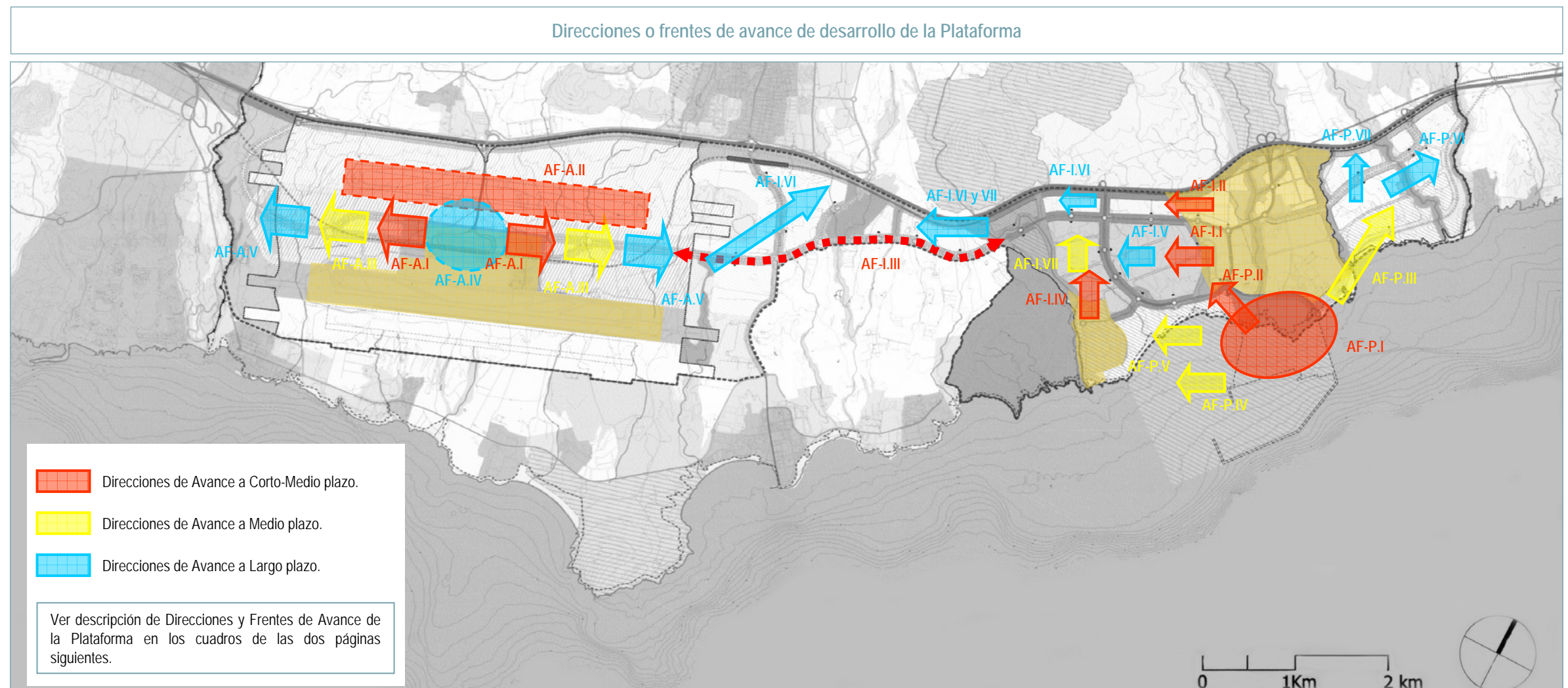


Figura V.3.1.1.1. Esquema de Ordenación: Direcciones o Frentes de Avance de desarrollo de la Plataforma. Elaboración propia.



DESARROLLOS DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR A CORTO Y MEDIO PLAZO					
Dirección de desarrollo	Plazo	Orientación funcional	Prioridad estratégica	Ámbitos de desarrollo	Desarrollo de Infraestructuras
NUEVO PUERTO COMERCIAL DE GRANADILLA					
AF-P I: Infraestructuras portuarias y terminales de primera Línea.	Corto	Obra marítimo portuaria de transferencia marítimo-terrestre de cargas.	Primera prioridad para el desarrollo de la PLS.	Puerto	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyo en las infraestructuras actuales del Polígono Industrial. • Encauzamientos de barrancos y emisario, y Planta de Tratamiento de Aguas Residuales. • Infraestructuras propias del Puerto. • Posible necesidad del tramo de Corredor Central entre Polígono y Aeropuerto, en función de sinergias entre ambos. • Necesidad de nuevo Acceso Este al Puerto, a medio plazo.
AF-P II: Zonas Logísticas en Segunda Línea.	Corto-Medio	Desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas con distinta funcionalidad para servicio de los tráficos del Puerto.	Prioridad subordinada a los tráficos generados y a sus demandas inducidas.	Puerto	Idem. a Dirección anterior AF-P I.
AF-P III: Zonas Logísticas Portuarias o Zonas de Industria Portuaria.	Posible, a Medio plazo	Nuevas demandas logístico-industriales o energéticas vinculadas a tráficos del Puerto con procesos exclusivos o complejos que requieran un entorno favorable.	Si se presenta la demanda, tiene prioridad su localización.	Área de Reserva del Puerto.	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyo posible en infraestructuras del Polígono Industrial y DISA-UNELCO. • Apoyo en el nuevo Acceso este al Puerto.
AEROPUERTO DE TENERIFE SUR					
AF-A I: Desarrollo de terminales y servicios con la actual configuración del Aeropuerto.	Corto	Desarrollo de las áreas terminales y el conjunto de servicios aeroportuarios en el lado tierra (a pasajeros, aeronaves, carga aérea, etc.) según las previsiones del Plan Director del Aeropuerto.	Primera prioridad, a requerimiento del desarrollo normal del Aeropuerto.	Aeropuerto, área central.	Se basará en las actuales infraestructuras existentes del Aeropuerto.
AF-A II: Nueva pista norte del Aeropuerto.	Medio	Nueva pista norte, nuevos Accesos Este y Oeste al aeropuerto, y nuevas áreas terminales.	Prioridad a medio plazo, en función de evolución de la demanda.	Aeropuerto, norte.	<ul style="list-style-type: none"> • Nuevos Accesos Este y Oeste al Aeropuerto. • Sistema Viario Central del Aeropuerto y Conexión interpistas. • Infraestructuras propias de ampliación del Aeropuerto. • Planta de Tratamiento de Aguas Residuales y Estación Depuradora de Aguas Residuales. • Posible necesidad del tramo del Corredor Central de conexión de Aeropuerto y Polígono.
AF-A III: Desarrollo de nuevos servicios aeroportuarios.	Medio-Largo	Nuevos Parques de Actividad Aeroportuarios, con servicios a pasajeros, carga, servicios a aeronaves, etc	Segunda prioridad: desarrollo condicionado por la evolución de tráficos y demanda inducida.	Aeropuerto, área oeste y área este.	Idem a Dirección AF-A II.
ENTORNO FUNCIONAL - INTERPUERTO					
AF-I I: Nuevos desarrollos industriales y logísticos en Tercera Línea.	Corto y Medio	Continuidad en la promoción del Polígono Industrial.	Prioridad en función de la naturaleza de la demanda, ajustándola a los objetivos estratégicos de la PLS.	Polígono Industrial Granadilla-AF-I.1 y 2.	Apoyo general en infraestructuras existentes del Polígono Industrial.
AF-I II: Nuevos desarrollos de servicios y actividades empresariales – Cuarta Línea.	Posible a Corto y Medio	Parques de Actividad empresarial, de servicios y dotaciones en fachada de la Autopista TF-1.	Conveniente en función de la naturaleza de la demanda, ajustándola a los objetivos estratégicos de la PLS. Pueden contribuir a aumentar las sinergias del conjunto de la Plataforma y su vinculación con el entorno territorial.	Polígono Industrial de Granadilla - AF-I.1 y 2.	Apoyo general en infraestructuras existentes del Polígono Industrial.
AF-I III: Nuevo tramo del Corredor Central.	Medio	Tramo de Corredor central vinculando Aeropuerto y Polígono Industrial.	Prioridad en función de las necesidades conjuntas y concertadas del Nuevo Puerto Comercial y del Aeropuerto.	Sur del Complejo Terciario y de Servicios (AF-I.3).	Apoyo en viario del Polígono Industrial.
AF-I IV: Actividades tecnológicas.	Corto-Medio	Posible Parque Tecnológico aprovechando sinergias con el ITER.	Conveniente para consolidar el potencial tecnológico de la Plataforma.	Polígono Industrial Granadilla-AF-I.2.	Apoyo general en infraestructuras existentes del Polígono Industrial y/o del ITER.

Cuadro V.3.2.1. Desarrollos de la Plataforma Logística del Sur a Corto y Medio Plazo. Elaboración propia.



DESARROLLOS DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR A LARGO PLAZO					
Dirección de desarrollo	Plazo	Orientación funcional	Prioridad estratégica	Ámbitos de desarrollo	Desarrollo de Infraestructuras
NUEVO PUERTO COMERCIAL DE GRANADILLA					
AF-P IV: Nuevas terminales y servicios portuarios en Primera Línea.	Largo	Continuidad de desarrollo de las terminales y sus servicios de la primera fase.	Prioridad en función de la evolución de las demandas de tráfico portuarios.	Puerto	Apoyo en infraestructuras previas del Puerto.
AF-P V: Nuevas Zonas Logísticas y Servicios en Segunda Línea.	Largo	Continuación de generación de zonas logísticas con distintas funciones en la Zona de Servicio del Puerto.	Desarrollos necesarios, en función de las demandas logísticas generadas por los tráfico portuarios.	Puerto	Apoyo en infraestructuras propias del Puerto y de la zona P-II.
AF-P VI: Nuevas Zonas Logísticas y de Industria Portuaria en zona de Ampliación del Puerto.	Largo	Continuación de respuesta a posibles demandas de zonas logísticas y de actividades industriales o energéticas con procesos singulares.	Necesidad de respuesta a demandas de este tipo planteadas.	Área de Reserva del Puerto.	Apoyo en el nuevo Acceso Este al Puerto, en infraestructuras preexistentes en esa zona y en las infraestructuras del Polígono Industrial y DISA-UNELCO.
AF-P VII: Actividades y Servicios en Cuarta Línea.	Largo	Parques de Actividad empresarial, de servicios y dotaciones en fachada de la Autopista TF-1.	No prioritarios, a resultado del desarrollo del resto de la Cuarta Línea de la PLS, en el Polígono Industrial y en el Complejo Terciario y de Servicios.	Área de Reserva del Puerto.	Apoyo en el nuevo tramo de prolongación Este del Corredor Central.
AEROPUERTO DE TENERIFE SUR					
AF-A IV: Desarrollo de las terminales y sus servicios directos.	Largo	Continuidad de desarrollo de las áreas terminales y el conjunto de servicios aeroportuarios en el lado tierra (a pasajeros, aeronaves, carga aérea, etc.).	Prioridad en función de la evolución de la demanda de tráfico.	Aeropuerto, área central.	Apoyo en infraestructuras ya existentes en el Aeropuerto.
AF-A V: Desarrollo de nuevos Parques de Actividad Aeroportuarios.	Largo	Nuevos Parques de Actividad Aeroportuarios, con servicios a pasajeros, carga, servicios a aeronaves, etc.	Continuidad con la promoción iniciada a medio plazo.	Aeropuerto, área oeste y área este.	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyo en infraestructuras ya existentes en el Aeropuerto. • Necesidad de que ya esté construido el tramo del Corredor Central.
ENTORNO FUNCIONAL - INTERPUERTO					
AF-I V: Nuevos desarrollos industriales y logísticos en Tercera Línea.	Largo	Continuidad en la promoción del Polígono Industrial.	Prioridad de reserva de suelos para responder a estas demandas.	Polígono Industrial Granadilla-Resto de AF-I.1 y 2.	Apoyo en infraestructuras preexistentes del Polígono Industrial.
AF-I VI: Nuevos desarrollos de servicios y actividades empresariales – Cuarta Línea.	Largo	Parques de Actividad empresarial, de servicios y dotaciones en fachada de la Autopista TF-1.	En función de evolución de la demanda. Necesidad de replantear los desarrollos del Complejo Terciario y de Servicios en función de las servidumbres de la segunda pista del Aeropuerto.	Polígono Industrial Granadilla –Resto de AF-I.1 y 2 Resto Complejo Terciario y Servicios (AF-I.3).	Apoyo general en el Corredor Central, y conexiones con Polígono Industrial y Aeropuerto.
AF-I VII: Actividades tecnológicas.	Largo	Posible ampliación del Parque Tecnológico.	En función de demandas.	Sur del Complejo Terciario y de Servicios (AF-I.3).	Apoyo en infraestructuras preexistentes del Polígono Industrial e ITER.

Cuadro V.3.2.2. Desarrollos de la Plataforma Logística del Sur a Largo Plazo. Elaboración propia.