

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.) GRANADILLA DE ABONA

MEMORIA DE ORDENACIÓN

2004

DIRECTOR REDACTOR:

Arquitecto: Jorge Coderch Figueroa

EQUIPO DE COLABORADORES:

Cristina Bilbao Ruiz	Abogada
Concepción Ule Delgado	Abogada
Alejandro Afonso Coderch	Arquitecto
Juan Lima Coderch	Arquitecto
Ana Gámez García	Arquitecto Técnico
Florentín Rodríguez González	Delineante
Eva León Pérez	Auxiliar administrativo

DIRECTOR COREDACTOR (AVANCE Y APROBACIÓN INICIAL)

Fernando Senante Mascareño Abogado

EQUIPO EXTERNO ESTUDIO DEL MEDIO FÍSICO (AVANCE Y APROBACIÓN INICIAL):

Sociedad Canaria de Cogestión, S.L.

José Julián Naranjo Pérez Biólogo

El equipo redactor agradece a la Oficina Técnica Municipal del Ayuntamiento de Granadilla de Abona, (D. Juan Diego Hernández Domínguez, D. Julio Castro Canelo y D^a María del Carmen Jerez Cubas), la colaboración prestada para la elaboración de este documento; así como a los redactores de los diferentes instrumentos de planeamiento de desarrollo o de Modificaciones Puntuales de las Normas Subsidiarias vigentes, y a los profesionales que colaboraron en los mismos.

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	1
2.- JUSTIFICACIÓN DE LA REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLANEAMIENTO	8
3.- MARCO LEGAL APLICABLE	13
3.1. Consideraciones y referencias generales	14
3.2. Documentación del Plan General	18
3.3. Legislación de aplicación subsidiaria o complementaria	21
4.- PRINCIPIOS Y OBJETIVOS GENERALES	25
4.1. Principios básicos	26
4.2. Objetivos generales primarios	27
4.3. Objetivos generales de carácter ambiental	28
4.4. Objetivos generales para las áreas residenciales y turísticas	30
5.- LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO	33
5.1. Criterios generales de clasificación de suelo	34
5.2. La propuesta de clasificación de suelo	53
5.3. Aprovechamiento urbanístico	55
6.- EL MODELO DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL	63
6.1. Consideraciones generales y metodología	64
6.2. Premisas y condicionantes para la definición del modelo	65
6.3. Elementos de la estructura general	69
6.4. El desarrollo del uso residencial	70
6.4.1. Criterios generales	70
6.4.2. Hipótesis de proyección poblacional	72
6.4.3. Determinación de viviendas protegidas	75
6.4.4. Distribución espacial de la residencia	77
6.5. El desarrollo turístico	86
6.6. El desarrollo del uso terciario	96
6.7. El desarrollo del uso equipamiento recreativo	100
6.8. El desarrollo del uso industrial	101

6.9. El desarrollo del uso industrial estratégico	103
6.10. Movilidad, sistema general viario y transporte público	104
6.10.1. Consideraciones sobre la movilidad en el municipio	104
6.10.2. Elementos y problemas de la red viaria existente	105
6.10.3. Estructura del sistema general viario y actuaciones propuestas	108
6.10.4. El tren del sur	118
6.10.5. Intercambiador, estaciones y aparcamientos	120
6.11. Sistemas Generales de espacios libres, dotaciones y equipamientos estructurales	125
6.11.1. Sistema general de espacios libres públicos	126
6.11.2. Sistema general de dotaciones y sistema general de equipamientos estructurantes	129
6.12. Sistema de infraestructuras de abastecimiento y saneamiento de agua	138
6.13. Infraestructuras agropecuarias	139
6.14. Infraestructura aeroportuaria	141
6.15. Infraestructuras portuarias pesqueras	145
6.16. El Puerto Comercial de Granadilla	148
7.- PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE	154
7.1. Planteamiento General	155
7.2. Criterios para la reordenación del área estratégica Polígono Industrial Puerto de Granadilla	158
7.3. Las áreas estratégicas como operaciones singulares estructurantes del PIOT	171
8.- RESUMEN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN GENERAL DE LOS NÚCLEOS	173
9.- DIAGNÓSTICO AMBIENTAL	207
9.1. Objetivos ambientales	208
9.2. Adaptación a los objetivos ambientales del planeamiento de orden superior	209
9.3. Evaluación de las consecuencias ambientales de las determinaciones del Plan	210
9.3.1. Identificación de las determinaciones del planeamiento que puedan generar impactos	210
9.3.2. Análisis del grado de adecuación entre las determinaciones del plan y la calidad y capacidad de acogida del territorio	211
9.3.3. Análisis y justificación de alternativas	221
9.3.4. Valoración de impactos	221

9.4. Medidas correctoras o protectoras.	
Determinaciones en las diferentes categorías de suelo	231
9.4.1. Determinaciones en suelo rústico	232
9.4.2. Determinaciones en suelo urbano	240
9.4.3. Determinaciones en suelo urbanizable	243
9.4.4. Dotaciones y equipamientos	248

ANEXO: RELACIÓN DE DOCUMENTOS Y PLANOS

ANEXO: MODIFICACIONES ACUERDO COTMAC 25-06-03

1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Por Orden del Consejero de Política Territorial del Gobierno de Canarias, de fecha 3 de noviembre de 1994, se tomó conocimiento del TEXTO REFUNDIDO de las NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO del término municipal de GRANADILLA DE ABONA. Dichas Normas Subsidiarias entraron en vigor tras su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, núm. 31, de 13 de marzo de 1995.

El artículo 3 de las Normas Urbanísticas del citado instrumento de planeamiento señala que procederá la revisión del mismo a los ocho años de su vigencia, si el Ayuntamiento lo estima oportuno, y también que podrá revisarse en cualquier caso, cuando se dé alguna de las circunstancias establecidas en el propio texto del artículo mencionado, entre las que se incluye la concurrencia de supuestos que por disposición legal o reglamentaria impliquen dicha revisión.

Por tanto, ante las nuevas circunstancias estratégicas, territoriales, económicas y sociales que afectan al municipio, y el nuevo marco legal aplicable, se consideró oportuno revisar el planeamiento general del municipio para la correcta inserción de determinadas infraestructuras y actividades de relevancia estructural dentro de un modelo integral de ordenación urbanística del territorio, procediendo al mismo tiempo a la necesaria adaptación del instrumento de planeamiento a la nueva legislación canaria de ordenación del territorio, así como a la legislación sectorial sobrevenida.

Para ello, se planteó la elaboración de un nuevo instrumento de planeamiento general del municipio, revisando el documento vigente desde 1995.

Tras adjudicarse la contratación de los trabajos a través del correspondiente concurso, el 7 de septiembre de 1999 se suscribió entre GESPLAN S.A. y el equipo formado por Fernando Senante Mascareño y Jorge Coderch Figueroa, el contrato para la redacción del documento de Avance del

Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, habiéndose indicado en la oferta presentada al citado concurso que se entendía prioritaria la adaptación del planeamiento general a la nueva legislación urbanística canaria, ya que el Ayuntamiento había manifestado el interés y la intención de abordar como primer y urgente trabajo la elaboración de un documento de adaptación del planeamiento general del municipio a la Ley 9/1999, de 13 de mayo, de Ordenación del Territorio de Canarias, entonces vigente, en concordancia con lo establecido en la Disposición Transitoria Segunda de la citada Ley.

Una vez ultimada la redacción del citado documento, el Ayuntamiento de Granadilla de Abona, en sesión ordinaria del Pleno celebrada el día 27 de julio de 2000, adoptó el acuerdo de someter a información pública por el plazo de dos meses el Avance del Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, aplicando subsidiariamente lo dispuesto en el artículo 125 del Reglamento de Planeamiento.

Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Canarias, núm. 115, de 1 de agosto de 2000, y en el periódico El Día del 6 de agosto del mismo año, así como en el Tablón de Anuncios del Ayuntamiento.

Durante el período de información pública se presentaron 709 escritos de sugerencias. Además, fuera de plazo se recibieron otros 140. De éstos últimos, al decretarlo así la Alcaldía, se estudiaron e informaron los presentados hasta el 31 de marzo de 2002 (135 escritos), al resultar necesario limitar temporalmente el análisis de tales sugerencias para no demorar la elaboración del presente documento de tramitación.

Las restantes 15 sugerencias presentadas fuera de plazo y después del 31 de marzo de 2002, fueron estudiadas junto a las alegaciones que formuladas en el período de información pública celebrado tras la aprobación inicial.

En el tomo correspondiente a la Memoria de la Información Pública del Avance, se contiene todo lo referente al resultado de la misma, incluyéndose los informes y propuestas sobre las 834 sugerencias que fueron analizadas.

La siguiente fase de la revisión del planeamiento, se inició el 25 de junio de 2001, fecha en la que el Ayuntamiento de Granadilla de Abona suscribió con el equipo redactor formado por Fernando Senante Mascareño y Jorge Coderch Figueroa el contrato de consultoría y asistencia para la redacción del documento de tramitación del Plan General de Ordenación. Aprobación inicial.

El Ayuntamiento de Granadilla de Abona, en sesión extraordinaria del Pleno celebrada el día 18 de julio de 2002, acordó aprobar inicialmente y someter a información pública por plazo de dos meses el documento de Plan General de Ordenación, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 125 del Reglamento de Planeamiento.

Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Canarias nº 106, de 7 de agosto de 2002, en el Boletín Oficial de la Provincia nº 93 de fecha 5 de agosto de 2002, en los periódicos El Día, La Opinión y Diario de Avisos de fecha 31 de julio de 2002, así como en el Tablón de Anuncios del Ayuntamiento.

Se solicitaron los pertinentes informes a las Administraciones Públicas según consta en la relación adjunta:

- Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias el 30 de julio de 2002.
- Cabildo Insular de Tenerife el día 30 de julio de 2002.
- Consejería de Turismo el día 1 de agosto de 2002.
- Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias el día 14 de agosto de 2002.
- Dirección General de Aviación Civil el día 14 de agosto de 2002.
- Demarcación de Costas el día 14 de agosto de 2002.
- Autoridad Portuaria el día 25 de octubre de 2002.
- Consejo Insular de Aguas el día 31 de octubre de 2002.

De los anteriores, se recibió informe del Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil) el día 27 de noviembre de 2002 y del Consejo Insular de Aguas el día 29 de noviembre de 2002.

Durante el periodo de información pública se presentaron 648 alegaciones por particulares y empresas, que se remitieron por el Ayuntamiento a medida que iban siendo recibidas, para agilizar el estudio de las propuestas que contenían. Además, se han analizado aquellas sugerencias presentadas al Avance fuera de plazo al decretarlo así la Alcaldía, por lo que el número de alegaciones presentados asciende a 670.

En el Tomo de la Memoria de Información Pública incluido en el documento para aprobación provisional se contiene todo lo referente al resultado de la misma.

Con fecha 3 de abril de 2003 el Pleno del Ayuntamiento de Granadilla de Abona acordó aprobar provisionalmente el Plan General de Ordenación y remitir el documento a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medioambiente del Gobierno de Canarias a los efectos de su aprobación definitiva.

Se solicitaron los pertinentes informes a las Administraciones Públicas recibándose los mismos según consta en la relación adjunta:

- Dirección General de Ordenación del Territorio.
- Cabildo Insular de Tenerife.
- Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias.
- Ministerio de Ciencia y Tecnología
- Consejería de Turismo y Transportes.
- Dirección General de Costas.
- Consejo Insular de Aguas.

Asimismo en sesión celebrada el 25 de junio de 2003 la Comisión de Ordenación del Territorio y Medioambiente del Gobierno de Canarias acordó aprobar definitivamente aunque de forma parcial el Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona salvo lo establecido en el apartado tercero y las áreas que se mencionan en el apartado cuarto del acuerdo y a reserva de subsanación de forma previa a la publicación de las correcciones de las deficiencias

detectadas y reflejadas en los informes técnico y jurídicos de la Dirección General de Ordenación del Territorio, del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y de otros organismos públicos.

En cumplimiento con lo dispuesto en el acuerdo citado anteriormente y a fin de subsanar las deficiencias en él contenidas es por lo que se presentó el Texto Refundido del Plan General.

El Ayuntamiento de Granadilla de Abona, en sesión extraordinaria del Pleno celebrada el día 12 de enero de 2004, acordó aprobar el Texto Refundido del Plan General de Ordenación, elaborado en cumplimiento de lo determinado por el acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medioambiente del Gobierno de Canarias de fecha 25 de junio de 2003 y someter a información pública por plazo de un mes, las correcciones efectuadas con carácter sustancial.

Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Canarias nº 21 de fecha 2 de febrero de 2004, en el Boletín Oficial de La Provincia nº 12 de fecha 28 de enero de 2004, en los periódicos Diario de Avisos y El Día de fecha 16 y 17 de enero de 2004, respectivamente, así como en el Tablón de Anuncios del Ayuntamiento.

Durante el periodo de información pública se presentaron 94 alegaciones por particulares y empresas. Además, se han analizado aquellas alegaciones presentadas fuera de plazo, 45 al decretarlo así la Alcaldía, por lo que el número de alegaciones presentadas asciende a 139.

En el tomo correspondiente a la Memoria de Información Pública, se contiene todo lo referente al resultado de la misma.

Se solicitaron los pertinentes informes a las Administraciones Públicas recibiendo los mismos según consta en la relación adjunta:

- Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias.
- Ministerio de Ciencia y Tecnología.
- Consejería de Turismo y Transportes.
- Dirección General de Costas.
- Consejo Insular de Aguas.
- Autoridad Portuaria.

Recibiéndose informe del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y de la Consejería de Turismo

En virtud de las alegaciones estimadas total o parcialmente en los ámbitos suspendidos por el citado acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medioambiente del Gobierno de Canarias de fecha 25 de junio de 2003 se han realizado modificaciones recogiendo las mismas en este Texto Refundido del Plan General.

Al final de esta Memoria se anexa la descripción de las modificaciones realizadas en el Texto Refundido como consecuencia del acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medioambiente del Gobierno de Canarias de fecha 25 de junio de 2003.

2.- JUSTIFICACIÓN DE LA REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLANEAMIENTO

2.- JUSTIFICACIÓN DE LA REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLANEAMIENTO

Con los trabajos de elaboración del Avance se inició la labor de redacción del Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona y, por tanto, el proceso de revisión y adaptación del planeamiento general vigente en el municipio, es decir, de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1995 y de las modificaciones puntuales de las mismas aprobadas definitivamente con posterioridad.

Tras la entrada en vigor de la Ley 9/1999, de Ordenación del Territorio de Canarias, refundida posteriormente junto con las leyes 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias y 13/1994, de 22 de diciembre, de Modificación del Anexo de la Ley anterior, a través del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, se inició la necesaria adaptación del planeamiento general del municipio a la nueva legislación urbanística canaria, lo que vino impuesto por aplicación de la Disposición Transitoria Segunda del propio texto legal, al expresar que *“todos los planes de ordenación territorial y urbanística (...) que estuvieran vigentes al tiempo de entrada en vigor de esta Ley mantendrán su vigencia, pero deberán adaptarse a dicha Ley dentro del año siguiente a dicha entrada en vigor. (...)”*. Esta Disposición fue modificada posteriormente por la Ley 2/2000, de 17 de julio, de medidas económicas, en materia de organización administrativa y gestión relativas al personal de la Comunidad Autónoma de Canarias y de Establecimientos de normas tributarias, ampliándose a tres años el plazo establecido para la adaptación del planeamiento al citado Texto Refundido.

La Ley 2/2002, de 27 de marzo, de establecimiento de normas tributarias y de medidas en materia de organización administrativa, de gestión, relativas al personal de la Comunidad Autónoma y de carácter sancionador realiza una nueva modificación de la citada Disposición legal, quedando su redacción como se enuncia:

“Los planes de ordenación territorial y urbanística (...) vigentes a la entrada en vigor de la Ley 9/1999 (...) mantendrán su vigencia, pero deberán adaptarse al contenido de este Texto Refundido antes del 15 de mayo de 2003.”

Por tanto, este Plan General de Ordenación se formula en ejercicio de la potestad revisora del planeamiento, y además para la adaptación del mismo a la legislación canaria de ordenación del territorio, ya mencionada. Por otro lado, el presente instrumento tiene también como una de sus finalidades la de proceder a la refundición de los documentos de planeamiento municipal, es decir, a plasmar en un único instrumento las determinaciones contenidas en las Normas Subsidiarias y en las Modificaciones puntuales de las mismas que se han aprobado definitivamente, o que se encuentran actualmente en tramitación.

En cuanto a las principales circunstancias de carácter social, económico y territorial, con mayor relevancia y que motivan por sí mismas la revisión del planeamiento municipal, pueden señalarse las siguientes:

- a.- La necesidad de adaptar el modelo de ordenación estructural del municipio a las nuevas circunstancias de alcance territorial y funcional que se producirán con la construcción del nuevo Puerto Comercial de Granadilla, en el ámbito del Polígono Industrial de Granadilla, donde también se debe desarrollar y consolidar uno de los ámbitos de la Zona Especial Canaria (ZEC).

Esta nueva infraestructura, junto a la ampliación y reordenación prevista para el Aeropuerto Tenerife Sur y la futura implantación de un sistema de transporte colectivo ferroviario (tren del sur), implica no sólo la conveniencia de actuar en el planeamiento del Polígono, sino también la incorporación de nuevos elementos viarios y de intercambio de modos de

transporte. Además, todo ello supone la creación de un área territorial estratégica de enorme relevancia para el desarrollo económico y la organización funcional de la Isla.

- b.- La necesidad de reconsiderar el modelo de oferta turística contenido en las Normas Subsidiarias de 1995, con el fin de ponderar su cuantificación y alcanzar una mayor cualificación de los establecimientos alojativos en los nuevos desarrollos y configurar un modelo específico dentro de la oferta insular, de acuerdo a los nuevos criterios y directrices planteados tanto desde instrumentos legales de reciente promulgación como desde los documentos en trámite que definirán la ordenación general e insular. Este Plan General se adapta a la Ley 6/2001, de 23 de julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo de Canarias en relación a la no clasificación de nuevos suelos turísticos y eliminando los usos ambivalentes residenciales y turísticos en las parcelas de determinados ámbitos y sectores.

- c.- La necesidad de acomodar el planeamiento al notable aumento de población experimentado en Granadilla de Abona, que ha pasado de 18.507 habitantes en 1995 a 29.657 habitantes en el mes de mayo de 2002, lo que supone un 33,60 % de crecimiento poblacional en los últimos siete años. Esto significa que deben considerarse superadas las previsiones de proyección poblacional contenidas en las Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1995.
Además del hecho anterior, debe reflexionarse con criterios de sostenibilidad, sobre las perspectivas de desarrollo que se dan en el municipio, por las nuevas condiciones que se deriven de la implantación en el mismo de nuevas infraestructuras y de las actividades asociadas a las mismas, con el fin de elaborar propuestas coherentes sobre el modelo de estructura general apropiado para afrontar de forma correcta los cambios sociales y territoriales que puedan producirse.

- d.- La entrada en vigor del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, en el proceso de elaboración de este Plan General, ha dado lugar a la adaptación de este documento al citado Plan Insular. En base a ello se han recogido aquellas determinaciones en relación a las operaciones singulares estructurantes, a la delimitación de las áreas extractivas, a la clasificación y sistematización de los usos y en relación a los ámbitos y sectores de la costa, dada la inexistencia del Plan Territorial Especial Turístico se han ordenado conforme a las determinaciones establecidas en la Ley 6/2001 de 23 de julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo de Canarias.

3.- MARCO LEGAL APLICABLE

3.- MARCO LEGAL APLICABLE

3.1.- CONSIDERACIONES Y REFERENCIAS GENERALES

El Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias conforma el marco jurídico urbanístico al que debe atender, en primer lugar, la redacción del planeamiento general municipal, junto con la Ley estatal 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, en lo que sea de aplicación plena.

En la conformación de dicho marco también se insertan los Reglamentos de Gestión Urbanística y de Planeamiento Urbanístico, por aplicación subsidiaria y hasta tanto se produzca el desarrollo reglamentario de la mencionada legislación canaria. Así lo establecen las Disposiciones Transitoria Primera y Décima del citado Texto Refundido, al señalar que desde la entrada en vigor de la Ley 9/1999, de Ordenación del Territorio de Canarias serán de inmediata aplicación, cualquiera que sea el planeamiento de ordenación, los Títulos II, III y IV de dicho Texto Refundido, además de los Reglamentos de Planeamiento y de Gestión Urbanística, en todo lo que no le contradigan.

Además, evidentemente, también participan de ese marco legal de aplicación las regulaciones sectoriales de carácter estatal y autonómico que resulten de aplicación para cada aspecto o materia de la ordenación que forman parte del contenido del planeamiento general del municipio.

Una vez realizada la anterior introducción, se comentan seguidamente aquellos contenidos del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias con mayor incidencia en las determinaciones de un instrumento de planeamiento general.

El artículo 45.2 establece que la revisión o modificación de los instrumentos de ordenación se llevará a cabo por el mismo procedimiento establecido para su aprobación y en los plazos y por las causas establecidas en dicho Texto Refundido o en los propios instrumentos de planeamiento.

A. Sobre el objeto y contenido de los Planes Generales

El Plan General se configura como el instrumento de planeamiento, en desarrollo de los principios generales del Texto Refundido y las determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial, destinado a llevar a cabo la ordenación urbanística en la totalidad del término municipal y la organización de la gestión para su ejecución.

Aunque el Texto Refundido establece que las determinaciones y el contenido documental de los Planes Generales serán objeto de un posterior desarrollo reglamentario, sin embargo, el artículo 32 realiza ya una definición genérica del objeto y del contenido de tales instrumentos. Dicho artículo 32 también diferencia entre ordenación estructural y ordenación pormenorizada, definiéndolas y determinando el contenido de cada una de ellas.

Además, el artículo 33 establece que los municipios con más de 10.000 habitantes o de igual número de plazas alojativas turísticas deberán formular el Plan General desglosando en un Plan Operativo la ordenación pormenorizada. En este sentido el municipio de Granadilla de Abona está incluido entre aquellos municipios que deben necesariamente cumplir con esta exigencia legal, por lo que se formula su planeamiento general a través de un Plan Operativo.

B. Sobre las limitaciones de la potestad de planeamiento ejercida a través de Planes Generales de Ordenación

El Texto Refundido en su artículo 34 enumera lo que no podrá realizarse desde la ordenación establecida por un Plan General:

.- En relación al suelo rústico, no puede reclasificar terrenos que, siendo rústicos, hayan sufrido un incendio forestal o un proceso irregular de parcelación urbanística, mientras no hayan transcurrido treinta y veinte años, respectivamente, desde que se hubieran producido tales hechos. Tampoco puede reclasificarlo cuando hubiera sido clasificado como de protección hidrológica o forestal.

.- En el suelo urbano consolidado por la urbanización, no puede establecer determinaciones que posibiliten o tengan como efecto el incremento de la edificabilidad media y de la densidad global permitidas por el planeamiento general anterior en zonas o áreas en las que existan más de 400 habitantes ó 12.000 m² de edificación residencial o turística alojativa por Ha de superficie.

.- En los Conjuntos Históricos de Canarias, declarados con base a la Ley del Patrimonio Histórico de Canarias, no puede modificar las rasantes y alineaciones tradicionales, excepto cuando estas modificaciones se contemplen específicamente en los Planes Especiales de Protección, por contribuir positivamente a conservar el carácter de conjunto. Tampoco puede dictar normas sobre obligatoriedad de garajes en edificios de nueva planta o rehabilitados, instalaciones de servicios en fachadas u otras que pudieran alterar la calidad histórica del conjunto.

.- No puede alterar los criterios generales establecidos en el Plan Insular de Ordenación en desarrollo de operaciones de rehabilitación de núcleos, en el caso que se hayan previsto específicamente en el mismo.

C. Sobre los sistemas de ejecución del planeamiento

Para el desarrollo de la actividad de la ejecución del planeamiento se ha contado, hasta la legislación urbanística canaria actualmente vigente, con tres sistemas de actuación: compensación, cooperación, expropiación.

Desde los años ochenta, por medio de reiterada doctrina Jurisprudencial se empezó a admitir, la utilización de la figura de los convenios urbanísticos para determinados aspectos de la gestión urbanística, creándose la alternativa de lo que se denominó urbanismo concertado.

El Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, ha estructurado los sistemas de actuación para la gestión y ejecución del planeamiento distinguiendo entre los de ejecución pública y los de ejecución privada. En éstos últimos incorpora los nuevos sistemas de concierto y de ejecución empresarial.

Por tanto, los sistemas de ejecución que contempla la legislación canaria actualmente vigente son los siguientes:

- Sistemas de ejecución privada: Concierto, Compensación y Ejecución Empresarial.
- Sistemas de ejecución pública: Cooperación, Expropiación, y Ejecución Forzosa (aunque éste no es en realidad un sistema en sí mismo, sino el trámite para actuar en caso de incumplimiento de los sistemas de ejecución privada).

El Plan General, según establece el Texto Refundido, deberá elegir para las unidades de actuación o sectores de suelo urbanizable, si han de desarrollarse por un sistema de ejecución privada o bien por uno de ejecución pública, y sólo en este último caso deberá determinar el sistema concreto (Cooperación o Expropiación).

Asimismo, establece preferencias para la elección de unos u otros, según se trate de suelo urbano y urbanizable o de asentamientos rurales. En el primer caso, determina la preferencia por los sistemas de ejecución privada. Para el segundo, es decir, en los asentamientos rurales, opta por dar preferencia al sistema de ejecución pública; que será por Expropiación para la adquisición del suelo necesario y de la ejecución de las dotaciones y las infraestructuras

públicas; y para el resto de supuestos, tendrá preferencia el sistema de ejecución pública por Cooperación, con reparcelación económica. Esto no significa que en tales supuestos no se pueda optar, según las circunstancias, por cualquiera de los sistemas establecidos, siempre que se justifique en el propio documento de planeamiento.

Además, según determina el propio Texto Refundido, resultan de aplicación una serie de textos legales o reglamentarios, de carácter sectorial o específico, que continúan vigentes total o parcialmente hasta tanto no se aborde el desarrollo reglamentario de la legislación canaria.

3.2.- DOCUMENTACIÓN DEL PLAN GENERAL

El artículo 32 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, que se transcribe en parte a continuación, establece el objeto y contenido de los Planes Generales de Ordenación:

“1. Los Planes Generales definirán, dentro del marco de la utilización racional de los recursos naturales establecido en las Directrices de Ordenación, los Planes Insulares y el resto del planeamiento de ordenación territorial, para la totalidad del correspondiente término municipal, la ordenación urbanística, organizando la gestión de su ejecución.

2. Los Planes Generales establecerán la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada del Municipio.

A) Constituye la ordenación estructural el conjunto de determinaciones que define el modelo de ocupación y utilización del territorio en el ámbito de la totalidad de un término municipal, así como los elementos fundamentales de la organización y el funcionamiento urbano actual y su esquema de futuro. La ordenación urbanística estructural comprende específicamente las siguientes determinaciones:

1) El modelo de ocupación del territorio y desarrollo urbano.

2) La clasificación del suelo.

- 3) *En el suelo rústico, su adscripción a la categoría que le corresponda y la determinación de los usos genéricos atribuibles a esa categoría.*
- 4) *En el suelo urbano y urbanizable, la adscripción a la categoría que corresponda. En suelo urbano no consolidado, la delimitación de los ámbitos para su desarrollo mediante Planes Parciales y Especiales de Ordenación.*
- 5) *En cualquier categoría de suelo, las medidas protectoras precisas de los bienes de dominio público situados en el municipio, de acuerdo a las previsiones de la legislación sectorial concerniente.*
- 6) *La regulación de las condiciones complementarias que deben servir de base para la aprobación de los Proyectos de Actuación Territorial, y que garanticen su armónica integración en el modelo de ordenación municipal elegido.*
- 7) *La definición de la red básica de reserva de los terrenos y construcciones destinados a las dotaciones públicas y equipamientos privados que constituyan los sistemas generales y garanticen la funcionalidad de los principales espacios colectivos con adecuada calidad.*
- 8) *La adscripción de suelo urbano o urbanizable a la construcción de viviendas sujetas a regímenes de protección pública. Esta adscripción no podrá, en ningún caso ser inferior al 20% del aprovechamiento del conjunto de los suelos urbanizables y urbanos no consolidados con destino residencial. Tampoco podrá destinarse más del 33% del aprovechamiento de un ámbito o sector a viviendas protegidas de autoconstrucción o de promoción pública en régimen de alquiler.*

B) Constituye la ordenación urbanística pormenorizada el conjunto de las determinaciones que, dentro del marco de las de carácter estructural, desarrollan aquéllas en términos suficientemente precisos, para permitir la legitimación de las actividades de ejecución, comprendiendo:

- 1) *La ordenación completa y con el mismo grado de precisión exigible a un Plan Parcial de todo o parte del suelo urbano y del urbanizable ordenado.*
- 2) *La división del suelo urbano y urbanizable en ámbitos y sectores, determinando la normativa que sea de aplicación en cada uno de ellos, y fijando para cada uno de los sectores de suelo urbanizable sectorizado el aprovechamiento urbanístico medio que le corresponda, que no podrá diferir entre los sectores incluidos en la misma área territorial en más del 15%, no pudiendo delimitarse en cada término municipal más de tres áreas territoriales.*

- 3) *La organización de la gestión y la programación de la ejecución pública del Plan General.*
- 4) *La determinación, si procede, de reservas complementarias de equipamientos e infraestructuras que completen las previstas en los sistemas generales, sin adquirir esta calificación.*
- 5) *La delimitación, si procede, de unidades de actuación, así como de áreas de gestión integrada, precisando el carácter público o privado del sistema de ejecución según corresponda.*

En tal sentido, el artículo 1.0.5 de las Normas Urbanísticas Generales del presente instrumento señala que sus determinaciones se contienen en los siguientes documentos:

A. Ordenación estructural y general:

- Memoria de Ordenación.
- Normas Urbanísticas Generales.
- Planos de Ordenación Estructural (clasificación del suelo y estructura general).

B. Plan Operativo:

- Normas Urbanísticas de Ordenación pormenorizada.
- Fichero de Ámbitos Urbanísticos y del Sistema General Viario.
- Programa de Actuación.
- Planos de Ordenación Pormenorizada sobre ámbitos, tipologías, usos y gestión.
- Anexo de Convenios Urbanísticos.

Además, forma parte integrante del Plan General la totalidad del Documento de Información elaborado con el Avance de planeamiento y la Memoria de la Información Pública de éste y la del documento de aprobación inicial y del Texto Refundido.

3.3. LEGISLACIÓN DE APLICACIÓN SUBSIDIARIA O COMPLEMENTARIA

Por último, además del citado Texto Refundido, entre los cuerpos legales y normativos promulgados con posterioridad a las Normas Subsidiarias, a título meramente enunciativo se pueden mencionar por su relevancia para la ordenación urbanística, los siguientes:

- Ley de Ordenación del Turismo de Canarias (Ley 7/1995, de 6 de abril).
- Ley de Carreteras de Canarias (Ley 9/1991, de 8 de mayo); Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de dicha Ley de Carreteras. Decreto 247/1993, de 10 de septiembre, por el que se clasifican las carreteras de interés regional.
- Ley de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación (Ley 8/1995, de 6 de abril); y Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de dicha Ley 8/1995.
- Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.
- Ley 1/1998, de 8 de Enero, de Régimen Jurídico de los Espectáculos Públicos y Actividades Clasificadas.
- Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Contenido Ambiental de los Instrumentos de Planeamiento.
- Decreto 11/1997, de 31 de Enero, por el que se regula la constitución de un Censo de Edificaciones no amparadas por licencia y por el que se establecen los supuestos de suspensión de la ejecutoriedad de las órdenes de demolición.

- Orden de 19 de abril de 1989, de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes, por la que se crea el Registro Regional de Bienes de Interés Cultural.
- Decreto 18/1998, de 5 de Marzo, de Regulación y Ordenación de los Establecimientos de Alojamiento de Turismo Rural, modificado por el Decreto 39/2000, de 15 de marzo.
- Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación.
- Ley 2/2003, de 30 de enero, de Viviendas de Canarias.
- Ley 2/2000, de 17 de julio, de medidas económicas, en materia de organización administrativa y gestión relativas al personal de la Comunidad Autónoma de Canarias y de establecimientos de normas tributarias.
- Decreto 127/2001, de 5 de junio, por el que se regulan las Directrices de Ordenación.
- Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.
- Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos.
- Ley 6/2001, de 23 de julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo de Canarias.
- Decreto 187/2001, de 3 de octubre, por el que se regulan las condiciones especiales que han de cumplir los hoteles de cinco estrellas para entenderse comprendidos en el supuesto previsto en el artículo 2.4.e), 2) de la Ley 6/2001, de 23 de julio.

- Real Decreto 1.211/90, de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los transportes terrestres y sus modificaciones.
- Ley 48/1960, de 21 de julio sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 55/1999, de 29 de diciembre sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social en lo referente a Servidumbres Acústicas en razón de la Navegación Aérea (artículo 63), y Decreto 584/1972, de 24 de febrero de Servidumbres Aeronáuticas.
- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- Real Decreto 1.414/1978 de 6 de junio en relación a las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur.
- Decreto 174/1994, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Control de Vertidos para la Protección del Dominio Público Hidráulico.
- Ley 12/1990, de 26 de julio de Aguas de Canarias.
- Decreto 152/1990, de 31 de julio, de la Consejería de Obras Públicas, Viviendas y Aguas, por el que se aprueban las normas provisionales reguladoras del Régimen de Explotación y Aprovechamiento del Dominio Público Hidráulico para captaciones de aguas o para la utilización de cauces.
- Reglamento de Dominio Público Hidráulico en Canarias.

Además de la legislación urbanística estatal de carácter general, ya comentada, que forma parte del marco legal descrito, bien por ser de aplicación plena o básica, o bien por serlo subsidiariamente, existen otra serie de textos legales y reglamentarios de carácter sectorial o específico, y de ámbito estatal, que también resultan de aplicación a la hora de formular el planeamiento general del municipio.

Se relacionan a título meramente enunciativo los que resultan con una mayor relevancia:

- Ley de Costas (Ley 22/1998, de 28 de julio) y su modificación por la Ley 53/2002, de 30 de diciembre. Reglamento de Costas (Real Decreto 1.471/1989, de 1 de diciembre).
- Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y su modificación por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.
- Ley de Carreteras (Ley 25/1998, de 29 de julio), en lo que sea de aplicación subsidiaria.
- Ley de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y la Fauna Silvestres (Ley 4/1998, de 27 de marzo), en lo que sea de aplicación subsidiaria).
- Ley 32/2003, de 3 de noviembre, General de Telecomunicaciones.
- Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

4.- PRINCIPIOS Y OBJETIVOS GENERALES

4.- PRINCIPIOS Y OBJETIVOS GENERALES

4.1.- PRINCIPIOS BÁSICOS

En esta Memoria de Ordenación ya se comentaron las finalidades y las circunstancias que justifican la revisión y adaptación del planeamiento general de Granadilla de Abona.

En consecuencia, los principios que sirven de base a su formulación están directamente relacionados con las finalidades derivadas de tal justificación, sobre todo en lo relacionado con la necesidad de dar respuesta a las nuevas circunstancias con incidencia en el territorio y en la ordenación urbanística, que concurren en el municipio, y a la obligada adaptación del instrumento de planeamiento general a la nueva legislación canaria de ordenación del territorio y a las legislaciones sectoriales sobrevenidas y al planeamiento insular.

Por otro lado, a partir del documento de información del Avance, y de la aprobación inicial, de los problemas y preocupaciones planteados por la Corporación Municipal, y de la experiencia en la gestión urbanística del planeamiento que el Ayuntamiento ha llevado a cabo en Granadilla de Abona desde el año 1993, se ha realizado el pertinente análisis con el fin de plantear los principios básicos y los objetivos estratégicos que son, en definitiva, los que vienen a sustentar el modelo de estructura general y los principales criterios de ordenación urbanística que se proponen para la formulación del Plan General del municipio.

Los cuatro principios generales básicos para la definición de las propuestas que plantea este documento, son los siguientes:

- Garantizar el sostenimiento de unos niveles óptimos de desarrollo social, cultural, económico y de calidad de vida de la población.

- Racionalizar y pautar temporalmente la ocupación y el uso urbanístico del territorio municipal, con especial atención a las variables ambientales, para garantizar la preservación y conservación de los recursos naturales y culturales existentes en el municipio.
- Responder adecuadamente, desde las competencias municipales, al papel asignado a Granadilla de Abona en el ámbito insular, al situarse en el municipio una serie de infraestructuras y áreas de actividades relevantes, que en conjunto conforman la principal plataforma territorial de carácter estratégico de la Isla, imprescindible para su futuro desarrollo.
- Lograr transmitir a la población, a través de un decidido impulso de la gestión pública, una cultura urbanística y ambiental basada en el respeto y cuidado de la herencia que han recibido, y en la importancia que tiene para las condiciones en que va a desarrollarse su vida y la de quienes les rodean.

4.2.- OBJETIVOS GENERALES PRIMARIOS

En relación con los principios básicos enunciados en el apartado anterior, se plantean los siguientes objetivos generales primarios y de carácter prioritario:

- Superar las causas que provocan la edificación al margen del planeamiento, poniendo en el mercado una oferta de suelo suficiente - en cantidad y diversidad- para atender la demanda de vivienda actual y previsible para los próximos años, en cumplimiento del mandato expresado en el artículo 47 de la Constitución, respecto al derecho de los ciudadanos a disfrutar de una vivienda digna y adecuada; lo que implica regular la utilización del suelo de acuerdo con el interés general, impulsar las actuaciones de iniciativa pública y privada, y promover y gestionar la ampliación del Patrimonio Municipal de Suelo.

- Conservar y proteger los recursos naturales y el patrimonio cultural, histórico, arqueológico y etnográfico, posibilitando y fomentando en caso necesario su regeneración, y garantizando su sostenimiento.
- Mejorar el estándar de dotaciones y espacios libres públicos de los núcleos urbanos.
- Definir y desarrollar un modelo de oferta turística específica para el municipio, promoviendo su desarrollo de forma pautada e incentivando la cualificación y la diversificación de la misma, con aplicación de las medidas ambientales pertinentes para garantizar el sostenimiento de los recursos naturales. Dentro de este nuevo modelo se considera fundamental fomentar la creación de una oferta alojativa y recreativa de Turismo Rural, que deberá servir para alcanzar un óptimo desarrollo de la zona de medianía, así como consolidar y cualificar la oferta específica de turismo relacionado con los deportes náuticos y de productos hoteleros vinculados a las infraestructuras de comunicaciones (aeropuerto y puerto).
- Alcanzar una óptima y coherente inserción de las áreas de infraestructuras y actividades económicas de carácter estratégico, en el modelo de ordenación estructural del municipio, compatibilizando su existencia y funcionamiento con los desarrollos residenciales previstos y con la consolidación de una oferta turística dimensionada y distribuida temporalmente de forma racional y pautada.

4.3.- OBJETIVOS GENERALES DE CARÁCTER AMBIENTAL

Los objetivos generales de carácter ambiental responden al diagnóstico y al contenido aportado en la información urbanística y ambiental del documento de Avance de este Plan General.

Dichos objetivos ambientales se basan, además, en la aplicación de los principios que configuran el concepto de Desarrollo Sostenible, tanto en la ordenación urbanística como en la ejecución de cualquier actuación de edificación o uso del territorio. Al propio tiempo, apoyan y desarrollan los objetivos generales enunciados anteriormente.

En tal sentido y sobre dicha base, se señalan los siguientes objetivos generales de carácter ambiental:

- Proteger, dentro de las competencias municipales de ordenación urbanística, los espacios naturales declarados legalmente y los definidos por el planeamiento como ámbitos de protección ambiental, propiciando los procesos de restauración o rehabilitación, la eliminación de los impactos ambientales preexistentes, y el aprovechamiento sostenido de los recursos naturales, paisajístico y culturales, preservando la estructura física, geomorfológica y paisajística de los espacios de alto valor natural, así como de los ecosistemas asociados a ellos y las formas tradicionales de uso del territorio.
- Lograr que la ordenación y gestión de los espacios protegidos se realice teniendo en cuenta las posibilidades de compatibilidad entre la conservación de los mismos y el disfrute de ellos por la colectividad, así como la relación de tales espacios con el contexto social y económico del municipio.
- La conservación y protección de los bienes y elementos de valor cultural, histórico, artístico, arqueológico, etnográfico, científico y arquitectónico.
- La protección, mejora y regeneración del paisaje natural o antropizado, tanto rural como urbano, que posea valores que deben conservarse.
- Implantar acciones integradas que fomenten la reducción del volumen de residuos y del consumo de energías no renovables, controlando los vertidos sólidos y líquidos y las emisiones contaminantes.

- Establecer en la propia ordenación del Plan General o en las determinaciones que se establecen para el planeamiento de desarrollo, las medidas necesarias para la preservación de los cauces.
- Ordenar coherente y funcionalmente la movilidad en el territorio, adoptando trazados y dimensiones viarias eficaces y racionales desde el punto de vista ambiental, limitando la expansión dispersa de los asentamientos rurales.
- Lograr la mejora del medio ambiente urbano, como aspecto fundamental de la calidad de vida de la población residente y de la percepción positiva de los visitantes.

Algunos de estos objetivos pueden superar las competencias municipales. Y quizás, en determinados aspectos, su capacidad económica. De cualquier manera, desde la normativa y las determinaciones del Plan General se realizan propuestas de ordenación tendentes a alcanzar tales objetivos generales de carácter ambiental.

4.4.- OBJETIVOS GENERALES PARA LAS ÁREAS RESIDENCIALES Y TURÍSTICAS

Además de los objetivos generales ambientales, referidos en el apartado anterior, que inciden en los desarrollos urbanos, se establecen a su vez para las áreas residenciales y turísticas, una serie de objetivos generales para su desarrollo y ordenación, en su caso. Tales objetivos generales son esquemáticamente los que se exponen a continuación.

- A. Objetivos generales para los núcleos urbanos residenciales:
- Consolidar y completar la trama urbana de los ámbitos de suelo urbano no consolidado, posibilitando la puesta en el mercado de suelo capaz de acoger la demanda de viviendas, a través del desarrollo de las unidades de actuación que se delimiten.
 - Acometer, viabilizar o gestionar, en su caso, las obras de urbanización y de mejora urbana previstas para el suelo urbano consolidado y contenidas en el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Histórico de Granadilla, Planes o proyectos de infraestructuras de San Isidro y Los Abrigos.
 - Adecuar los trazados viarios a la realidad edificada y a la topografía del terreno, evitando en lo posible afectar a edificaciones existentes y sistematizando los ejes urbanos previstos cuando resulte necesario.
 - Mejorar la movilidad entre los núcleos urbanos existentes, así como la calidad ambiental de cada uno de ellos.
 - Diversificar las tipologías edificatorias, limitando la utilización generalizada de la tipología de edificación cerrada, e introduciendo otras tipologías que consiguen un ambiente urbano más heterogéneo (ciudad jardín, edificación alineada a vial con jardín delantero, o edificación abierta).
- B. Objetivos generales para las áreas turísticas.
- Propiciar la recualificación de los ámbitos o sectores turísticos y residenciales – turísticos con plan parcial vigente, a través de la limitación y conversión de parte de la oferta extrahotelera en plazas hoteleras con categoría mínima de cuatro estrellas

ubicados en primera línea de costa y el resto de parcelas residenciales con tipologías de ciudad jardín.

- Creación de las infraestructuras y equipamientos complementarios relacionados con el turismo, estudiando los servicios que sería conveniente implantar; así como la puesta en funcionamientos o la optimización de los ya existentes.

- Limitar la incorporación de nuevos desarrollos turísticos al turismo rural o turismo en establecimiento con oferta complementaria en la zona de medianía,

5.- LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO

5.- LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO

5.1. CRITERIOS GENERALES DE CLASIFICACIÓN DE SUELO

El Plan General de Ordenación del municipio, atendiendo a las prescripciones de la legislación urbanística aplicable divide el suelo del término municipal en las siguientes clases de suelo: Urbano, Urbanizable y Rústico. En cada una de ellas se determinan las correspondientes categorías (primarias y secundarias), de acuerdo a los establecido legalmente.

A) SUELO URBANO

El suelo urbano comprende las áreas delimitadas como tales en aplicación de los requisitos y condiciones legalmente establecidas para dicha clasificación, según el grado de consolidación de la urbanización y la edificación de los terrenos, y su integración o relación con una trama urbana existente.

El suelo urbano se dividirá en las siguientes categorías primarias: suelo urbano consolidado, cuando se encuentre ejecutado en grado suficiente según se requiere legalmente, no siendo necesaria su inclusión en unidades de actuación para la ejecución del planeamiento; y el suelo urbano no consolidado, cuando no se encuentra ejecutado en el grado suficiente para determinarse como consolidado, y resulta necesaria su inclusión en una unidad de actuación para la ejecución del planeamiento, o bien el ámbito coincide con una unidad de actuación de régimen transitorio, al ser una unidad de actuación delimitada por el planeamiento general previo y encontrarse en desarrollo la gestión o ejecución de la misma.

En cuanto a las categorías secundarias, se distingue entre el suelo urbano ordenado y el no ordenado, determinándose también las áreas de interés cultural y las áreas sujetas a rehabilitación integral.

La clasificación de suelo urbano que se propone no difiere sustancialmente del ya clasificado como tal en las Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1995. Por tanto, continúan siendo núcleos principales de suelo urbano los ámbitos preexistentes de Granadilla casco, San Isidro, El Médano y Los Abrigos, que conforman el suelo urbano junto a los restantes ámbitos considerados en esta categoría de suelo, denominados Polígonos de Actuación por las Normas Subsidiarias de Planeamiento, tanto los de la costa (La Mareta, Costabella y El Cabezo), como el de Chuchurumbache. Además, de los antiguos sectores Ensenada Pelada y Médano Beach también se clasifican como suelo urbano no consolidado. El sector de El Tapado que se clasifica en parte como suelo urbano consolidado y en parte como no consolidado. Y el sector SP2-01, proveniente de la subdivisión del sector apto para urbanizar SP-2, que se clasifica como suelo urbano consolidado.

Una alteración relevante respecto a las Normas Subsidiarias es la clasificación como suelo urbano del ámbito de Altamira 1, antes clasificado como Asentamiento Rural. Esta determinación está motivada por la configuración de la trama y de las características del desarrollo edificatorio con características propias de un núcleo urbano, lo que prima frente a la escasa dimensión y a la dispersión existente entre ellos, que no llegan a conformar un núcleo continuo.

Se clasifica como suelo urbano, el suelo situado en el entorno del casco de Granadilla, además del suelo de Unelco y Disa.

B) SUELO URBANIZABLE

El suelo urbanizable es aquél que se destina para acoger los desarrollos urbanísticos que cubran las necesidades y demandas previsibles de los usos residenciales, turísticos, terciarios, industriales y de infraestructuras atendiendo al principio de garantizar el desarrollo sostenible del municipio y a la necesaria preservación de los elementos esenciales del territorio.

El artículo 52 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias establece que el suelo urbanizable estará integrado por los terrenos que el planeamiento general urbanístico adscriba, mediante su clasificación, a esta clase de suelo por ser susceptibles de transformación, mediante su urbanización, en las condiciones y los términos que dicho planeamiento determine.

El mismo artículo establece que la clasificación de esta clase de suelo deberá realizarse, por una parte, en forma tal que la superficie de los terrenos correspondientes, salvo determinación distinta del planeamiento de ordenación territorial, sea contigua y no presente solución de continuidad alguna respecto de la de los terrenos clasificados como suelo urbano. Por otra parte, los aprovechamientos asignados por el planeamiento al conjunto de las diversas categorías de suelo urbanizable deberán ser los precisos para atender los razonables crecimientos previsibles de la demanda de carácter residencial, industrial, terciario y turístico.

En cuanto a las categorías de suelo urbanizable, el artículo 53 del citado Texto Refundido, dispone que esta clase de suelo se dividirá en sectorizado y no sectorizado, según se haya producido o no la delimitación de sectores.

Según se desprende de los preceptos legales, el suelo urbanizable sectorizado será suelo urbanizable ordenado cuando se haya producido directamente la ordenación pormenorizada que legitime la actividad de ejecución de los usos de carácter residencial no turísticos, industrial o terciario no estratégicos. Mientras esta ordenación no se produzca, el suelo sectorizado

quedará como no ordenado. El suelo urbanizable no sectorizado adopta la categoría de turístico, estratégico y diferido residencial. El suelo urbanizable diferido, no habilita por si sola la transformación mediante la urbanización, cuya legitimación requerirá ser acreditada por nueva apreciación de la sostenibilidad del desarrollo urbanístico municipal. La reclasificación de este suelo a urbanizable sectorizado para uso principal residencial, industrial o terciario no estratégico deberá producirse mediante modificación del planeamiento general, siempre que esté aprobada la totalidad del planeamiento de desarrollo del suelo previamente clasificado como urbanizable sectorizado para los usos previstos en el suelo a clasificar, revisión en los restantes casos. Además requerirá la tramitación simultánea del Plan Parcial, que establezca su ordenación pormenorizada.

Respecto a las Normas Subsidiarias, el Plan General propone una clasificación de suelo que clarifica la inconcreción sobre el uso característico de algunos sectores que se contenía en las Normas Subsidiarias, de acuerdo a los criterios legales establecidos al respecto.

C) SUELO RÚSTICO

El suelo rústico está conformado por los terrenos a los que el planeamiento general incluye en esta clase por concurrir en ellos alguna de las circunstancias o valores contemplados para dicha clasificación en la legislación urbanística, ambiental o sectorial; o por considerarse conveniente su calificación dentro de la categoría legal de suelo rústico de Protección Territorial.

La diferente categorización del suelo rústico produce inevitablemente la existencia de diferencias conceptuales respecto a la clasificación de suelo contenida en las vigentes Normas Subsidiarias de Planeamiento.

La elaboración del Plano de Ordenación O-1 sobre la clasificación del suelo, se ha realizado respecto al suelo rústico atendiendo en primer lugar a las determinaciones legales de aplicación directa ya explicadas anteriormente. En segundo lugar, la propuesta de clasificación del suelo se ha definido tras contrastar analíticamente los planos de información de contenido ambiental y su

estudio comparativo. En concreto, en tal metodología se contrastan los planos de capacidad agrológica del suelo, de calidad para la conservación, el plano clinométrico y la información sobre el estado actual y los usos existentes en cada lugar del territorio.

El suelo rústico se define en el artículo 54 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias como aquel suelo integrado por los terrenos que el planeamiento adscriba a esta clase de suelo, según las instrucciones y definiciones contenidas en el propio precepto, y que han sido atendidas a la hora de determinar el suelo clasificado como rústico en este Plan General; así como las categorías del suelo rústico que se establecen y definen en el artículo siguiente del mismo texto legal.

Todo ello ha dado como resultado la determinación del suelo clasificado como suelo rústico, que supone el 90,74 % de la superficie total del término municipal, y la preceptiva adscripción de los terrenos a alguna de las categorías legalmente previstas.

A continuación se comenta de forma genérica el suelo rústico clasificado según cada una de las categorías consideradas.

a) Suelo Rústico de Protección Ambiental

La categoría genérica de suelo rústico de protección ambiental se divide a su vez en diferentes subcategorías, según se establece en el ya citado Texto Refundido. Entre las definidas legalmente, se distingue entre los suelos de protección ambiental por sus valores naturales (a su vez se diferencian en esta categoría los suelos de los espacios naturales protegidos declarados legalmente), por sus valores paisajísticos, valores culturales y el de protección costera, para la ordenación del dominio público marítimo terrestre y de las zonas de servidumbre de tránsito y protección cuando no sean clasificados como urbano o urbanizable. El suelo rústico de protección ambiental, considerado globalmente, supone el 50,45 % de la superficie total del municipio.

Como ya se ha dicho, el suelo rústico de protección natural se conforma por los espacios naturales protegidos legalmente (Parque Natural de la Corona Forestal, Monumento Natural de la Montaña Colorada, Monumento Natural de Los Derriscaderos, Monumento Natural de la Montaña de Ifara y Los Riscos, Monumento Natural de la Montaña Pelada y la Reserva Natural de Montaña Roja), a los que ya se ha hecho referencia en el Tomo IV de la Memoria de Información, diferenciándolos gráficamente en el Plano de Ordenación O-1, de clasificación del suelo; y por los suelos considerados con valores naturales o ecológicos a preservar.

Tal consideración se ha realizado atendiendo al resultado de los estudios ambientales realizados y que se contienen en el documento de información, contrastando especialmente el Plano de Información sobre calidad para la conservación, el plano clinométrico y el diagnóstico ambiental realizado sobre las diferentes unidades ambientales homogéneas delimitadas en dichos estudios. Básicamente, se han incluido en esta categoría los suelos que poseen una alta o media alta calidad para la conservación.

En estos suelos de protección ambiental natural se incluye una franja de terrenos al Sur del Parque Natural de la Corona Forestal; los terrenos comprendidos entre los Monumentos Naturales de Ifara y Los Riscos y Los Derriscaderos; los situados al Este del Monumento Natural de Los Derriscaderos y una pequeña área entre el aeropuerto y el término municipal de San Miguel de Abona; y los hitos morfológicos de relevancia.

El suelo rústico de protección paisajística se ha determinado, conforme a la definición legal, para la conservación del valor paisajístico, natural o antropizado, y de las características fisiográficas de los terrenos, cuando en el mencionado plano de calidad para la conservación resultaba un nivel alto derivado de tales valores. Determinándose, además la categoría de protección paisajística 2 donde se permite la actividad minera de carácter artesanal de acuerdo a las determinaciones del planeamiento insular.

Así, se incluyen en la categoría de protección paisajística los terrenos situados al Oeste y Este del Monumento Natural de la Montaña Colorada hasta el límite del término municipal; los barrancos; una zona en el límite Oeste del municipio y otro espacio al Sureste del Aeropuerto, el suelo al este de Toponegro y al norte del núcleo de Los Martines, en el entorno del Monumento Natural de Montaña Ifara, entre éste y la vía de circunvalación prevista del núcleo de San Isidro, los terrenos al Noreste de La Mareta, el Barranco de la Barca, entre el viario que une el aeropuerto, el polígono y el mar.

Un pequeño enclave de suelo situado al este del núcleo de Cruz de Tea se clasifica como suelo rústico de protección paisajística 2.

El suelo rústico de protección cultural, para la preservación de yacimientos arqueológicos y de edificios, conjuntos o infraestructuras de valor histórico, artístico o etnográfico así como su entorno inmediato. Se incluye un ámbito al Este del Monumento Natural de las Montañas de Ifara y Los Riscos, un suelo junto al asentamiento de Charco del Pino y el ámbito del Bien de Interés Cultural del Hermano Pedro.

El suelo de protección costera se determina para la preservación del dominio público marítimo terrestre y de las zonas de servidumbre de tránsito y protección cuando no sean clasificados como urbano, urbanizable o sistema general. Atendiendo a las determinaciones legales, la adscripción a esta categoría específica de suelo de protección costera se determina en algunos supuestos como compatible con la categoría de suelo de protección agraria intensiva.

b) Suelo Rústico de Protección Económica

En el suelo rústico de protección de valores económicos, según lo determinado legalmente, se incluyen los terrenos que precisan de protección por sus valores económicos, al ser idóneos al menos potencialmente para aprovechamientos agrarios o agropecuarios, forestales, hidrológicos o extractivos y para el establecimiento de infraestructuras. El suelo rústico de

protección económica, considerado globalmente, supone el 30,93 % de la superficie total del municipio.

En tal sentido, el suelo que se clasifica como rústico de protección agrícola responde al resultado de los estudios ambientales y, en concreto, al análisis del plano de calidad agrológica del suelo. Se diferencia entre el agrícola intensivo, intensivo 2, el tradicional y el tradicional 2, según el carácter y la potencialidad para la producción.

El suelo rústico de protección agrícola intensiva comprende una pequeña franja de terrenos situados al Norte de la autopista, al Este del Monumento Natural de Los Derriscaderos; así como los terrenos situados al Sur del Aeropuerto, no incluidos ni en el suelo rústico de protección ambiental, ni en el suelo urbano o urbanizable. Los suelos situados al norte de la TF-1 de La Asomada, Los Lomitos, desde Montaña Yaco hasta el monumento natural de las Montañas de Ifara y Los Riscos y el suelo localizado entre el aeropuerto y el polígono industrial aguas debajo de la vía de conexión entre ambos. Los suelos actualmente ocupados por invernaderos en la franja costera comprendida entre La Tejita y Los Abrigos. Todos estos suelos son los dedicados, principalmente, al cultivo en invernaderos y a la producción agrícola intensiva.

En el suelo rústico de protección agrícola tradicional se incluyen los terrenos situados en la zona de medianías del municipio, formando aproximadamente una franja que en su límite Sur llega hasta la línea imaginaria en la que se sitúan los Asentamientos Rurales situados a menor cota de altitud. Así, en el entorno de cada uno de los Asentamientos Rurales se ha clasificado suelo rústico con esta categoría, para fomentar y posibilitar el mantenimiento o la reanudación de la actividad agrícola tradicional destinada al autoconsumo o como economía familiar complementaria. También se clasifica el ámbito entre el Monumento Natural de Los Derriscaderos y el suelo rústico de protección minera de Malpasito.

No se ha considerado necesario establecer la categoría de suelo rústico de protección forestal, al no existir en el municipio una actividad realmente susceptible de protección de aprovechamientos de este carácter.

Los suelos clasificados como suelo rústico de protección minera son los contemplados por el PIOT.

El suelo rústico de infraestructuras que se refleja en la clasificación del suelo viene predeterminado por las infraestructuras existentes y por las de nueva creación, entre las existentes destacan la Cooperativa Agrícola Nuestra Señora del Carmen, el Embalse Barranco del Saltadero, Centro de Atención a Drogodependientes Las Crucitas, Prominsur, Aeropuerto Tenerife Sur, Proyecto de Refugio Pesquero en Los Abrigos y en las de nueva creación se incluyen, entre otras, el Futuro Centro Insular de Deportes del Motor, Puerto de Granadilla, Desaladora, Estación Depuradora.

Además, se clasifica el suelo rústico de protección de infraestructuras para el establecimiento de zonas de protección y reserva que garanticen la funcionalidad de las infraestructuras viarias y se incluye la línea del ferrocarril.

c) Asentamientos Rurales

El suelo rústico de Asentamientos Rurales clasificado por este Plan General, con respecto al delimitado por las Normas Subsidiarias difiere en que se han redelimitado sus ámbitos y se han incluido nuevos suelos, conforme se explica en el epígrafe que describe la ordenación pormenorizada de los mismos.

Los terrenos incluidos en esta categoría de suelo rústico cumplen con los requisitos legales para tal consideración, dentro de la definición referida a entidades de población existentes con mayor o menor grado de concentración, en estos casos con escasa vinculación con actividades primarias, y cuyas características no justifican su clasificación y tratamiento como suelo urbano.

De los considerados como Asentamientos Rurales en las Normas Subsidiarias ha pasado a considerarse suelo urbano el ámbito de Altamira 1.

Para la elaboración de la propuesta de definición y delimitación de los Asentamientos Rurales se ha contado con la información contenida en la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias en los Asentamientos Rurales (ver epígrafe correspondiente del Tomo II de la Memoria de Información), aunque en general no se ha reproducido la propuesta que se realizó en dicho documento, finalmente no tramitado.

Como síntesis del resultado de la ordenación sobre los Asentamientos Rurales del municipio, puede aportarse el siguiente esquema:

ASENTAMIENTOS RURALES EN LA ZONA DE MEDIANÍA ALTA (GRANADILLA CASCO Y ENTORNO)

Esta zona incluye los Asentamientos Rurales de Medianía alta Cruz de Tea, Los Barrancos, La Higuera, La Fuente, Vicácaro, Los Blanquitos, Cruz de Las Ánimas, Las Vegas, Las Rosas y Chimiche.

ASENTAMIENTOS RURALES EN LA ZONA DE MEDIANÍA BAJA (CHARCO DEL PINO Y ENTORNO)

Comprende Charco del Pino, Atogo, Altamira, Altamira 2, Vistagorda, El Draguito, Las Palomas, El Desierto, El Salto y Los Lomitos.

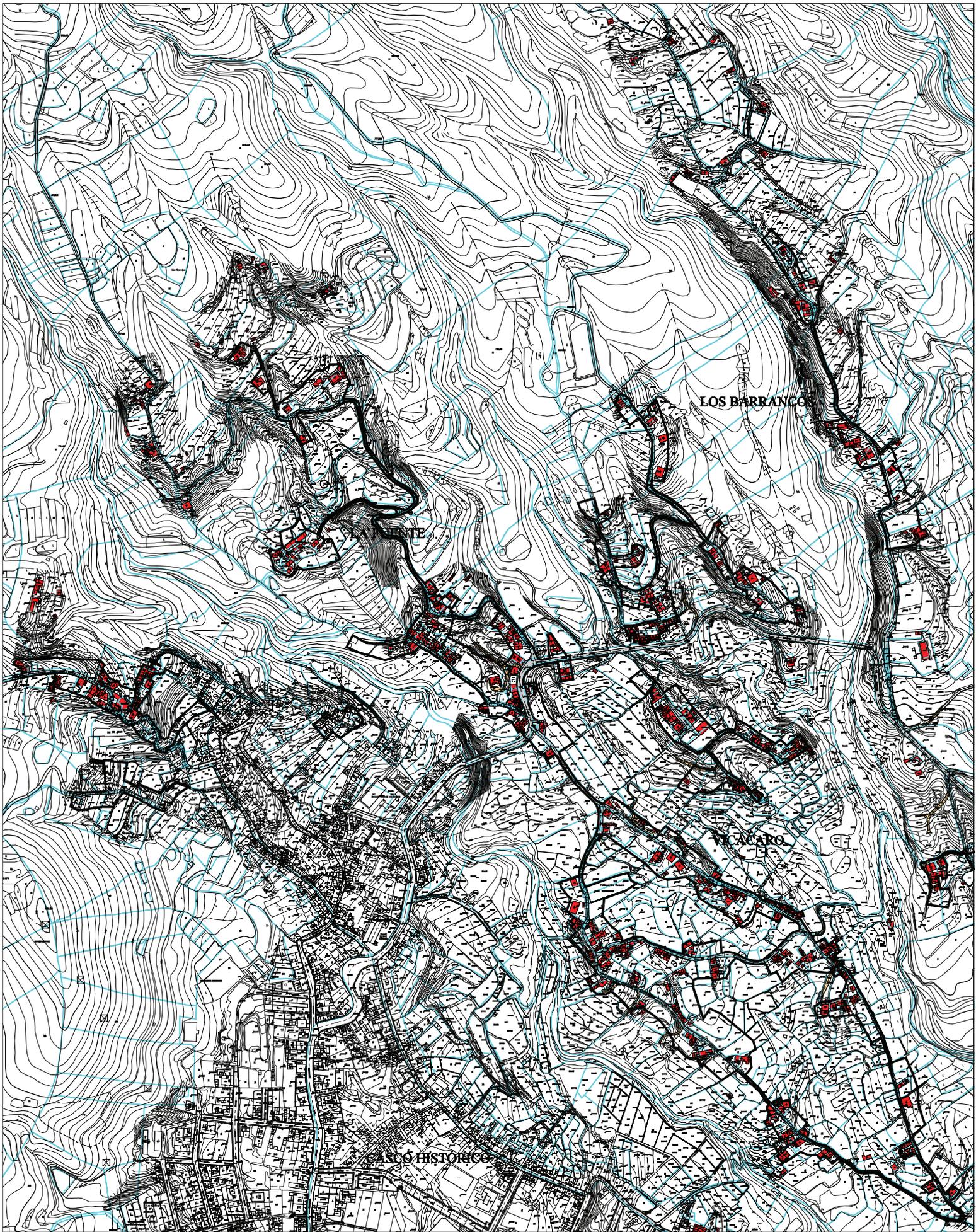
La superficie total delimitada como Asentamientos Rurales supone el 1,32% de la superficie total del término municipal.

En base a lo establecido en el artículo 55 c 1) del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias los terrenos clasificados como asentamientos rurales se refieren a entidades de población existentes con mayor o menor grado de concentración, con escasa vinculación con actividades primarias, y cuyas características no justifican su clasificación y tratamiento como suelo urbano.

La delimitación de los asentamientos rurales cumplen con lo dispuesto en la sección 3ª del capítulo 8 del Título 3 del PIOT.

Para la delimitación de los asentamientos rurales se ha tomado como base los asentamientos rurales clasificados por las Normas Subsidiarias, en donde ya existía un uso residencial y aquellos que reúnen las condiciones legales para su clasificación y no pueden clasificarse como suelo urbano. De los planos del estado actual que se anexan y de los planos de ordenación pormenorizada de los asentamientos rurales de este Plan General se comprueba:

- Que se mantiene la estructura catastral y la red existente de caminos. De las condiciones de ordenación planimétricas y de la normativa no se deriva una modificación sustancial de la estructura catastral.
- En todos los asentamientos rurales sólo se delimitan tres unidades de actuación en Atogo, Charco del Pino y en El Desierto, siendo de carácter excepcional con el fin de obtener un parque urbano, dos plazas y el viario.
- Del cuadro que se incorpora a continuación se comprueba que, en la actualidad, la densidad por hectárea es superior a cinco viviendas y que el núcleo forma un conjunto mínimo de 10 viviendas.



ÁMBITOS

- ASENTAMIENTO RURAL
- LÍMITE DEL CATASTRO

ESTADO ACTUAL

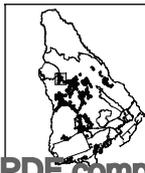
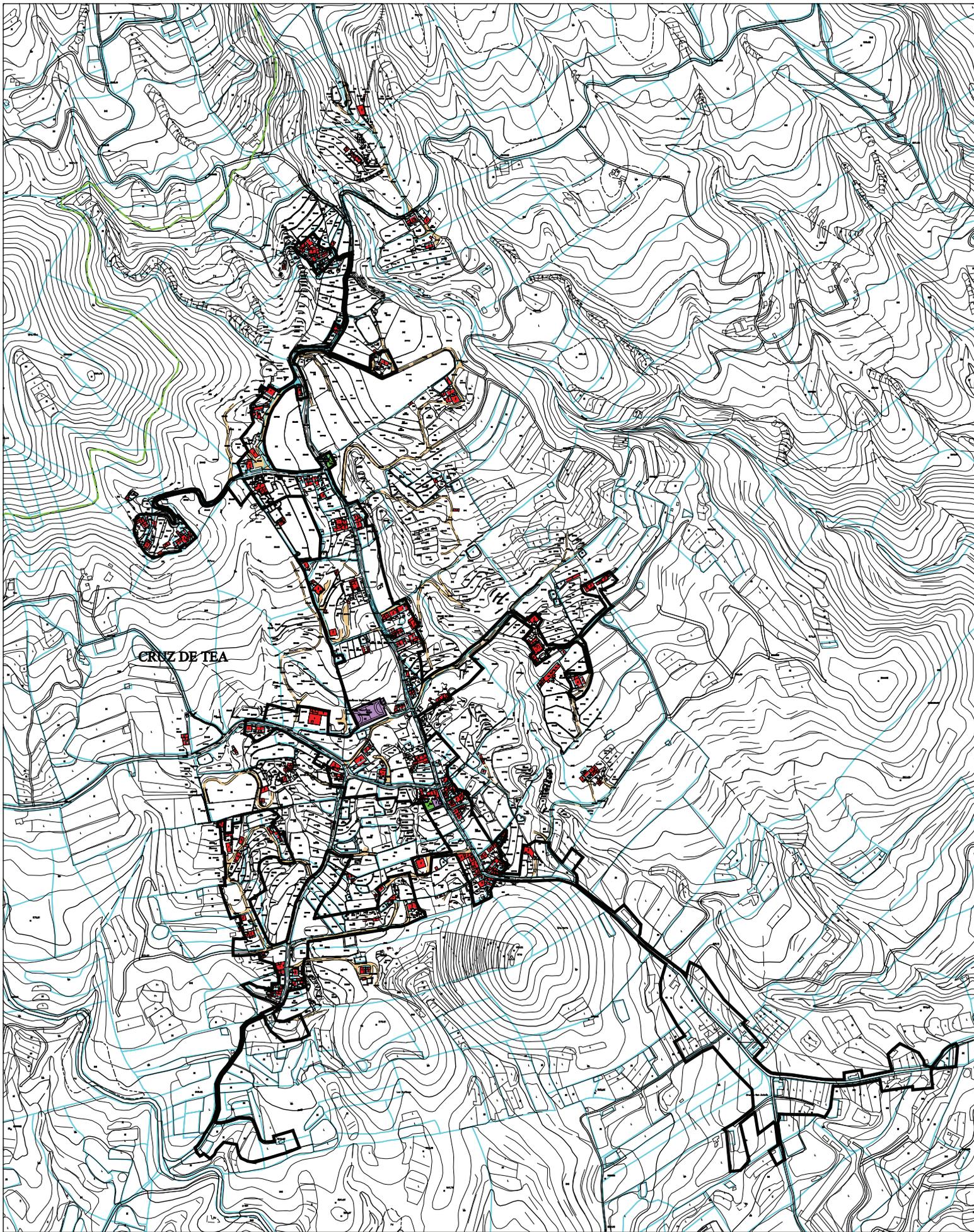
- PERIFÉRICA
- EQUIPAMENTOS

- PÚBLICO:**
- PLAZA
 - GLORIETAS Y CALLES ASPALTADAS
 - CALLES Y CAMINOS DE TIERRA
 - TERCIOS CON MÁS DEL 6% DE PENDIENTE

TÉRMINO MUNICIPAL

ESPACIO NATURAL

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.)	
GRANADILLA DE ABONA	
ORDENACIÓN	PLANO Nº:
ESTADO ACTUAL	ESCALA:
	15.000
LA FUENTE - LOS BARRANCOS - MCÁCARO	
FECHA:	
OCTUBRE 2008	



ÁMBITOS

- ASENTAMIENTO RURAL
- LÍMITE DEL CATASTRO

ESTADO ACTUAL

- PERIFERICAL
- EQUIPAMENTOS
- PUEBLO: PLAZA
- CALLES Y CALLES ASPALTADAS
- CALLES Y CAMINOS DE TIERRA
- TERMINO CON MÁS DEL 6% DE PENDIENTE

TÉRMINO MUNICIPAL

ESPACIO NATURAL

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.)

GRANADILLA DE ABONA

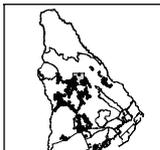
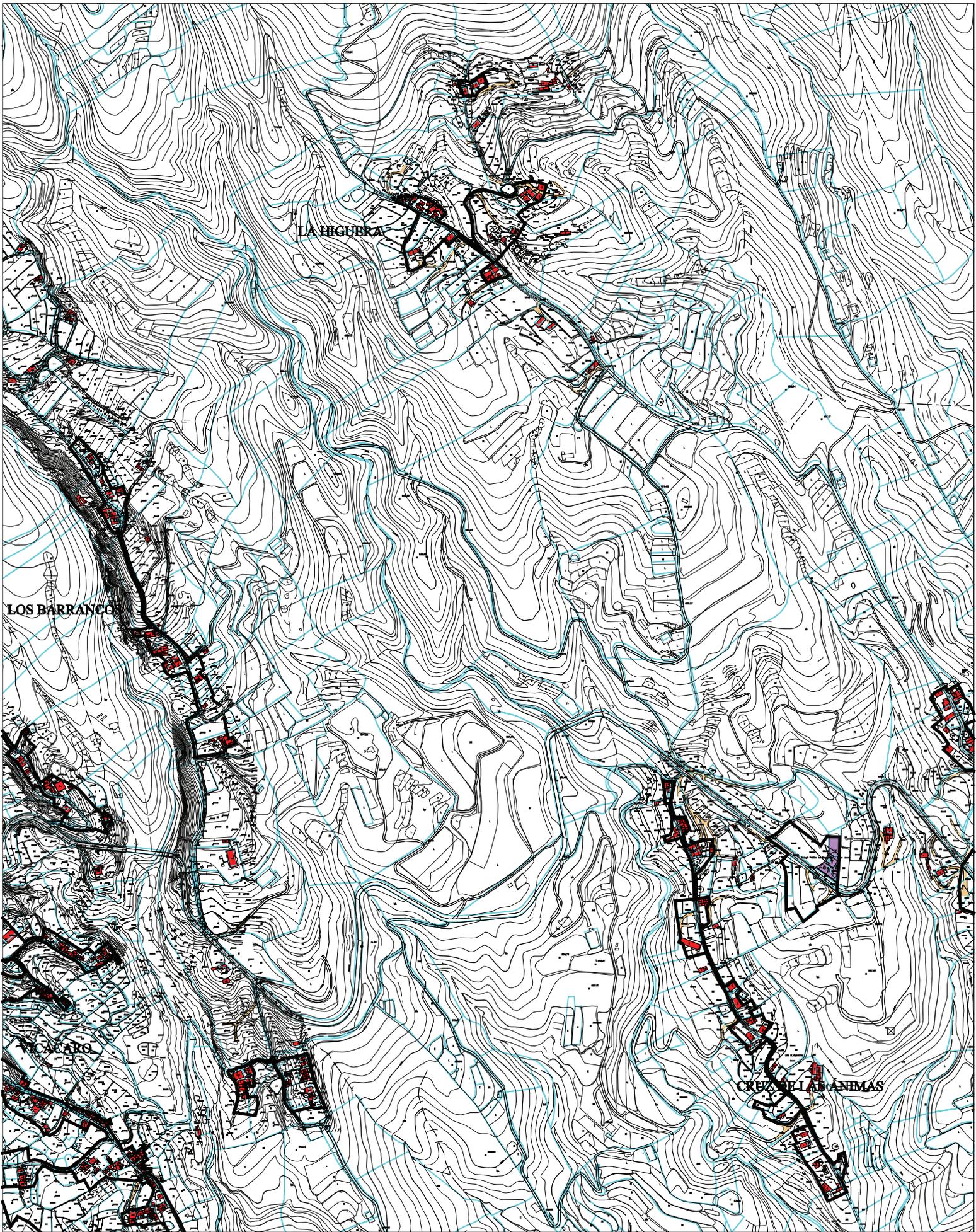
ORDENACIÓN

ESTADO ACTUAL

PLANO Nº:
ESCALA:
16.000
FECHA:
OCTUBRE 2008



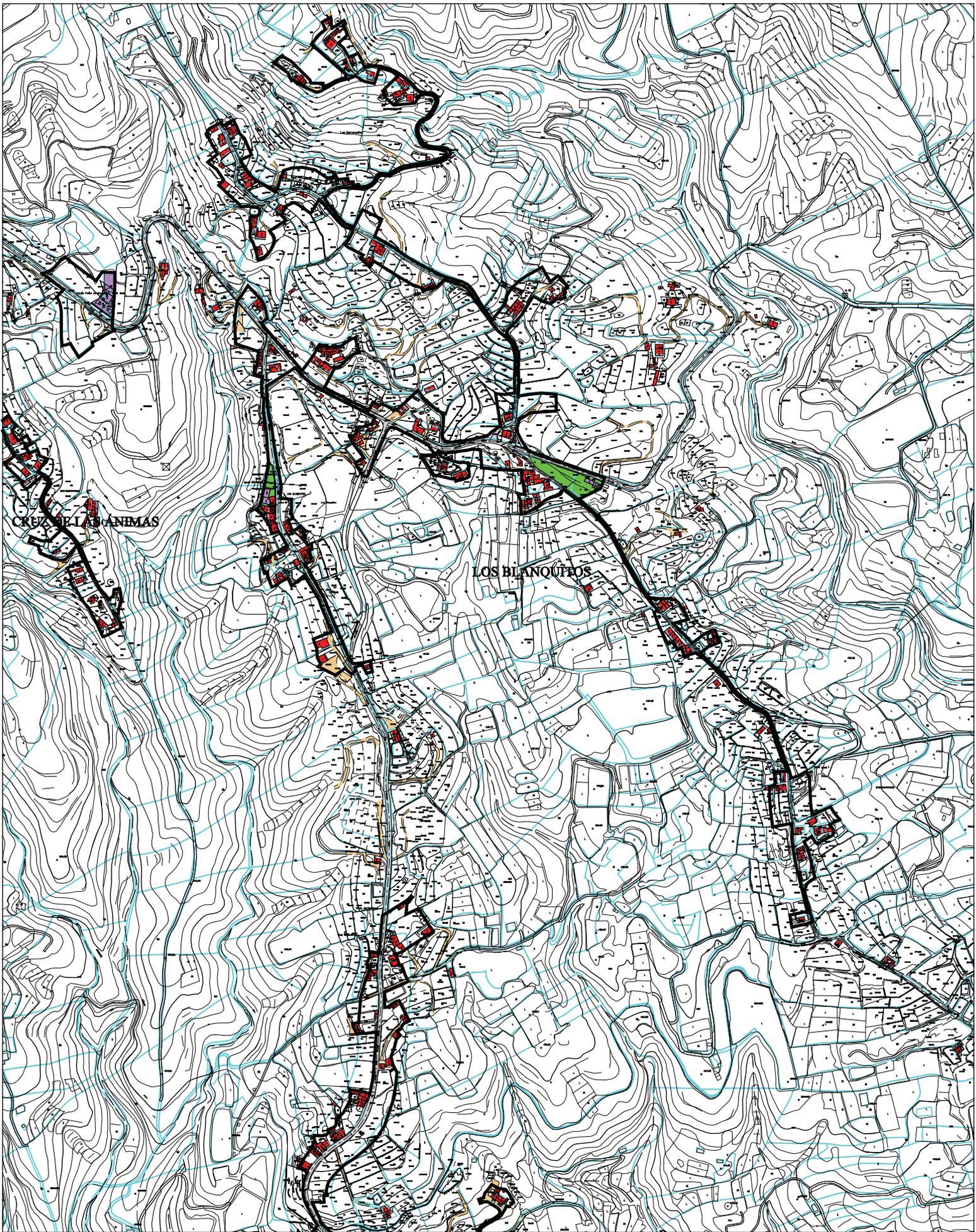
2008
CRUZ DE TEA



ÁMBITOS	ESTADO ACTUAL	PÚBLICO:
ASENTAMIENTO RURAL	PERIURBANA	PLAZA
LÍMITE DEL CATASTRO	EQUIPAMENTOS	GLORIETAS Y CALLES ASPALTADAS
		CALLES Y CARRILES DE TIERRA
		TRAZADO CON MÁS DEL 6% DE PENDIENTE

TÉRMINO MUNICIPAL: ESPACIO NATURAL:

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.)	
GRANADILLA DE ABONA	
ORDENACIÓN	PLANO Nº:
ESTADO ACTUAL	ESCALA:
	16.000
	FECHA:
	OCTUBRE 2003



CRUZ DE LAS ANIMAS

LOS BLANQUITOS



ÁMBITOS

- ASENTAMIENTO RURAL
- LÍMITE DEL CATASTRO

ESTADO ACTUAL

- RESIDENCIAL
- EQUIPAMENTOS
- PUEBLO: PLAZA
- CALLES TERRENAS Y CALLES ASPALTADAS
- CALLES Y CARRILES DE TIERRA
- TERRENO CON MÁS DEL 6% DE PENDIENTE

TÉRMINO MUNICIPAL

ESPACIO NATURAL

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.)

GRANADILLA DE ABONA

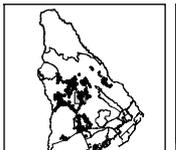
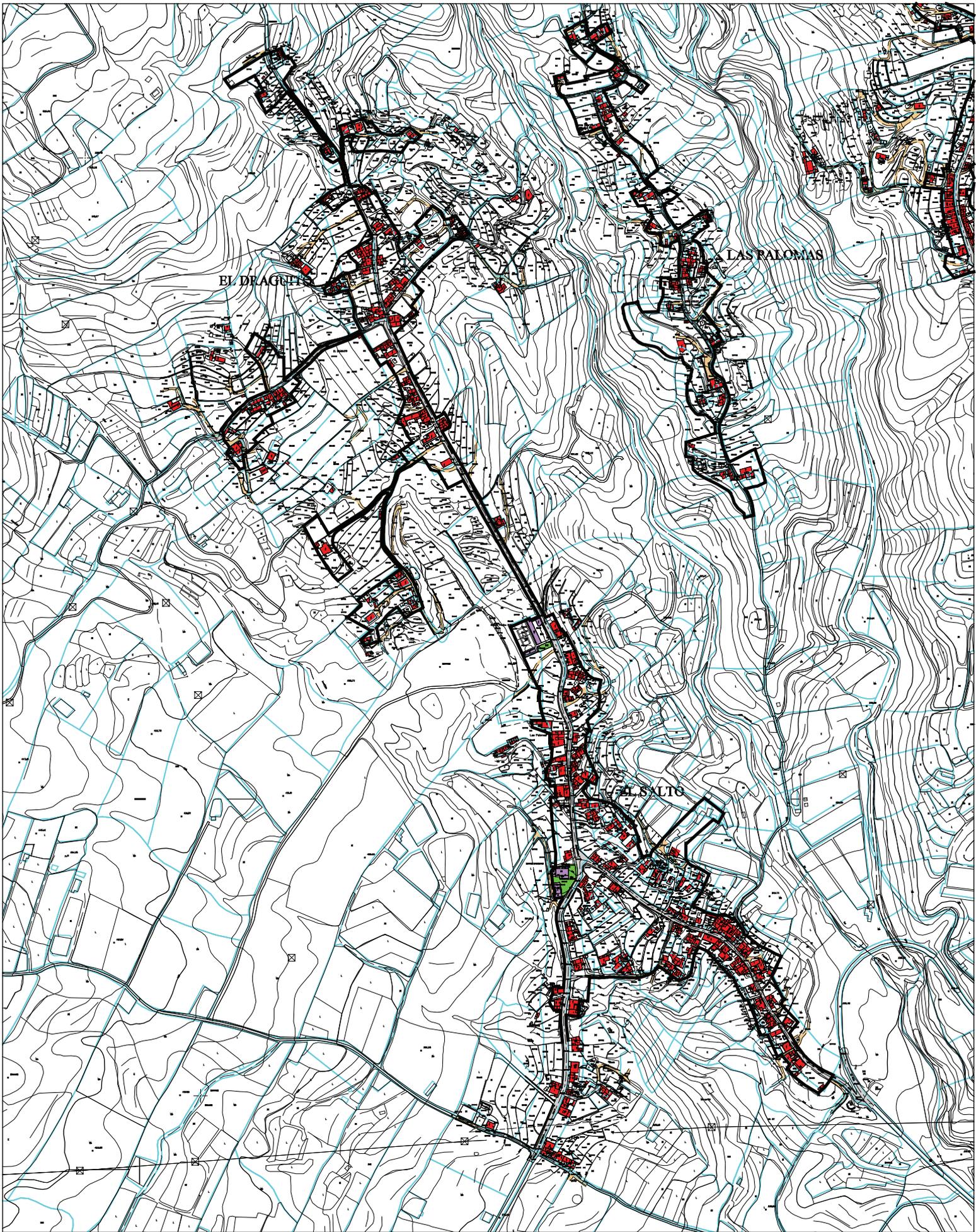
ORDENACIÓN

ESTADO ACTUAL

PLANO Nº:
ESCALA:
15.000
FECHA:
OCTUBRE 2003



CRUZ DE LAS ANIMAS, LOS BLANQUITOS

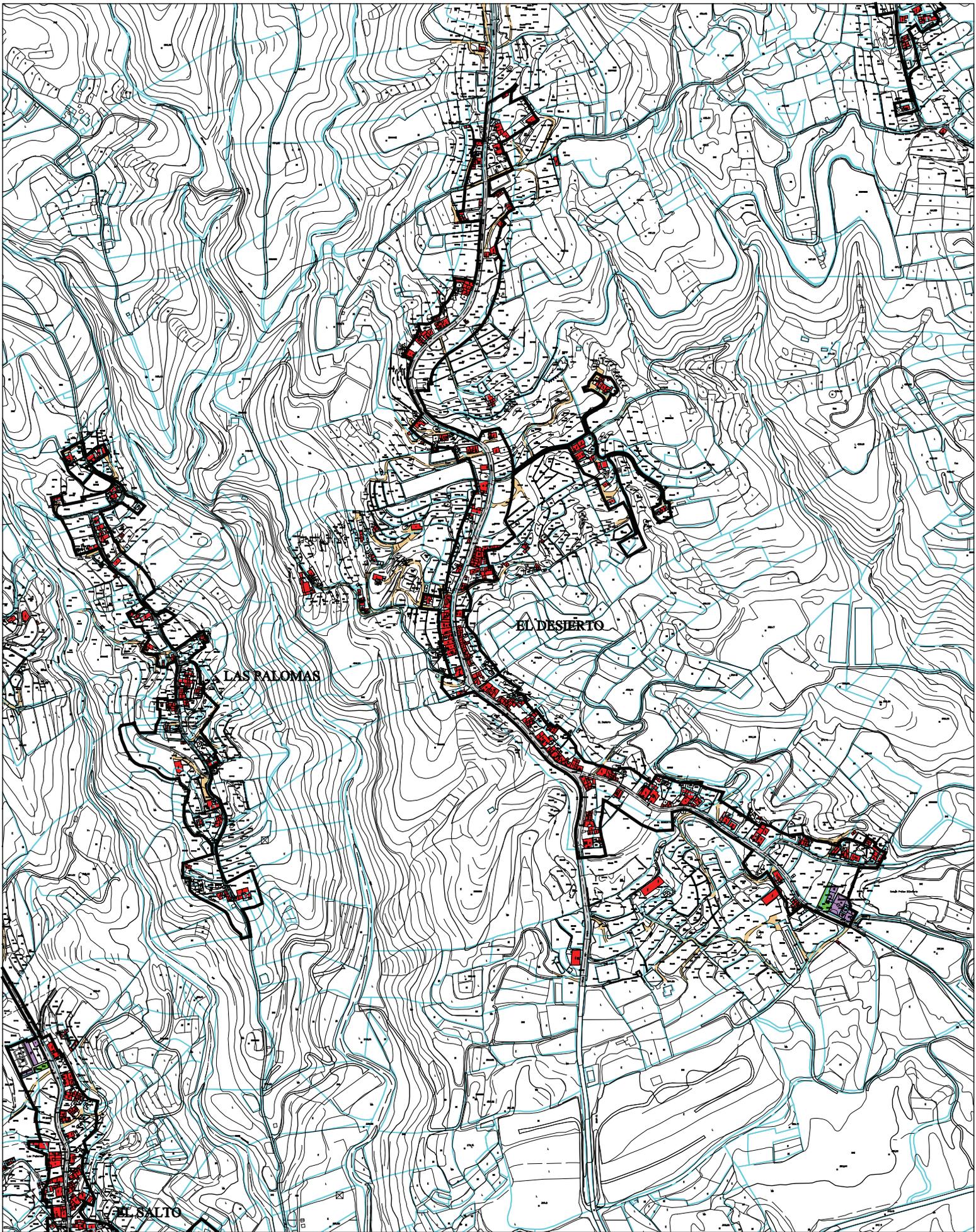


ÁMBITOS	ESTADO ACTUAL	PÚBLICO:
ASENTAMIENTO RURAL	RESIDENCIAL	PLAZA
LÍMITE DEL CATASTRO	EQUIPAMENTOS	GLORIETAS Y CALLES ASPALTADAS
		CALLES Y CAMINOS DE TIERRA
		TRAMOS CON MÁS DEL 6% DE PENDIENTE

TÉRMINO MUNICIPAL: ESPACIO NATURAL

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.)	
GRANADILLA DE ABONA	
ORDENACIÓN	PLANO Nº:
ESTADO ACTUAL	ESCALA: 1:15.000
FECHA: OCTUBRE 2003	

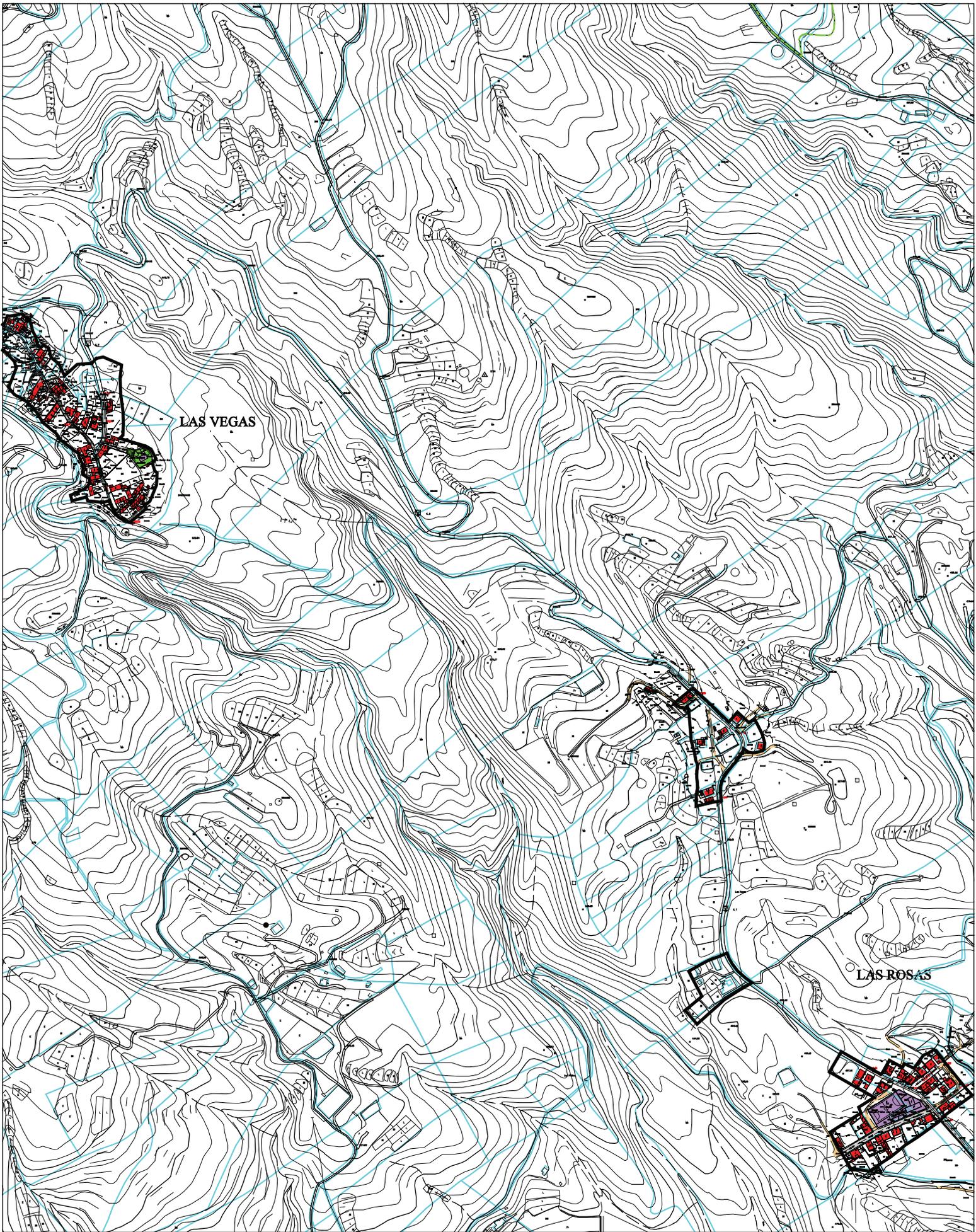
EL DRAGUETO - LAS PALOMAS - EL SALTO



ÁMBITOS	ESTADO ACTUAL	PÚBLICO:
ASENTAMIENTO RURAL	PERIURBANA	PLAZA
LÍMITE DEL CATASTRO	EQUIPAMENTOS	GLORIASAS Y CALLES ASPALTADAS
		CALLES Y CUARROS DE TIERRA
		TRAZADO CON MÁS DEL 6% DE PENDIENTE

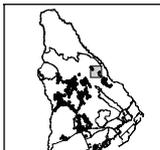
TÉRMINO MUNICIPAL ESPACIO NATURAL

PLAN GENERAL DE ORDENACION (T.R.)	
GRANADILLA DE ABONA	
ORDENACIÓN	PLANO Nº:
ESTADO ACTUAL	ESCALA: 1:15.000
2006	FECHA: OCTUBRE 2003
LAS PALOMAS - EL DESIERTO	



LAS VEGAS

LAS ROSAS



ÁMBITOS

-  ASENTAMIENTO RURAL
-  LIMITE DEL CATASTRO

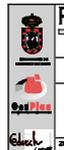
ESTADO ACTUAL

-  PERIFERICAL
-  EQUIPAMENTOS

- PÚBLICO:**
-  PLAZA
 -  GLORIETAS Y CALLES ASPALTADAS
 -  CALLES Y CAMINOS DE TIERRA
 -  TRAZADO CON MÁS DEL 6% DE PENDIENTE

TÉRMINO MUNICIPAL

ESPACIO NATURAL



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.)

GRANADILLA DE ABONA

ORDENACIÓN

ESTADO ACTUAL

PLANO Nº:

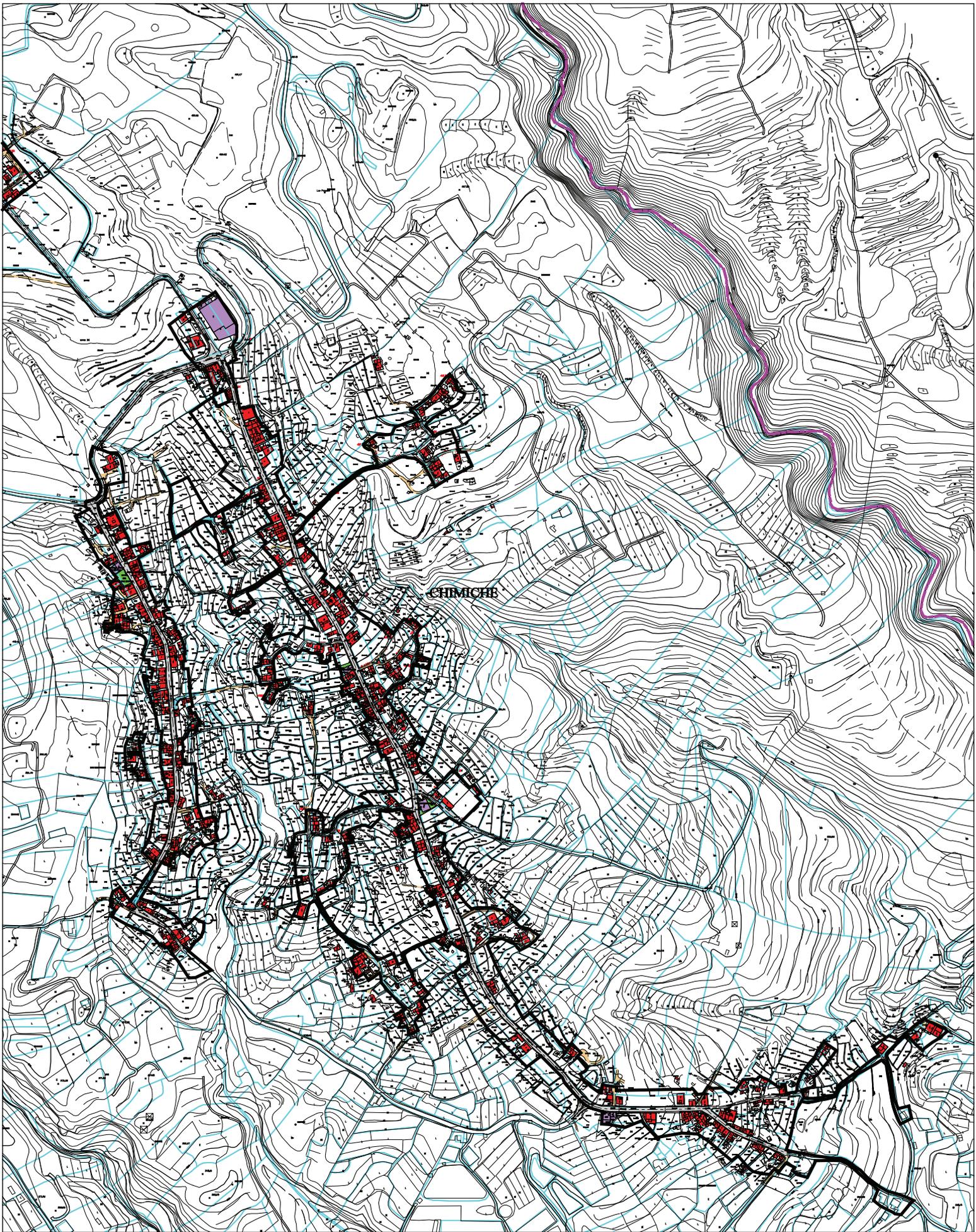
ESCALA:

1:15.000

FECHA:

OCTUBRE 2008

LAS ROSAS LAS VEGAS



ÁMBITOS

- ASENTAMIENTO RURAL
- LÍMITE DEL CATASTRO

ESTADO ACTUAL

- RESIDENCIAL
- EQUIPAMENTOS
- PUEBLO: PLAZA
- CALLES Y CALLES ASPALTADAS
- CALLES Y CAMINOS DE TIERRA
- TERRENO CON MÁS DEL 6% DE PENDIENTE

TÉRMINO MUNICIPAL

ESPACIO NATURAL

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.)

GRANADILLA DE ABONA

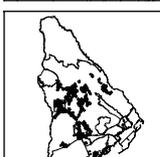
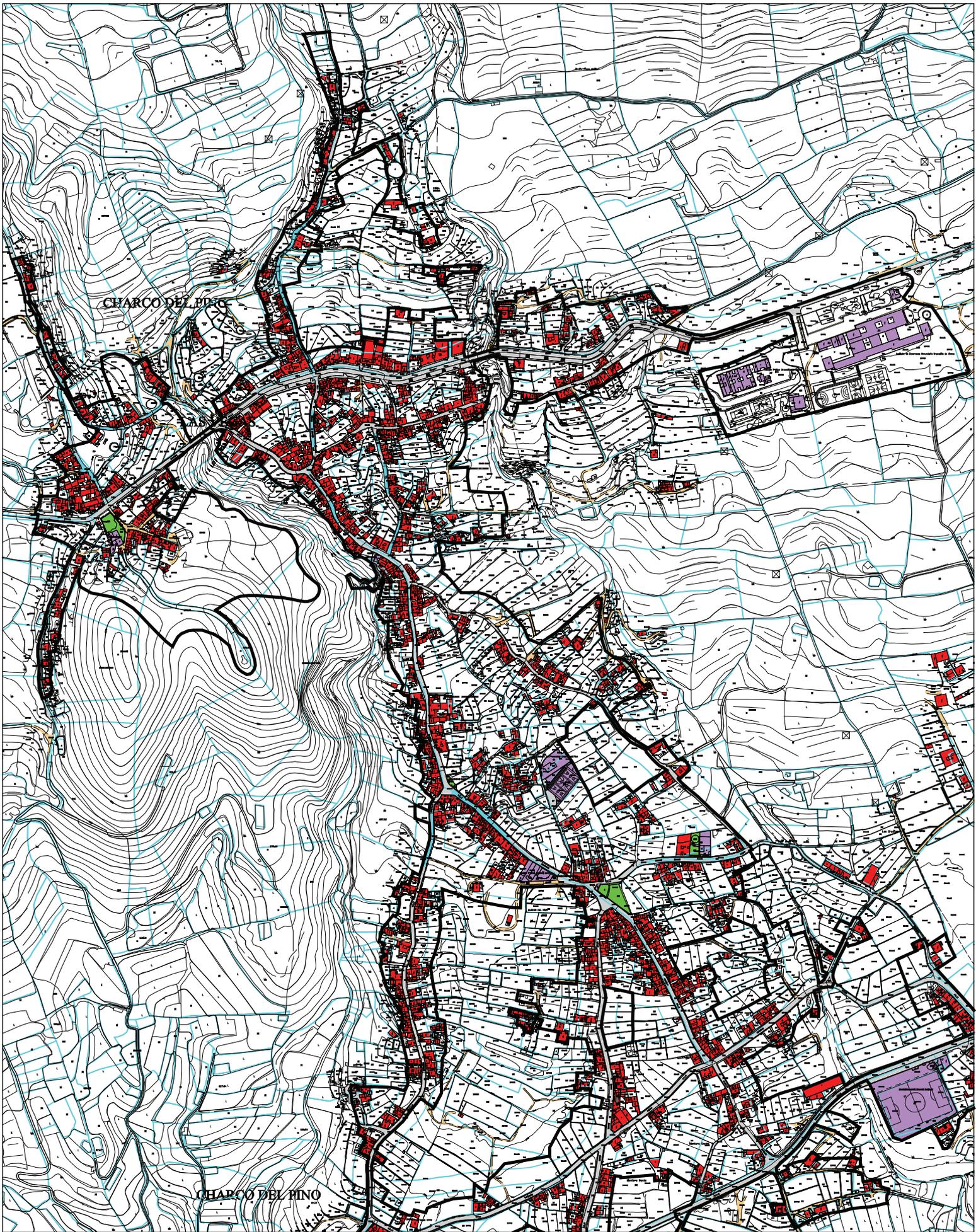
ORDENACIÓN

ESTADO ACTUAL

PLANO Nº:
ESCALA:
16.000
FECHA:
OCTUBRE 2008



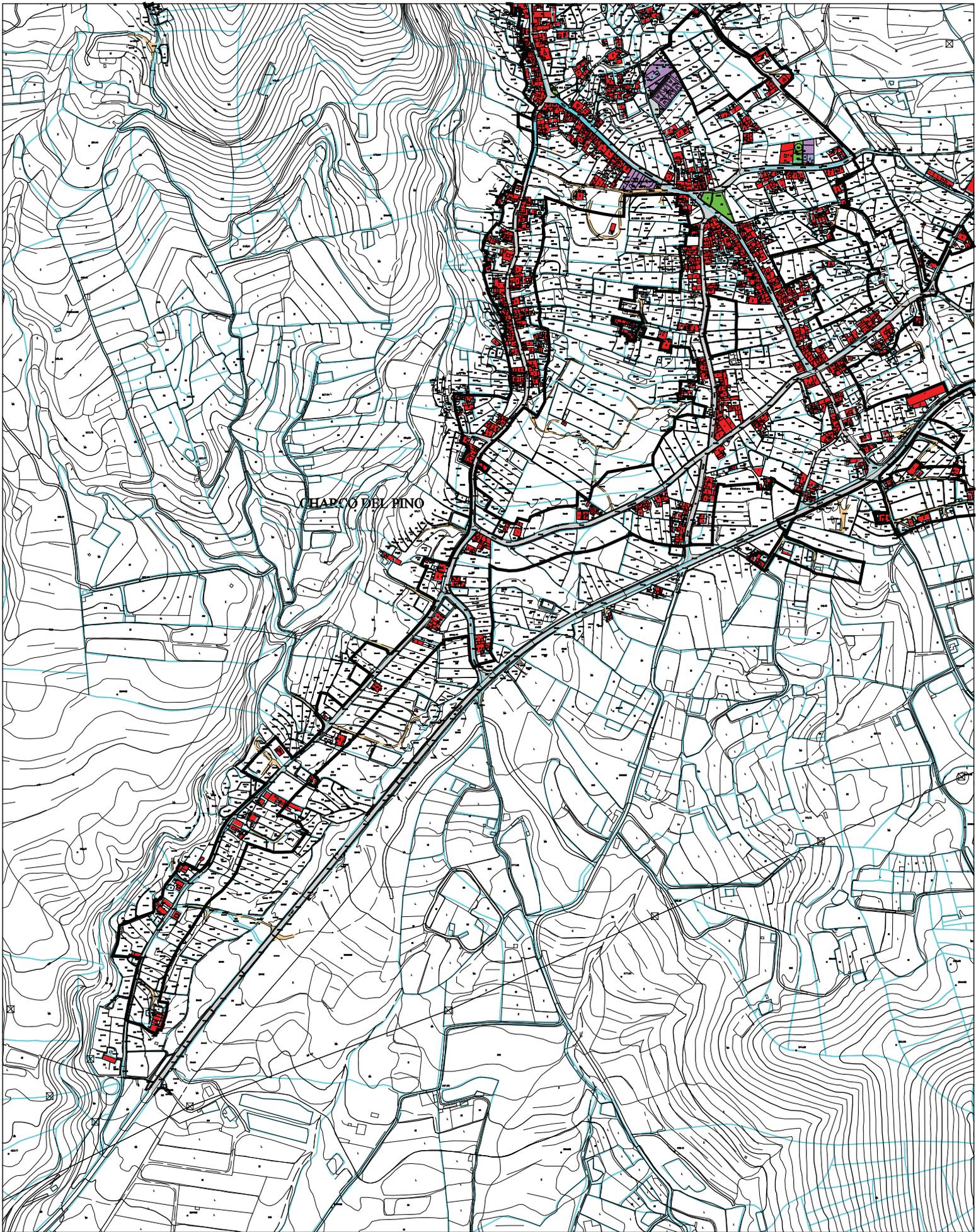
CHIRICIBE



ÁMBITOS	ESTADO ACTUAL	PÚBLICO:
ASENTAMIENTO RURAL	RESIDENCIAL	PLAZA
LÍMITE DEL CATASTRO	EQUIPAMENTOS	CALLES Y CALLES ASPALTADAS
		CALLES Y CAMINOS DE TIERRA
		TERMINOS CON MÁS DEL 95% DE PENDIENTE

TERMINO MUNICIPAL ESPACIO NATURAL

PLAN GENERAL DE ORDENACION (T.R.)	
GRANADILLA DE ABONA	
ORDENACIÓN	
ESTADO ACTUAL	
PLANO Nº:	ESCALA:
16.000	1:15.000
FECHA:	OCTUBRE 2008
CHARCO DEL PINO	



CHARCO DEL PINO



ÁMBITOS

- ASENTAMIENTO RURAL
- LÍMITE DEL CATASTRO

ESTADO ACTUAL

- RESIDENCIAL
- EQUIPAMENTOS
- PÓBLICO: PLAZA
- CALLES Y CALLES ASPALTADAS
- CALLES Y CAMINOS DE TIERRA
- TERMINOS CON MÁS DEL 9% DE PENDIENTE

TERMINO MUNICIPAL

ESPACIO NATURAL

PLAN GENERAL DE ORDENACION (T.R.)

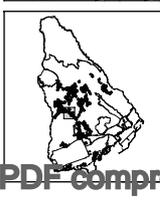
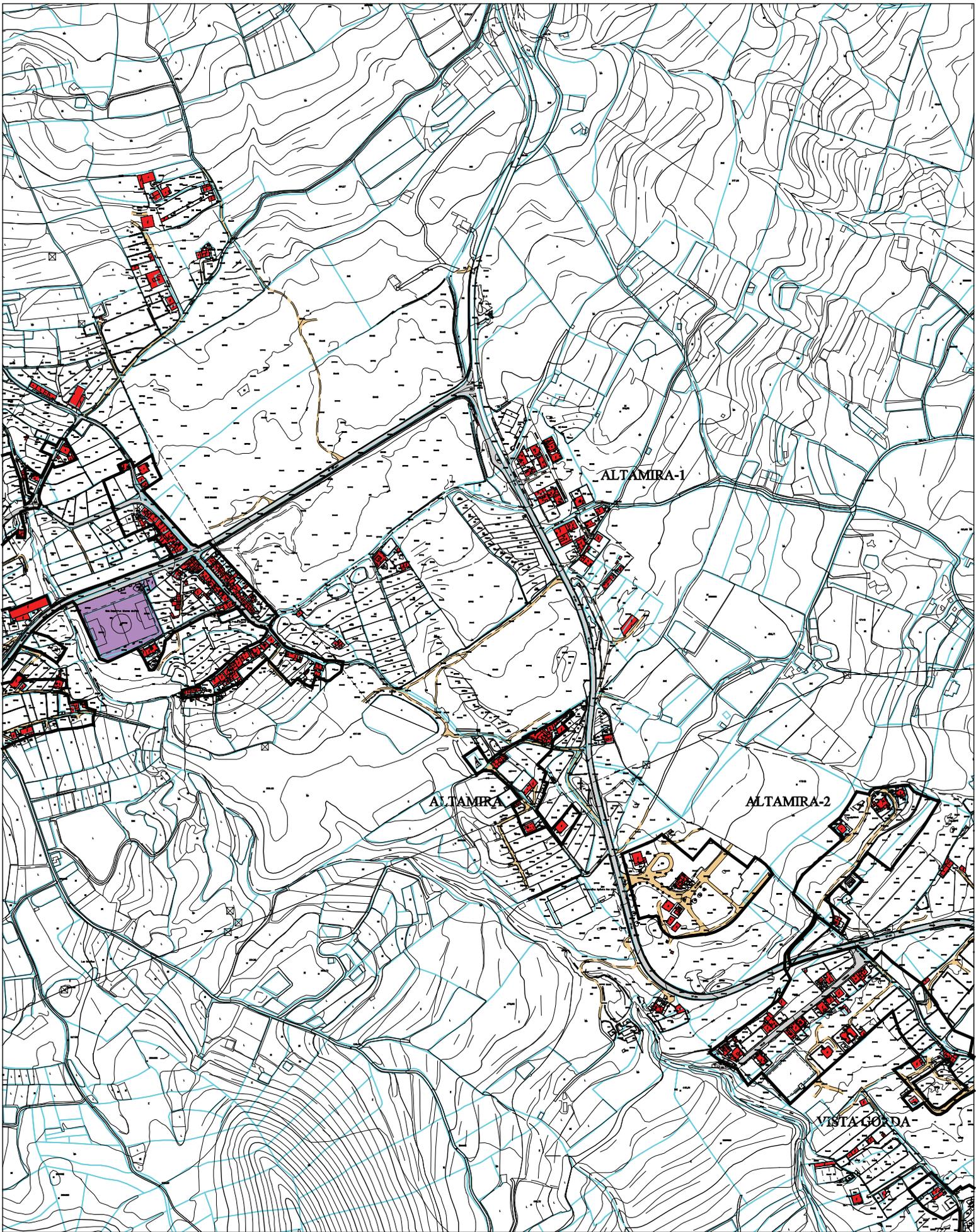
GRANADILLA DE ABONA

ORDENACIÓN

ESTADO ACTUAL

PLANO Nº:
ESCALA:
15.000
FECHA:
OCTUBRE 2008





ÁMBITOS	ESTADO ACTUAL	PÚBLICO:
ASENTAMIENTO RURAL	RESIDENCIAL	PLAZA
LÍMITE DEL CATASTRO	EQUIPAMENTOS	GLORIETAS Y CALLES ASPALTADAS
TÉRMINO MUNICIPAL	CALLES Y CAMINOS DE TIERRA	TRABAJOS CON MÁS DEL 6% DE PENDIENTE
ESPACIO NATURAL		

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.)
GRANADILLA DE ABONA

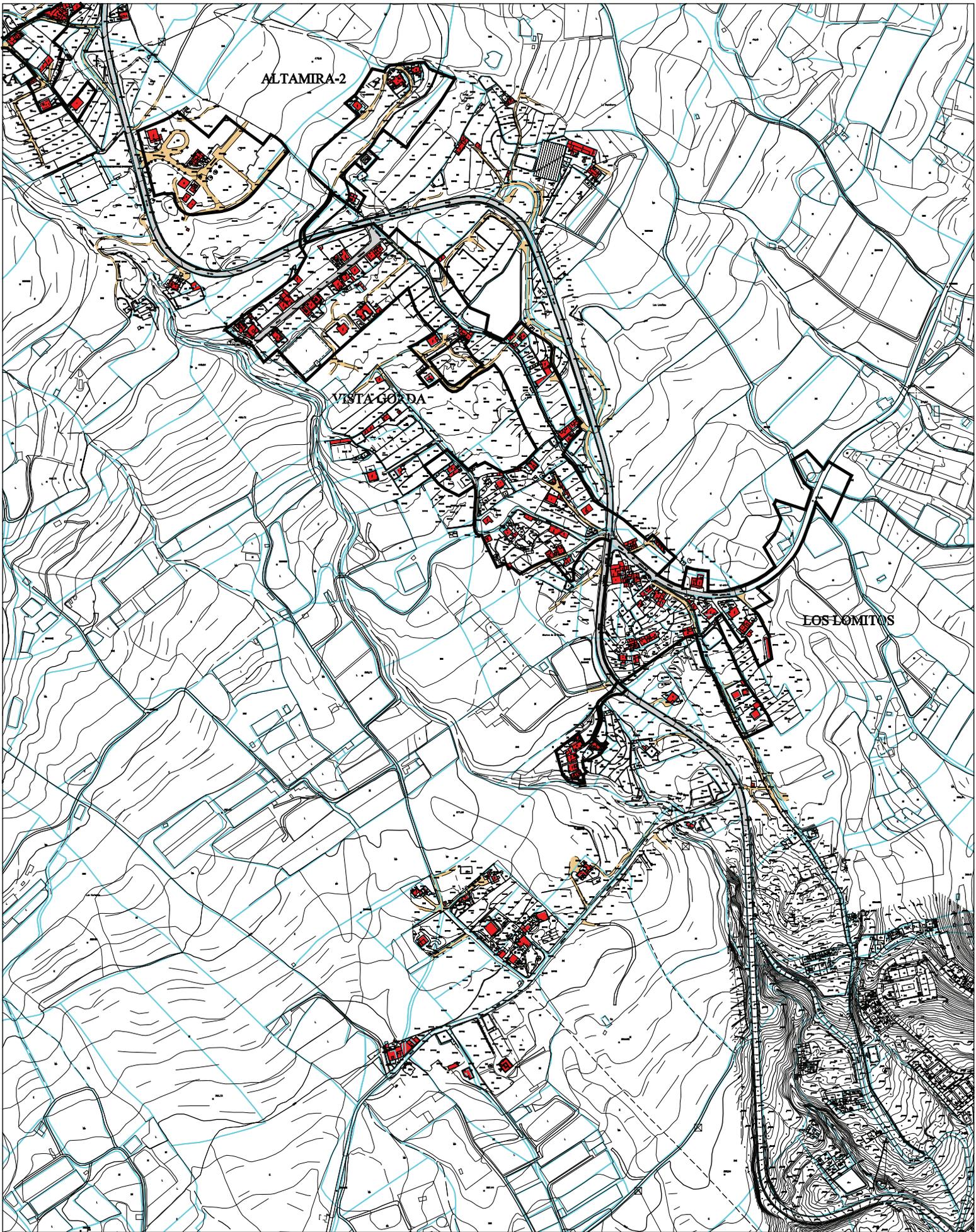
ORDENACIÓN

ESTADO ACTUAL

ESCALA: 1:15.000

FECHA: OCTUBRE 2008

2008 CHARGO DEL RENO - ALTAMIRA-1 ALTAMIRA 2



ÁMBITOS

- ASENTAMIENTO RURAL
- LÍMITE DEL CATASTRO

ESTADO ACTUAL

- RESIDENCIAL
- EQUIPAMENTOS
- PÚBLICO: PLAZA
- CALLES TERRALES Y CALLES ASPALTADAS
- CALLES Y CAMINOS DE TIERRA
- TRAZADO CON MÁS DEL 5% DE PENDIENTE

TÉRMINO MUNICIPAL

ESPACIO NATURAL

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.)

GRANADILLA DE ABONA

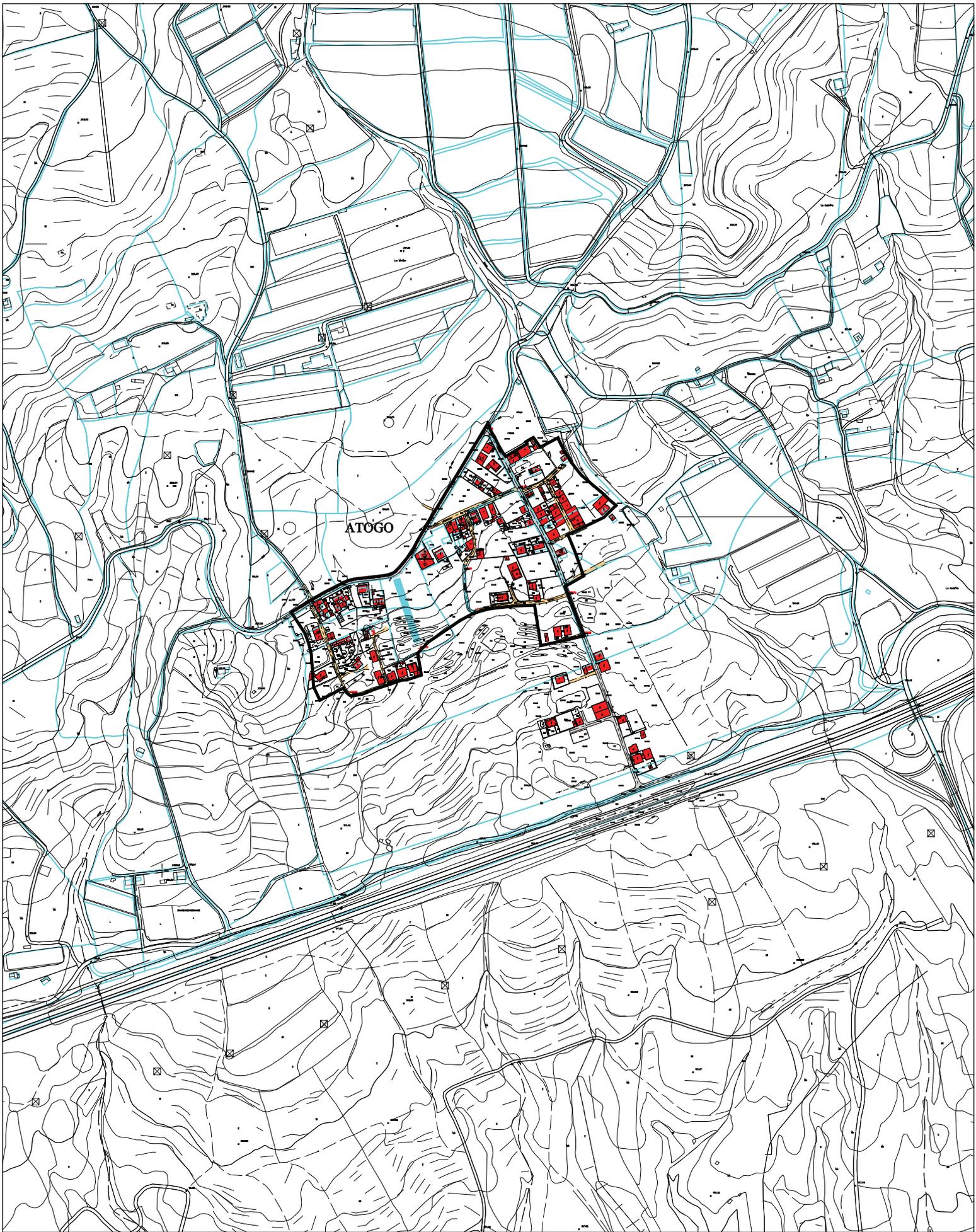
ORDENACIÓN

ESTADO ACTUAL

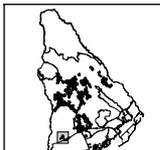
PLANO Nº:
ESCALA:
15.000
FECHA:
OCTUBRE 2008



ALTAMIRA-2, VISTA GORDA, LOS LOMITOS



ATOGO



ÁMBITOS

- ASENTAMIENTO RURAL
- LÍMITE DEL CANTÓN

ESTADO ACTUAL

- RESIDENCIAL
- EQUIPAMENTOS
- PÍEDRA
- CALLES Y CALLOS DE TIERRA
- TRAMOS CON MÁS DEL 6% DE PENDIENTE

TÉRMINO MUNICIPAL

ESPACIO NATURAL

PLAN GENERAL DE ORDENACION (T.R.)
GRANADILLA DE ABONA

ORDENACIÓN

ESTADO ACTUAL

PLANO Nº:
ESCALA:
15.000
FECHA:
OCTUBRE 2008



ATOGO

	Superficie m ²	N ^o viviendas	Densidad viviendas /Ha
Vicácaro	91.788	112	12,20
La Fuente	57.281	74	12,91
Los Barrancos	31.442	58	18,44
Cruz de Tea	174.299	160	9,17
La Higuera	14.295	19	13,29
Cruz de las Ánimas	24.786	29	11,70
Los Blanquitos	90.115	79	8,76
El Draguito	59.859	72	12,02
Las Palomas	40.819	43	10,53
El Desierto	94.753	90	9,49
El Salto	102.140	129	12,63
Las Vegas	32.559	50	15,35
Las Rosas	35.861	38	10,65
Chimiche	201.002	252	12,53
Charco del Pino	771.544	604	7,82
Vista Gorda- Los Lomitos	139.713	96	6,87
Altamira	50.881	27	5,30
Atogo	86.321	62	7,18

Los asentamientos rurales no constituyen alternativas al desarrollo residencial del municipio, ya que el Plan General delimita tanto suelo urbano como urbanizable para prever la demanda existente de viviendas, tal y como se justifica en la memoria de ordenación, por lo que los asentamientos rurales se limitan al crecimiento endógeno.

La ampliación que se produce en los asentamientos es para incluir los vacíos entre edificaciones y el reconocimiento de las nuevas edificaciones, además del crecimiento interno que los vecinos han solicitado en los diferentes periodos de información pública y siempre que se dieran las condiciones exigidas legalmente para tal delimitación, manteniendo, en general, como no edificables aquellas parcelas en las que no se solicitó su clasificación como

asentamiento rural en los periodos de información pública, salvando con ello las zonas agrícolas existentes en los asentamientos.

En el cuadro siguiente se establece en que áreas de regulación homogéneas establecidas por el Plan Insular, en la planimetría realizada a escala 1:25.000, se encuentran los asentamientos rurales:

	ÁREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA
Vicácaro	Barranco (Este y Oeste) Protección Económica 2
La Fuente	Barrancos (Un trozo al Oeste) Protección Económica 2
Los Barrancos	Barrancos, Laderas Protección Económica 2
Cruz de Tea	Laderas, Montañas Protección Económica 2
La Higuera	Protección Económica 2
Cruz de las Ánimas	Barrancos Protección Económica 2
Los Blanquitos	Barrancos, Protección Económica 1 Protección Económica 2
El Draguito	Protección Económica 1
Las Palomas	Barrancos Protección Económica 2
El Desierto	Protección Económica 1
El Salto	Barrancos Protección Económica 1
Las Vegas	Barrancos, Laderas
Las Rosas	Protección Económica 2
Chimiche	Protección Económica 1, Protección Económica 2 Protección Territorial
Charco del Pino	Área de expansión urbana (Este) Protección Económica 1(Norte) Barrancos (Oeste) Protección Económica 2 (Sur)
Vista Gorda- Los Lomitos	Barrancos (Sureste) Protección Económica 2 (Sur) Protección Económica 1 (Resto)
Altamira	Protección Económica 1
Altamira 2	Protección Económica 1
Atogo	Protección Territorial (Sureste) Protección Económica 1 (Noroeste)

El único asentamiento rural que ocupa terrenos incluidos en áreas de regulación homogéneas de expansión urbana, es la parte Este de Charco del Pino y es debido a que su trama edificatoria se ha desarrollado a borde de camino como ampliación del asentamiento rural, sin que se den las condiciones y características para clasificarlo como urbano según la legislación vigente.

Parte de los asentamientos rurales de Vicácaro, La Fuente, Los Barrancos, Cruz de Tea, Cruz de las Ánimas, Los Blanquitos, Las Palomas, El Salto, Las Vegas, Charco del Pino, Vista Gorda-Los Lomitos, según el cuadro anterior, se sitúan en áreas de regulación homogéneas de Barrancos y Laderas delimitadas por el PIOT. Esto es debido a que el Plan General, dada su mayor concreción, al elaborarse los planos a escala 1:5.000, ha reajustado la delimitación de las áreas de regulación homogéneas y las ha incluido en suelo clasificado como protección territorial o protección económica 1 y 2, según lo permitido por el artículo 2.3.1.4 del Plan Insular.

En el plano de ordenación estructural de clasificación del suelo y en los planos de ordenación pormenorizada de tipologías y usos pormenorizados se delimita el ámbito de los asentamientos, las alineaciones de las parcelas edificables, las tipologías y alturas, usos permitidos por el planeamiento y trazado de la red viaria. En el artículo 5.2.7 de las normas urbanísticas generales se establece el régimen de los asentamientos rurales, determinándose tanto los usos característicos como los secundarios. En los artículos 5.1.5 y 5.1.6 de las normas urbanísticas generales se determinan las condiciones generales de los usos, la construcción, edificación e instalaciones en suelo rústico.

Las dos tipologías específicas para la edificación en los asentamientos rurales es la de transición / rural y de caminos rurales, donde se promueve el desarrollo de edificación aislada pero salvando la mayor parte de la edificación existente adosada, al mismo tiempo que se resuelve la transición entre la edificación adosada y la aislada con el fin de eliminar las medianeras existentes e imposibilitando nuevas medianeras de más de una planta de altura.

El crecimiento de los asentamientos rurales a borde de camino se produce para incluir los vacíos existentes entre edificaciones y en paralelo al viario, produciendo un mallado de su red viaria. Los tramos cuya pendiente supera el 15% se encuentran actualmente consolidados por la edificación, siendo un porcentaje mínimo los viales que superan este porcentaje, tal y como se comprueba en los planos de ordenación pormenorizada de los asentamientos rurales.

La admisibilidad del uso residencial cumple con las directrices establecidas en el PIOT. La compatibilidad de los usos agrícolas y ganaderos están regulados en la normativa pormenorizada y general de uso de transición rural.

La tipología aplicable a los asentamientos rurales es la de transición rural y de caminos rurales. En algún viario se ha previsto el estrangulamiento donde la edificación existente condiciona tal situación.

A continuación se relacionan los artículos incluidos en el Título IV, Capítulo 7 de las normas urbanísticas de ordenación pormenorizada en donde se regulan los parámetros de la edificación en los asentamientos rurales:

- Artículo 4.7.2: parcela mínima, donde se fija la superficie mínima de parcela, el frente mínimo y el círculo mínimo.
- Artículo 4.7.6: la superficie edificable máxima es de 200 m² construidos por parcela y el artículo 4.7.6 sobre las construcciones auxiliares.
- Se establece en los planos de ordenación pormenorizada la alineación de cada una de las vías y en algunas expresamente el retranqueo, y donde no se establece será de aplicación el artículo 4.7.4 sobre retranqueos.
- Artículo 4.7.4: establece los retranqueos de la edificación.

- El número máximo de construcciones por longitud de caminos no es un parámetro de ordenación, ya que se establecen en los planos de ordenación que permite una mayor concreción en su aplicación que el parámetro propuesto que puede dar lugar a absurdos en su aplicación.

- La altura máxima se establece en 6,50 metros y dos plantas. (artículo 4.7.7.). Para la medición de la altura se estará a lo dispuesto en el artículo 4.7.10 en aplicación de lo dispuesto en el artículo 4.7.1 que señala que en la tipología de Transición/Rural o de Caminos Rurales, para todos los aspectos no regulados en los artículos del capítulo séptimo, serán de aplicación las condiciones particulares que regulan la Ciudad Jardín Aislada, salvo en el caso de parcelas situadas entre medianeras a las que se aplicarán las condiciones particulares de las edificaciones Alineadas a Vial en aquello no regulado en este capítulo. En cuanto a la adaptación topográfica, los artículos 4.2.19 y 4.6.7.

- Condiciones de tratamiento de las áreas no edificadas de cada finca (art. 4.7.8). Remitiéndose el tratamiento a los establecido en las normas generales en su artículo 5.1.6 que serán completadas por las Ordenanzas Municipales.

De los cuadros de características de la ordenación de los asentamientos rurales incorporados al fichero de ámbitos urbanísticos se establece para cada asentamiento el número de viviendas. Se adjunta un cuadro resumen en el que se establece la superficie de cada asentamiento, el número de viviendas y la densidad de viviendas por hectárea en todos ellos la densidad de viviendas por hectárea no es superior a 30 viviendas /hectárea.

	Superficie m ²	Nº viviendas	Densidad viviendas /Ha
Vicácaro, La Fuente, Los Barrancos	184.199	469	25,47
Cruz de Tea	182.948	434	23,72
La Higuera	14.295	15	10,49
Cruz de las Ánimas	23.633	53	22,45
Los Blanquitos	96.106	194	20,18
El Draguito	59.816	139	23,24
Las Palomas	41.220	106	25,72
El Desierto	100.400	200	19,92
El Salto	103.073	253	24,55
Las Vegas	33.317	88	26,42
Las Rosas	35.861	76	21,19
Chimiche	206.247	481	23,32
Charco del Pino	791.189	1.786	22,57
Vista Gorda- Los Lomitos	138.664	307	22,14
Altamira	10.529	16	15,19
Altamira 2	40.366	73	18,08
Atogo	99.556	271	27,22

El artículo 5.2.7.5 de las normas generales establece que en los asentamientos rurales se deberá cumplir que las edificaciones den frente a vía o espacio público o servidumbre, contarán con todos los servicios necesarios y requeridos en la normativa urbanística, sectorial y en las normas generales del Plan General o garantizarán la ejecución simultánea de las obras precisas para alcanzar lo anterior en los términos y condiciones establecidos legalmente y los que la Administración Municipal estime pertinentes. Se añade, que para adquirir el derecho al aprovechamiento urbanístico y la licencia para su materialización deberán cumplirse con las obligaciones de cesión de viario y dotaciones públicas y ejecutar o sufragar las obras de urbanización, según el régimen aplicable a los asentamientos rurales.

Además, el criterio general de este Plan General ha sido conservar las rasantes actuales de los caminos con el fin de no producir una variación en las condiciones morfológicas de los asentamientos rurales.

d) Suelo Rústico de Protección Territorial

El suelo rústico de protección territorial incluye el suelo para la preservación del modelo territorial, sus peculiaridades esenciales y específicas y el valor del medio rural no ocupado, así como la salvaguardia del ecosistema insular y su capacidad de sustentación de desarrollo urbanístico. Este suelo supone el 8,02 % de la superficie total del municipio.

Según la situación y características que presentan los terrenos, en relación a su localización y características que aconsejan vincularlo a la preservación del modelo territorial y de su organización, esta categoría se divide en las siguientes subcategorías:

Protección Territorial 1 (PT1): Aquellos que se encuentran en el entorno de núcleos de población o de actividades estratégicas y que se consideran necesario preservar de actividades y edificaciones que pudieran condicionar su posible ampliación a largo plazo. Supone el 3,22% de la superficie total del municipio.

Protección Territorial 2 (PT2): Aquellos que reuniendo las condiciones establecidas con carácter general podrían ser soporte de las actuaciones de interés general contempladas en el artículo 67 de la TRLOTCEC, que por su propia definición, requieren de instalaciones y construcciones fijas. Supone el 4,76 % de la superficie total del municipio.

Protección Territorial 3 (PT3): De similares características a los de PT2, pero donde además se permite la actividad minera de carácter artesanal de acuerdo a las determinaciones del planeamiento territorial. Supone el 0,04 % de la superficie total del municipio.

El Plan General clasifica como suelo rústico de protección territorial 1 los terrenos situados al Oeste del Aeropuerto, parte de los comprendidos entre el aeropuerto y el Polígono Industrial y el Monumento Natural de Montaña Pelada, un franja de terreno situado al Norte de la autopista a ambos lados de Atogo, los comprendidos al Este del suelo urbanizable no sectorizado de San Isidro, al Norte de Cocarmen y unos pequeños ámbitos al Norte de la autopista en el límite Este del término municipal.

Los terrenos entre el Polígono Industrial y el Aeropuerto, como ya se ha dicho, deben también reservarse de cualquier uso que impida la configuración futura de una plataforma de actividades logísticas y estratégicas.

En el caso de los terrenos entre el Aeropuerto y el límite Oeste del municipio, la consideración como Suelo de Rústico de Protección Territorial viene motivada por la necesidad de preservar dicho suelo a efectos de su posible afección para el viario de acceso al Aeropuerto.

El suelo rústico de protección territorial 2 comprende el suelo que rodea el Centro Insular de Deportes del Motor, los situados al Este de San Isidro, junto al suelo de protección territorial 1, los terrenos en el límite Norte de San Isidro y unos pequeños ámbitos al Norte de la autopista en el límite Este del término municipal.

Como suelo rústico de protección territorial 3 se delimita un ámbito al Oeste de la Montaña Las Tabaibas.

5.2. LA PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN DE SUELO

En los Planos de Ordenación O-1.1 y O-1.2 se contiene, en consecuencia con lo anterior, la Clasificación de Suelo, atendiendo a las citadas clases establecidas legalmente y a las categorías o especificaciones que de cada una de ellas establece el texto legal.

Como se explicará en el epígrafe sobre el modelo de la estructura general, existen una serie de imperativos que suponen ya la decisión predeterminada de la clasificación del suelo, como en el caso de los espacios naturales protegidos legalmente. Por lo tanto, la confección del Plano de Ordenación sobre clasificación de suelo se ha realizado, en primer lugar, atendiendo a estas premisas legales y en segundo lugar, la toma de decisiones para la clasificación del suelo se ha adoptado tras contrastar analíticamente los planos de información de contenido ambiental y su estudio comparativo. En concreto, en tal metodología se contrastan los planos de capacidad agrológica del suelo, de calidad para la conservación, el plano clinométrico y la información sobre el estado actual y los usos existentes en cada lugar del territorio.

Los ámbitos de suelo urbano y de suelo urbanizable se comentan en el epígrafe correspondiente de esta Memoria que describe el modelo de la estructura general; y, además, su ordenación pormenorizada será descrita más adelante en el apartado respectivo de esta Memoria, como ocurre también con los Asentamientos Rurales.

El Plan General delimita ámbitos urbanísticos dentro del suelo urbano a los efectos de definir de forma comprensible y sistemática las determinaciones de planeamiento aplicables a terrenos con régimen específico o diferenciable, o con regulación homogénea, bien las relativas a la ordenación pormenorizada o las establecidas para su posterior concreción a través de los pertinentes instrumentos de planeamiento de desarrollo. Los ámbitos urbanísticos se delimitan en los correspondientes Planos de Ordenación Pormenorizada y su

regulación específica se contiene en las Normas Urbanísticas y en el Fichero de Ámbitos Urbanísticos.

En el Fichero de Ámbitos Urbanísticos se contienen las fichas de cada una de las áreas de suelo urbano consideradas, adjuntándose también las fichas correspondientes a las unidades de actuación de nueva delimitación y las de aquellas unidades de actuación que en su gestión se ha determinado la necesidad de introducir alguna alteración con el fin de viabilizarlas y recoger tales modificaciones. Respecto al suelo urbanizable, el fichero contiene las fichas de cada uno de los sectores ordenados y no ordenados. Y las fichas de las unidades de actuación delimitadas en los asentamientos rurales.

En los cuadros de características se contienen los datos referidos a cada área de suelo urbano, distinguiendo entre el suelo urbano consolidado y el incluido en unidades de actuación tanto las de nueva delimitación y las ya comentadas de régimen transitorio. Así mismo, también se contienen los cuadros relativos a los sectores de suelo urbanizable, y los datos referentes a los asentamientos rurales.

A continuación se incluye el cuadro resumen que refleja de forma esquemática el resultado de la clasificación del suelo establecida por este Plan General.

En la superficie total del municipio (164.047.043 m²) se incluye la superficie correspondiente a los terrenos a ganar al mar en la zona portuaria.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO

SUELO URBANO		SUPERFICIE m ²	%
SUELO URBANO CONSOLIDADO		2.586.176	1,58
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO		2.678.468	1,63
TOTAL SUELO URBANO		5.264.644	3,21
SUELO URBANIZABLE		SUPERFICIE	%
SECTORIZADO ORDENADO		2.505.370	1,53
SECTORIZADO NO ORDENADO		3.539.529	2,16
NO SECTORIZADO		3.808.334	2,32
TOTAL SUELO URBANIZABLE		9.853.233	6,01
SUELO RÚSTICO		SUPERFICIE	%
PROTECCIÓN AMBIENTAL	ESPACIOS NATURALES	38.935.900	23,73
	NATURAL	22.023.567	13,43
	PAISAJÍSTICA	18.626.678	11,35
	CULTURAL	2.511.320	1,53
	COSTERA	676.854	0,41
PROTECCIÓN ECONÓMICA	AGRICOLA INTENSIVO	7.855.213	4,79
	AGRICOLA TRADICIONAL	22.186.800	13,52
	MINERA	1.647.480	1,00
	INF. CARRET.-FERROCARRIL	1.788.095	1,09
	INF. Y DOTACIONES	17.267.446	10,53
ASENTAMIENTOS RURALES		2.161.417	1,32
PROTECCIÓN TERRITORIAL	1	5.283.171	3,22
	2	7.816.671	4,76
	3	72.797	0,04
TOTAL SUELO RÚSTICO		148.853.409	90,74
ÁMBITO SUPENDIDO SEGÚN ACUERDO C.O.T.M.A.C. (26/01/2005)		75.757	0,05
TOTAL		164.047.043	100

Del anterior cuadro resumen, debe destacarse el porcentaje de suelo de los espacios naturales (23,73%) y la superficie de suelo rústico considerado de protección ambiental en alguna de sus categorías específicas (26,72%). Esto supone que el 50,45 % del término municipal se encuentra protegido por sus valores ambientales, destinándose para la actividad agrícola, (intensiva o tradicional) un 18,31 % y para la protección minera un 1,00 % de la superficie total del municipio.

Además, se clasifica suelo rústico de Protección de Infraestructuras y Dotaciones (10,53 %), Infraestructura de carreteras y ferrocarril (1,09 %) y de Protección Territorial (8,02 %).

En consecuencia, el suelo existente o comprometido para su transformación urbanística sólo representa el 3,21 % en suelo urbano; el 6,01 % en suelo urbanizable, que incluye tanto el sectorizado como el no sectorizado; y el 1,32 % en asentamientos rurales.

5.3 APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO

A) APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO

El aprovechamiento urbanístico de un terreno es el permitido por el planeamiento, resultante de la ordenación y de las condiciones normativas y tipológicas que determine para el mismo la ordenación pormenorizada del Plan General o, en su caso, del planeamiento de desarrollo.

El aprovechamiento urbanístico de los sectores de suelo urbanizable y de las unidades de actuación de suelo urbano será el resultado de multiplicar la superficie de las parcelas lucrativas por la edificabilidad correspondiente, expresada en metros cuadrados edificables por cada metro cuadrado de suelo, y por el coeficiente de ponderación establecido para homogeneizar los usos y tipologías edificatorias resultantes de la ordenación pormenorizada o de las

determinaciones para su concreción, expresándose el resultado en unidades de aprovechamiento.

El aprovechamiento urbanístico y la superficie edificable total recogidos en las fichas correspondientes a las unidades de actuación y a los sectores, contenidos en el Fichero de Ámbitos Urbanísticos del Plan Operativo incluye la edificabilidad lucrativa privada y la asignada a los equipamientos privados. La edificabilidad de las dotaciones y equipamientos públicos no consume edificabilidad, siendo su edificabilidad la que se requiera para cumplir las funciones que demande.

El aprovechamiento urbanístico de las actuaciones en Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, Dotaciones y Equipamientos, cuya ordenación se haya de establecerse mediante Plan Especial, será el derivado del mismo, debiendo realizar las cesiones o compensaciones a favor del Ayuntamiento que se definen en estas Normas, así como las otras obligaciones que puedan establecer en cada caso.

Para todas aquellas actuaciones de promoción y titularidad privada será de aplicación lo establecido en el artículo 3.0.6. apartado 4 de las normas urbanísticas generales.

El aprovechamiento urbanístico de las actuaciones que se autoricen en suelo rústico a través de los procedimientos legalmente establecidos para ello, será el derivado del pertinente Proyecto de Actuación o Calificación Territorial, debiendo realizar las cesiones o compensaciones a favor del Ayuntamiento que se definen expresamente en estas Normas, y -de ser mayores- las que se determinen por la legislación urbanística o las que se especifiquen en la propia resolución autorizante, así como las otras obligaciones que puedan establecerse en cada caso.

B) APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO MEDIO

El aprovechamiento urbanístico medio de los terrenos incluidos en Unidades de Actuación en suelo urbano o en Sectores de suelo urbanizable, será el resultante de dividir el aprovechamiento urbanístico total permitido incluido el correspondiente a equipamientos privados y excluido el de la dotaciones públicas, expresado en unidades de aprovechamiento por la superficie total de la unidad o del sector, excluidos -en su caso- los de dominio público e incluidos los terrenos afectados por Sistemas Generales. El resultado se expresa en unidades de aprovechamiento por metro cuadrado de suelo.

Las fichas o cuadros contenidas en el Fichero de Ámbitos Urbanísticos del Plan Operativo de las diferentes Unidades de Actuación en suelo urbano y sectores de suelo urbanizable no ordenado, aplican los coeficientes de ponderación por tipologías y usos contenidos en las Normas del Plan Operativo, que a continuación se especifican, para establecer una correcta equiparación entre los diferentes supuestos y permitir la comparación relativa de los aprovechamientos medios de las distintas unidades delimitadas en cada área.

Así mismo, con carácter indicativo se incluye en el cuadro de características el aprovechamiento lucrativo y medio del suelo urbano consolidado y el no consolidado de régimen transitorio.

Los instrumentos de planeamiento de desarrollo podrán excepcionalmente establecer, en su caso, coeficientes de ponderación de los usos y tipologías resultantes de su ordenación pormenorizada distintos a los establecidos en las Normas del Plan Operativo, siempre que se justifique y resulte conveniente para una correcta distribución equitativa de los beneficios y cargas derivados del planeamiento.

C) COEFICIENTES DE PONDERACIÓN.

Como ya se indicó, con el fin de establecer una correcta equiparación entre los diferentes supuestos y permitir la comparación relativa de los aprovechamientos medios para las unidades de actuación en suelo urbano y los sectores de suelo urbanizable no ordenado serán de aplicación los coeficientes de ponderación por tipologías y usos que a continuación se establecen:

<u>USO</u>	<u>Cu</u>
Residencial	1,00
Residencial (VP)	0,66
Turístico	1,00
Industrial	1,00
Comercial	1,50
Oficinas	1,00
Hostelería	1,50
Equipamiento privado	0,50

Cuando las oficinas se ubiquen en plantas bajas se equiparán al uso comercial.

<u>TIPOLOGÍA</u>	<u>Ct</u>
Alineada a vial 1 planta (AV1p)	1,25
Alineada a vial 2 plantas (AV2p)	1,25
Alineada a vial con jardín delantero y trasero 2 plantas (AVJ 2p)	1,50
Alineada a vial con jardín delantero y trasero 3,4,5 plantas (AVJ 3,4,5p)	*
Alineada a vial 3 plantas (AV3p)	1,00
Alineada a vial 4,5 plantas (AV4,5p)	1,00
Ciudad Jardín 1 (CJ1)	3,00
Ciudad Jardín 2 (CJ2)	2,00
Ciudad Jardín 3 (CJ3)	2,00
Ciudad Jardín 3 (CJ3) (7)	1,50
Abierta (AB) (>0,00 m ² c/m ² s)	4,00
Abierta (AB) (>0,25 m ² c/m ² s)	3,00
Abierta (AB) (>0,50 m ² c/m ² s)	2,00
Abierta (AB) (>0,75 m ² c/m ² s)	1,75
Abierta (AB) (>1,00 m ² c/m ² s)	1,50
Abierta (AB) (>1,50 m ² c/m ² s)	1,25
Abierta (AB) (> 2,00 m ² c/m ² s)	1,00
Transición (TR)	2,00
Camino Rural (CR)	3,00
Industrial (IN) (>0,50 m ² c/m ² s)	1,50
Industrial (IN) (>1,00 m ² c/m ² s)	1,00

*El coeficiente de ponderación de la tipología alineada a vial con jardín delantero y trasero con altura $\geq 3p$, se asimilará al correspondiente de la edificación abierta según el coeficiente de edificación resultante.

Estos coeficientes se han establecido teniendo como referencia los contemplados en otros documentos urbanísticos y, por tanto, basados en la experiencia urbanística contrastada, rectificados por la situación actual del mercado, que ha producido, entre otros efectos, un gran aumento del precio de la vivienda en relación a los demás usos.

En cuanto a las tipologías, la variación del mercado de suelo y edificación no afecta en cuanto al valor relativo de unas y otras tipologías, y por lo tanto, a los coeficientes de ponderación que se establecen.

D) JUSTIFICACIÓN DEL APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO EN LOS SECTORES DE SUELO URBANIZABLE NO ORDENADO

En el Fichero de Ámbitos Urbanísticos se ha establecido para cada sector la superficie edificable máxima, tipología a utilizar, usos permitidos y compatibles, estableciendo en su caso para cada uno de ellos, los techos máximos y mínimos de superficie edificable. Por otro lado, se establecen para cada sector residencial, salvo para Médano Park dadas las características de las urbanizaciones colindantes, los porcentajes máximos y mínimos de superficie edificable que se ha de destinar al uso residencial adscrito a viviendas protegidas.

Para obtener y establecer el aprovechamiento lucrativo de cada sector, se ha considerado necesario realizar una distribución indicativa de la superficie edificable por usos y tipologías en base a los parámetros anteriormente indicados.

CUMBRES DE YACO

Uso	C. pond uso	Tipología	C. edif. m ² c/m ² s	C. pond tipología	S. const m ² c	Aprovecham. Uda
Residencial (V.P.)	0,66	Abierta	≥1,50	1,25	5.188	4.280
Residencial	1,00	AV (2p)	≥1,00	1,25	15.341	19.176
Residencial	1,00	Abierta	≥1,50	1,25	5.413	6.766
TOTAL						30.222

FINCA DEL MARQUÉS

Uso	C. pond uso	Tipología	C. edif. m ² c/m ² s	C. pond tipología	S. const m ² c	Aprovecham. Uda
Residencial (V.P.)	0,66	AV (4p)	≥2,00	1,00	17.476	11.534
Residencial	1,00	AV (4p)	≥2,00	1,00	25.777	25.777
Comercial	1,50	AV (4p)	≥2,00	1,00	437	655
TOTAL						37.966

NOROESTE

Uso	C. pond uso	Tipología	C. edif. m ² c/m ² s	C. pond tipología	S. const m ² c	Aprovecham. Uda
Residencial (V.P.)	0,66	AV (4p)	≥2,00	1,00	39.954	26.370
Residencial	1,00	AV (4p)	≥2,00	1,00	57.933	57.933
Comercial	1,50	AV (4p)	≥2,00	1,00	1.997	2.996
TOTAL						87.299

LAS TABAIBAS

Uso	C. pond uso	Tipología	C. edif. m ² c/m ² s	C. pond tipología	S. const m ² c	Aprovecham. Uda
Residencial (V.P.)	0,66	Abierta	≥2,00	1,00	168.486	111.201
Residencial	1,00	Abierta	≥2,00	1,00	244.668	244.304
Comercial	1,50	Abierta	≥2,00	1,00	8.424	12.636
TOTAL						368.141

AGUADULCE

Uso	C. pond uso	Tipología	C. edif. m ² c/m ² s	C. pond tipología	S. const m ² c	Aprovecham. Uda
Residencial (V.P.)	0,66	AVJ(3p)	≥1,50	1,25	6.952	5.735
Residencial	1,00	AVJ(2p)	≥1,00	1,50	27.268	41.712
TOTAL						47.447

MÉDANO PARK

Uso	C. pond uso	Tipología	C. edif. m ² c/m ² s	C. pond tipología	S. const m ² c	Aprovecham. Uda
Residencial	1,00	Abierta	≥1,50	1,25	18.414	23.018
Residencial	1,00	Abierta	≥1,00	1,50	18.415	27.622
Residencial	1,00	CJ3	≤0,75	2,00	2.135	4.270
Comercial	1,50	Abierta	≥1,50	1,25	3.200	6.000
TOTAL						60.910

LA TRINCHERA

Uso	C. pond uso	Tipología	C. edif. m ² c/m ² s	C. pond tipología	S. const m ² c	Aprovecham. Uda
Equipamiento	0,50	Abierta	≥0,50	2,00	1.993	1.993
Terciario	1,50	Abierta	≥0,50	2,00	2.989	8.967
TOTAL						10.960

LA MONTAÑITA

Uso	C. pond uso	Tipología	C. edif. m ² c/m ² s	C. pond tipología	S. const m ² c	Aprovecham. Uda
Industrial	1,00	Industrial	≥0,50	1,50	79.538	119.308
Industrial	1,00	Industrial	≥1,00	1,00	53.026	53.026
TOTAL						172.334

Sector	Sup. Total	Aprovechamiento	Ap. Medio
Cumbres de Yaco	43.237	30.266	0,70
Finca del Marqués	54.613	38.229	0,70
Noroeste	124.856	87.399	0,70
Las Tabaibas	526.520	368.564	0,70
Aguadulce	77.715	50.209	0,65
Médano Park	86.128	62.443	0,72
La Trinchera	16.607	11.625	0,70
La Montañita	265.308	185.716	0,70

Del anterior cuadro se puede observar que la diferencia de aprovechamiento entre sectores oscila entre 0,65 y 0,72, por lo que se cumple la exigencia de que no haya diferencias superiores al 15% entre sectores.

En el sector de suelo urbanizable no ordenado SP1, dada la singularidad de los usos y sistemas de gestión previstos, no se establece relación del mismo con el resto de los sectores.

6.- EL MODELO DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

6.- EL MODELO DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

6.1.- CONSIDERACIONES GENERALES Y METODOLOGÍA

La definición del Modelo de Ordenación Estructural de Granadilla de Abona parte lógicamente de la información urbanística y ambiental y del pertinente diagnóstico contenidos en el Avance de este Plan General, así como de las sugerencias presentadas al mismo y de las conclusiones que se han extraído del conjunto de tal documentación; todo ello puesto en relación con los principios básicos y objetivos generales que se han expuesto en anteriores epígrafes de esta Memoria.

El trabajo realizado de elaboración y recopilación, en su caso, de la información urbanística y ambiental requerida legalmente o, aún sin serlo, de la considerada como necesaria por el equipo redactor, ha permitido contar con una base de conocimiento imprescindible para abordar correcta y racionalmente la elección del Modelo de Ordenación Estructural del municipio propuesto para los próximos ocho años.

El diagnóstico realizado y las conclusiones extraídas de los diferentes apartados de los cuatro tomos que componen la Memoria de Información del Avance y de los Planos de Información urbanística y ambiental correspondientes, permiten establecer como primer ejercicio de análisis las premisas, los condicionantes y las determinaciones vinculantes, a los que imperativamente debe atenderse para la formulación del modelo de organización y ordenación estructural del territorio municipal.

Una vez determinado lo anterior y sus consiguientes efectos y limitaciones, se procedió al estudio de las diferentes alternativas de ordenación estructural que podrían resultar viables, en relación a los principales elementos o aspectos que configuran la misma.

La valoración de las diferentes opciones estudiadas, sobre todo en lo que respecta a su adecuación a los principios y objetivos generales preestablecidos, al diagnóstico ambiental y a la mayor o menor incidencia de cada una para favorecer la consecución de los mismos, supuso ya -junto a la plasmación de las determinaciones vinculantes- una primera aproximación para lograr definir un modelo coherente de organización funcional del municipio.

Posteriormente, como resultado de la amplia información pública del Avance y de la aprobación inicial, se obtuvieron datos sobre las principales necesidades vecinales y de los colectivos sociales y empresariales, detectándose las posibles inexactitudes que pudiera contener la información elaborada.

Al propio tiempo, se llevo a cabo la labor de introducir las determinaciones y consideraciones derivadas de la actuaciones previstas o proyectadas por las otras administraciones públicas, propiciando en determinados casos la debida coordinación y cooperación interadministrativa.

De todo este proceso surgieron las líneas definitorias de la propuesta de ordenación estructural, que fueron sometidas a la consideración de los responsables municipales en materia de urbanismo y de los servicios técnicos correspondientes, con quienes se contrastó posteriormente la plasmación concreta del modelo elegido.

6.2.- PREMISAS Y CONDICIONANTES PARA LA DEFINICIÓN DEL MODELO

Como se ha comentado en el apartado anterior, de la información elaborada o, en su caso, recopilada, de las conclusiones que de la misma se derivan, del diagnóstico realizado y de la información pública pueden establecerse una serie de premisas, condiciones y determinaciones vinculantes

a respetar o a incluir necesariamente en el Modelo de Ordenación Estructural del territorio del municipio.

La realidad física y las situaciones jurídico urbanísticas existentes son ya un primer condicionante inevitable para la elección del modelo de la ordenación estructural del territorio del término municipal.

En tal sentido, la clasificación de los núcleos existentes como suelo urbano consolidado, y la clasificación como suelo urbano no consolidado de los terrenos ya considerados como suelo urbano por el planeamiento anterior y aún no completados en su urbanización; o la consideración como suelo urbanizable ordenado de los sectores con planeamiento parcial aprobado y vigente, son determinaciones que resultan imperativas a la hora de plantear el modelo de estructura general, en lo que puedan afectar a su definición a través de la ordenación de carácter estructural que se propone.

Tal efecto imperativo proviene, en muchos casos, del planeamiento anterior y de la patrimonialización de derechos urbanísticos adquiridos en base a un régimen de suelo anterior, que suponen ya puntos de partida a los que necesariamente se debe atender para la formulación del modelo de organización del territorio, así como en la clasificación del suelo.

Por otro lado, el territorio en sí mismo es también una premisa inevitable para la definición del modelo de ordenación estructural, dadas las características orográficas que se dan en el municipio. Esto no sólo se produce cuando la topografía se convierte por sí misma en un límite, sino también por la necesidad de atender a los principios básicos sustentadores de la revisión del planeamiento -ya expuestos anteriormente-, que dan prioridad a la conservación y al sostenimiento de los recursos naturales y de los valores naturales, culturales y paisajísticos que posee el territorio, con especial cuidado respecto a la fragilidad del territorio.

Además, el Plan General debe atender imperativamente a la aplicación de la Disposición Transitoria Quinta del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, que determina la clasificación y calificación urbanística de los terrenos incluidos en Espacios Naturales Protegidos, hasta la entrada en vigor de los instrumentos correspondientes para su ordenación. Por tanto, como primer paso, se determinan los límites de dichos Espacios Naturales Protegidos, en referencia a la cartografía del anexo del citado Texto Refundido plasmada en soporte digital. Con ello, aparecen los primeros ámbitos considerados necesariamente como suelo de protección ambiental.

El mismo efecto de plasmación inmediata produce la aplicación de determinadas legislaciones sectoriales, como la legislación canaria de carreteras en cuanto a la definición del viario de carácter estructural o la legislación de Costas en cuanto al dominio público marítimo terrestre no clasificado anteriormente como suelo urbano o como Espacio Natural protegido, apareciendo así en el litoral los correspondientes ámbitos o límites resultantes de lo anterior.

En cualquiera de los casos anteriores, se ha procedido también a analizar los terrenos del entorno, con el fin de adoptar las decisiones oportunas sobre la necesidad de ampliar la protección a los terrenos colindantes, cuando resulta necesario preservar los valores paisajísticos, naturales o culturales de los mismos.

Por otro lado, también resulta una consideración necesaria para la determinación del modelo de ordenación estructural, la protección de los espacios vinculados a valores arqueológicos y etnográficos.

Además, a través de los trabajos de campo, tomas de datos, estudios del medio físico y análisis de los vuelos aéreos, que se contienen en el documento de información del Avance, se han podido constatar y definir los elementos del territorio cuyos valores deben ser igualmente protegidos desde el planeamiento general del municipio. En definitiva, los valores naturales, paisajísticos y

culturales del territorio -tal y como se pone de manifiesto en los principios y objetivos generales expresados anteriormente constituyen sin duda otra premisa obligada en la definición de la estructura general propuesta, no sólo respecto a los Espacios Naturales declarados legalmente sino también en los que puedan derivarse de la calidad para la conservación que determina el diagnóstico ambiental incluido en el Avance del Plan General.

Por último, otro elemento que incide de forma vinculante en la conformación del modelo de la estructura general es la existencia o la previsión de crear o ampliar sistemas generales de carácter territorial y de relevancia estructural para la isla, que vienen predeterminados por las decisiones (o en su caso, indefiniciones) de las Administraciones insular, autonómica y estatal, en ejercicio de sus respectivas competencias.

En tal sentido, la definición del modelo propuesto viene predeterminada en gran medida por las infraestructuras de comunicaciones de primer orden existentes o previstas en el municipio, y la ubicación en él del principal polígono industrial de la Isla, que acoge tanto a actividades de interés económico como a infraestructuras de carácter estratégico. Con todo ello, la zona que abarca desde el Aeropuerto Tenerife Sur hasta el Polígono Industrial y el nuevo Puerto Comercial de Granadilla, conforma un área de carácter estratégico y de enorme importancia para el desarrollo social y económico de las islas occidentales de Canarias.

Obviamente, tal concentración de infraestructuras y actividades estratégicas en esta zona del municipio condiciona de forma sustancial la definición y elección del modelo de organización funcional del territorio municipal.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, no cabe duda de que el modelo de ordenación estructural del municipio de Granadilla de Abona está condicionado por la propia realidad existente y por las previsiones de carácter territorial, ambiental, legal, jurídico, urbanístico y económico.

Sin embargo, al analizar las posibles alternativas de ordenación aparecen ciertas posibilidades de reconducir algunos procesos, realizar matizaciones, introducir opciones de planeamiento y de concebir fórmulas y actitudes positivas para la gestión urbanística.

6.3.- ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA GENERAL

La primera de las determinaciones de ordenación estructural señalada en la legislación canaria es la referida al modelo de ocupación del territorio y desarrollo urbano, mencionando después las relativas a la clasificación y calificación del suelo.

En los planos de ordenación que reflejan la Estructural General se determina el uso característico o global al que se destinan los terrenos de los diferentes ámbitos, áreas o sectores, con independencia de la clase de suelo concreta –aunque exista una cierta y conveniente relación-, así como los suelos de protección ambiental y los Sistemas Territoriales y Municipales.

Según su relevancia en el territorio, los Sistemas de Espacios Libres Públicos, Dotaciones Públicas y Equipamientos de alcance estructural se dividen en lo siguientes niveles o categorías:

- Sistemas Territoriales, cuando su incidencia en la ordenación del territorio es de carácter comarcal o insular.
- Sistemas Municipales y Locales, cuando su incidencia se circunscribe al término municipal o a una zona del mismo respectivamente.

Los Sistemas Territoriales y Municipales definidos por este Plan General forman parte del modelo de ordenación estructural, por lo que en los Planos de Ordenación de Estructura General (O-2.1 y O-2.2) se recogen los elementos que conforman tales sistemas. Además, en estos planos se plasman los usos dotacionales, de equipamientos, de espacios libres públicos y de infraestructuras que se consideran sistemas de carácter estructural para la organización y el funcionamiento urbano actual futuro.

6.4.- EL DESARROLLO DEL USO RESIDENCIAL

6.4.1. CRITERIOS GENERALES

La estructura general del uso residencial, tanto de carácter urbano como rural, es consecuente con los objetivos estratégicos y generales señalados en el epígrafe correspondiente de esta Memoria, reflejando por un lado los núcleos poblacionales existentes y los suelos en proceso de ejecución de actuaciones residenciales; y por otro, concibiendo una articulación de nuevos desarrollos residenciales basada en las hipótesis previsibles de crecimiento y en las necesidades derivadas de la aplicación de los criterios planteados en este Plan General.

Entre dichos criterios pueden señalarse los que destacan por su relevancia e incidencia en la formulación de la estructura general de los desarrollos residenciales, que básicamente son aquellos que persiguen la consolidación de los principales núcleos existentes y su ampliación, posibilitando la puesta en el mercado de suelo capaz de acoger la demanda existente y prevista de viviendas. Al propio tiempo, los nuevos crecimientos deberán coadyuvar a aumentar en ciertas zonas el estándar de dotaciones existente en la actualidad en aquellas que se considera deficitario.

El uso residencial rural se determina a través del reconocimiento de los asentamientos rurales existentes, donde se pretende consolidar el uso residencial vinculado al medio rural.

Además, para cumplimentar los objetivos generales ya señalados, se establecen una serie de criterios y directrices básicas para la definición de los nuevos desarrollos residenciales propuestos en este documento.

En concreto, los desarrollos residenciales han de concebirse desde un doble aspecto:

- Como completamiento de los núcleos existentes, atendiendo a su expansión ponderada;
- Como promoción estratégica de piezas de suelo y operaciones públicas de viviendas, aprovechando además la capacidad de la promoción privada, preferentemente en las áreas donde exista una demanda inmediata de viviendas.

Se introduce también dentro de la normativa, la determinación de que los ámbitos comprendidos entre la autopista y el mar, los proyectos de edificación residencial, no podrán contemplar más del 20% de viviendas de un dormitorio sobre el número total de viviendas a construir, cuando dicho número sea superior a seis. Esto se plantea, con el fin de no generar una oferta turística de alojamiento al margen de la ilegalidad, al mismo tiempo que fomenta el desarrollo de un núcleo de población estable y no únicamente de segunda residencia.

Todo lo anterior debe ser coordinado con el objetivo principal de contención de la edificación marginal. De tal manera que, una vez realizadas las actuaciones necesarias de puesta en marcha de los sectores residenciales, se actúe de forma contundente dentro del marco legal de la disciplina urbanística.

6.4.2. HIPÓTESIS DE PROYECCIÓN POBLACIONAL

El Documento de Información del Avance, elaborado en 1999, partía en aquel momento de los datos del censo de población de 1996, (18.508 habitantes) y de los aportados por el padrón municipal en ese año de 1999, con una población de 23.437 habitantes.

Para estudiar las proyecciones poblacionales previsibles en dicho documento del Avance se utilizaron los métodos de proyección cerrada y abierta para un horizonte situado en el año 2011.

Según el cálculo del ISTAC, Granadilla de Abona tendría una población de 20.434 habitantes, en el año 2006; y para el año 2011 la población del municipio sería de 21.425 personas, hipótesis que evidentemente han resultado superadas, pues en diciembre de 1999 la población del municipio había alcanzado 23.473 habitantes.

Esta dinámica de crecimiento se ha confirmado con los últimos datos censales, al recoger en el año 2002 una población de 29.657 habitantes, lo que supone para los tres últimos años un crecimiento de medio anual en torno al 10%. Al ser su población de derecho no incluye los habitantes de segunda residencia censados en otros municipios.

El mantenimiento de esta tasa de crecimiento se considera previsible para los próximos años, dado que en Granadilla de Abona se desarrollarán las infraestructuras y áreas de desarrollo económico más importantes de la Isla, tal y como prevé el Plan Insular; además de la conversión del núcleo de San Isidro en centro de servicios para toda la comarca.

Aún así, esta tendencia será difícil que se mantenga en unos niveles tal altos, siendo previsible que se produzca paulatinamente una moderación de los índices de crecimiento medio anual.

La ordenación propuesta en este Plan General, en una hipotética situación de colmatación total y absoluta de los desarrollos previstos, implicaría una población residente de 122.532 habitantes. A continuación se explican los parámetros utilizados para realizar tal previsión de habitantes.

a) En el suelo urbano consolidado se utilizan los siguientes parámetros por vivienda:

TIPOLOGÍA	SUPERFICIE	Nº HABITANTES/VDA
Alineada a vial con 1 planta ¹	150 m ² c	3,25 habitantes ²
Alineada a vial con 2 plantas ¹	133 m ² c	3,25 habitantes ²
Alineada a vial con 3 plantas	133 m ² c	3,25 habitantes ²
Alineada a vial con 4/5 plantas	133 m ² c	3,25 habitantes ²
Ciudad Jardín grado 1	600 m ² s	3,25 habitantes ²
Ciudad Jardín grado 2	250 m ² s	3,25 habitantes ²
Ciudad Jardín grado 3	133 m ² c	3,25 habitantes ²
Transición rural	250 m ² s	3,25 habitantes ²

1.- En la edificación alineada a vial, para el cálculo de la superficie construida, no se ha considerado la existencia de patios de ventilación, dada la heterogeneidad de los diferentes supuestos (existencia o no de patios de manzanas, fondo y ancho de las parcelas..)

2.- El número de 3,26 habitantes por vivienda era la media de las viviendas existentes en 1996, según consta en la Memoria de Información.

b) En el suelo urbano no consolidado y no consolidado de régimen transitorio se utilizan los siguientes parámetros por vivienda:

TIPOLOGÍA	SUPERFICIE	Nº HABITANTES/VDA
Alineada a vial con 2 plantas*	133 m ² c	3,25 habitantes
Alineada a vial con 3 plantas	100 m ² c	3,25 habitantes
Alineada a vial con 4,5 plantas	100 m ² c	3,25 habitantes
Ciudad Jardín grado 1	500 m ² s	3,25 habitantes
Ciudad Jardín grado 2	200 m ² s	3,25 habitantes
Ciudad Jardín grado 3	200 m ² s	3,25 habitantes
Abierta	100 m ² c	3,25 habitantes

* En la mayor parte de los casos no se considera el uso potencial terciario en planta baja, lo que implicaría un número de viviendas inferior.

- c) En el suelo urbano no ordenado, suelo urbanizable ordenado y no ordenado se ha utilizado el parámetro de 3,25 habitantes por vivienda
- d) En los asentamientos rurales, se ha utilizado el parámetro de 3 habitantes por vivienda, dado que es la misma proporción que existe en los núcleos actuales, tal y como se deriva de los datos indicados en la Memoria de Información.
- e) En la tipología de Camino Rural se ha considerado una parcela tipo de 1.200 m²s, con una edificabilidad de 200 m²c para el desarrollo de una vivienda unifamiliar.
- f) En la tipología de Transición Rural se ha considerado una parcela tipo de 300 m² y una superficie edificable de 150 m²c.

El ritmo de crecimiento medio del último año fue en torno a 3.500 habitantes. Si aplicamos a dicho crecimiento anual lineal en un periodo de diez años tendríamos la siguiente hipótesis de proyección poblacional a partir del año 2003:

2003	$29.657 + 3.500 = 33.157$
2004	$33.157 + 3.500 = 36.657$
2005	$36.657 + 3.500 = 40.157$
2006	$40.157 + 3.500 = 43.657$
2007	$43.657 + 3.500 = 47.157$
2008	$47.157 + 3.500 = 50.657$
2009	$50.657 + 3.500 = 54.157$
2010	$54.157 + 3.500 = 57.657$
2011	$57.657 + 3.500 = 61.157$
2012	$61.157 + 3.500 = 64.657$

En diez años se prevé que el grado de colmatación de la edificación prevista en la ordenación sea del 50%. Entre las causas que justifican una no colmatación del 100% se pueden citar las siguientes:

- No tramitación o retraso en la tramitación del planeamiento de desarrollo, desarrollo de la gestión y proyectos de urbanización.

- Demora en la ejecución de la urbanización, y por lo tanto, que las parcelas no tengan la condición de solar.

- Parcelas no edificadas por diferentes razones, principalmente en los suelos urbanos consolidados, no consolidados de régimen transitorio y asentamientos rurales.

- Parcelas edificadas sin agotar la edificabilidad permitida, igualmente importante en los suelos urbanos consolidados y asentamientos rurales.

Aplicando el parámetro del 50% sobre el grado de colmatación total (122.532 habitantes) tendríamos una superficie edificable que podría acoger a 61.266 habitantes.

Esta cifra es inferior a la previsión de crecimiento para el año 2.012 (64.657 habitantes). Por lo cual, se considera que la ordenación establecida es coherente con el desarrollo previsible.

6.4.3. DETERMINACIÓN DE VIVIENDAS PROTEGIDAS

El Plan General aplica la posibilidad legal de determinar que un porcentaje de las viviendas de cada sector serán destinadas a viviendas protegidas, así tal adscripción será para cada sector de suelo urbanizable no ordenado y ordenado directamente por el Plan General es el siguiente:

Sector	Sup. Edificable Total m ² c	Sup. Edificable VP	%
Acceso a Granadilla	23.236	13.577	58,43
Cumbres de Yaco	25.942	5.188	20
Finca del Marqués	43.690	17.476	40
Noroeste	99.885	39.954	40
Las Tabaibas	421.216	168.486	40
Aguadulce	34.760	6.952	20
Médano Park*	43.064	0	0
Total	691.793	251.633	36,37

* Dadas las características de las urbanizaciones colindantes no se establece ningún porcentaje de viviendas protegidas.

Del anterior cuadro se comprueba que el 36,37%, como mínimo, de la edificabilidad se deberá destinar a viviendas protegidas.

A continuación se determina el porcentaje de viviendas destinadas a viviendas protegidas en suelo urbano no consolidado no de régimen transitorio(RT).

Ámbito	Sup. Edificable Total m ² c	Sup. Edificable VP	%
Casco Histórico	10.004	0	0
Entorno Casco Granadilla	45.208	0	0
Altamira	5.873	0	0
San Isidro	28.151	0	0
EL Tapado	22.049	0	0
Los Abrigos	2.572	0	0
Total	113.857	0	0

Ámbito	Sup. Edificable Total m ² c	Sup. Edificable VP	%
Suelo urbanizable	691.793	251.633	36,37
Suelo urbano no consolidado no RT	113.857	0	0
Total	805.650	251.633	31,23

De este último cuadro se comprueba que el 31,23 % de la edificabilidad de los suelos considerados se destina a viviendas protegidas.

Una vez realizadas las actuaciones necesarias de puesta en marcha de los sectores residenciales y suelo urbano, y que se edifiquen todas las viviendas protegidas se logrará paliar la carencia de este tipo de viviendas, y ello conllevará que no se produzca la acción edificatoria al margen del planeamiento y se actúe de forma contundente dentro del marco de la legislación sobre disciplina urbanística.

6.4.4. DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA RESIDENCIA

La distribución espacial del uso residencial responde básicamente a los núcleos ya existentes donde se concentra tal actividad. En tal sentido, las posibles alternativas estudiadas que contenían una cierta alteración del modelo existente se han considerado inadecuadas al suponer un aumento de los problemas actuales de movilidad territorial.

En el suelo urbano no consolidado, y siguiendo las determinaciones de la legislación aplicable, se distingue entre las unidades de régimen transitorio, que son aquellas que proceden del planeamiento anterior y para las que se ha iniciado su gestión urbanística; las unidades de actuación de nueva creación y; las unidades ya delimitadas por el planeamiento anterior pero no desarrolladas.

Las nuevas propuestas de desarrollos residenciales se realizan con el fin de crear el suelo necesario para acoger la demanda previsible de uso residencial en un amplio horizonte temporal que se ha determinado en 10 años, y a partir de las previsiones e hipótesis de proyección poblacional que se han estudiado. Los nuevos sectores de suelo urbanizable se proponen sobre terrenos colindantes con suelo actualmente clasificado como urbano, cumpliendo así uno de los requisitos establecidos por el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias.

También se clasifican suelo urbanizables no sectorizados diferidos, cuya reclasificación a urbanizable sectorizado para uso principal residencial requerirá ser acreditada por nueva apreciación de la sostenibilidad del desarrollo urbanístico municipal.

Por tanto, el uso residencial se organiza a partir del siguiente esquema básico de distribución espacial:

- A.- ZONA DE MEDIANÍA ALTA
- B.- ZONA DE MEDIANÍA BAJA
- C.- ZONA SAN ISIDRO
- D.- ZONA LOS ABRIGOS - COSTA TEJITA
- E.- ZONA EL MÉDANO - COSTA PELADA

A continuación se describen brevemente las previsiones de desarrollo residencial para cada una de estas zonas.

A.- ZONA DE MEDIANÍA ALTA (GRANADILLA CASCO Y ENTORNO)

Esta zona incluye el suelo urbano de Granadilla Casco, su entorno y los Asentamientos Rurales de Medianía alta (Cruz de Tea, Los Barrancos, La Fuente, Vicácaro, Los Blanquitos, Cruz de Las Ánimas, Las Vegas, Las Rosas, La Higuera y Chimiche). Se incluye también el sector de suelo urbanizable ordenado Acceso a Granadilla.

Se considera que no debe crecer sustancialmente el desarrollo residencial en esta zona, dada su dependencia del sistema viario de la carretera TF-28 y las dificultades para potenciar dicho eje o para crear trayectos alternativos. Por ello, se elimina el sector de Las Aguilillas, previsto por las Normas Subsidiarias junto al suelo urbano de Granadilla Casco, pero situado precisamente en el lugar menos óptimo para acoger un adecuado crecimiento del núcleo y se plantea un nuevo desarrollo residencial en el acceso a Granadilla, más acorde con la realidad existente, con una mejor accesibilidad y

que permite un mejor acceso al Centro de Salud, pues el actual es bastante peligroso. Además, Granadilla posee suelo urbano vacante (no consolidado) suficiente para cubrir la demanda previsible de residencia en las Unidades de Actuación Trasera del Convento, Palacio de Justicia, Hinojeros 1, Hinojeros 2, Hinojeros 3, Santa Rita, Las Calzadas, Bonnysa, El Calvario, Las Chozas, Estación, Acojeja 1, Acojeja 2 y Mencey. Actualmente, el Casco de Granadilla y su entorno posee 5.194 habitantes, por lo que se considera adecuado y suficiente que el crecimiento se produzca a través de la ocupación del suelo urbano no consolidado.

PREVISIÓN DE DESARROLLO RESIDENCIAL EN GRANADILLA CASCO
Y SU ENTORNO

	Superficie Total (m ² s)	Nº Viv. aprox.	Nº Hab. max. posible
SUELO URBANO CONSOLIDADO	646.655	3.852	12.519
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO			
U.A. (Régimen transitorio)	73.550	611	1.987
U.A.	80.353	388	1.262
SUELO URBANIZABLE			
Sectores Ordenados	29.055	219	713
ASENTAMIENTOS RURALES	776.606	1.810	5.434
TOTAL MÁXIMO PREVISTO	1.606.219	6.880	21.915

El uso residencial en los Asentamientos Rurales de la Medianía Alta no resulta significativo a efectos de la organización del modelo, sólo presentando una cierta importancia cuantitativa el de Chimiche. De cualquier manera, no se ha detectado crecimientos poblacionales que hagan necesario mayores previsiones en el planeamiento, pues de los espacios vacíos intersticiales se detecta una superficie importante susceptible de ser ocupada por la edificación.

B.- ZONA DE MEDIANÍA BAJA (CHARCO DEL PINO Y ENTORNO)

Comprende los Asentamientos Rurales de Charco del Pino, Altamira, Altamira 2, Vistagorda, El Draguito, Las Palomas, El Desierto, El Salto y Los Lomitos y el núcleo urbano de Altamira 1.

En esta franja de Medianía baja y apoyados en los ejes viarios TF-647 y TF-64, se encuentran los Asentamientos Rurales ya mencionados. Dada su situación y características, y los problemas de movilidad que se producirían, no se considera procedente plantear crecimientos sustanciales de los Asentamientos Rurales que se apoyan en las carreteras TF-647 y TF-64.

El sector de suelo urbanizable residencial (Sector Los Llanos) clasificado en las Normas Subsidiarias de Planeamiento se ha desclasificado dado que no cumple con la exigencia de contigüidad con suelo urbano que establece el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

Como ya se indicó, se clasifica como suelo urbano el ámbito de Altamira 1, clasificado como Asentamiento Rural por las Normas Subsidiarias de Planeamiento.

PREVISIÓN DE DESARROLLO RESIDENCIAL EN CHARCO DEL PINO Y ENTORNO

	Superficie Total (m ² s)	Nº Viv. aprox.	Nº Hab. max. posible.
SUELO URBANO CONSOLIDADO	34.088	155	504
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO (U.A.)			
ASENTAMIENTOS RURALES	1.285.257	2.880	8.660
TOTAL MÁXIMO PREVISTO	1.319.345	3.035	9.164

C.- ZONA DE SAN ISIDRO

Esta zona residencial comprende el núcleo de suelo urbano de San Isidro y Chuchurumbache, el asentamiento rural de Atogo, los suelos urbanizables delimitados en su entorno: El Saltadero, Los Cardones, Cuevas de Cho Portada, Las Acacias, La Jurada (clasificado mediante Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento), Cumbres de Yaco, Finca del Marqués, Las Tabaibas y Noroeste.

Como ya se indicó, también se clasifican dos suelos urbanizables no sectorizados diferidos, cuya reclasificación a urbanizable sectorizado para uso principal residencial requerirá ser acreditada por nueva apreciación de la sostenibilidad del desarrollo urbanístico municipal.

El ámbito que conforman el suelo urbano de San Isidro y los sectores de suelo urbanizables previstos para su desarrollo, constituye claramente el área residencial de mayor importancia del municipio y una de las principales de la comarca, cumpliendo un papel fundamental en la estructura general de la ordenación propuesta.

El suelo vacante incluido en las unidades de actuación y los sectores urbanizables ya mencionados, vienen a dotar al área de San Isidro de una oferta de suelo residencial importante en el ámbito comarcal. Para su correcto desarrollo resulta imprescindible evitar los problemas actuales derivados del tráfico que se genera en su eje principal, mejorando la accesibilidad y movilidad en la zona a través de la creación de los nuevos elementos estructurales del Sistema Viario que se proponen en este Plan General, y la reconsideración y adaptación de parte de los ya existentes, respecto a la sección, y número de carriles y posibilidad o no de aparcamiento en sus márgenes.

Este viario estructural conforma una serie de grupos de cuadrículas, garantizando un fácil acceso y salida desde cualquier punto de las mismas hacia o desde el territorio y sus ejes principales de carácter insular.

Esta consideración de San Isidro como principal núcleo de la comarca se justifica a partir de su población actual (más de 11.320 habitantes) y de la capacidad de desarrollo residencial que ofrecen tanto las unidades de actuación delimitadas en el suelo urbano no consolidado, como los sectores de suelo urbanizable previstos en la ordenación.

Las determinaciones de la ordenación propuesta suponen una oferta de suelo residencial que, en conjunto y en el supuesto de colmatación total, alcanza una oferta de suelo residencial adecuada a las perspectivas y necesidades existentes.

No obstante, como ya se apuntó, el desarrollo residencial de San Isidro se distribuye temporalmente a través de la ejecución progresiva de los distintos ámbitos considerados, según la clase de suelo y la calificación urbanística de cada uno, de acuerdo al siguiente esquema indicativo de dicho desarrollo, y considerando los plazos de ejecución de la edificación resultante de la ordenación de cada ámbito.

PREVISIÓN DE DESARROLLO RESIDENCIAL EN LA ZONA DE SAN ISIDRO

	Superficie bruta (m ² s)	Nº Viv. aprox.	Nº Hab. max. posible.
SUELO URBANO CONSOLIDADO	665.846	5.142	16.713
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO			
U.A. (Régimen transitorio)	861.133	5.152	16.744
U.A.	43.375	110	356
SUELO URBANIZABLE			
Sectores Ordenados	696.910	3.119	10.136
Sectores No Ordenados	749.226	5.201	16.900
ASENTAMIENTOS RURALES	99.556	271	878
TOTAL MÁXIMO PREVISTO	3.116.046	18.995	61.727

D.- ZONA LOS ABRIGOS-COSTA TEJITA

Esta zona, en lo que al uso residencial se refiere, se conforma por el suelo urbano de Los Abrigos consolidado y no consolidado, La Mareta, Costabella y El Tapado y el sector de suelo urbanizable de Aguadulce. Además, debe considerarse también el uso residencial del sector de suelo urbanizable Canarias Sol.

El área residencial que se creará a partir del actual núcleo de Los Abrigos, según la ordenación prevista, abarca el suelo urbano no consolidado de las tres unidades de actuación delimitadas (Playa Grande, Campo de Fútbol y Aguadulce) y el sector de suelo urbanizable residencial Aguadulce.

El conjunto de tales ámbitos formará un único núcleo residencial continuo, una vez desarrollado en su totalidad, con capacidad suficiente para responder a las expectativas de crecimiento que se consideran racionales, teniendo en cuenta las limitaciones derivadas de la cercanía del Aeropuerto y su situación respecto al sistema general viario.

Al igual que se expresó anteriormente respecto a San Isidro, también en esta área el desarrollo residencial se producirá paulatinamente según vayan ejecutándose los ámbitos de las unidades de actuación en suelo urbano no consolidado y de los sectores de suelo urbanizable delimitados y ya previstos.

Así, el desarrollo residencial propuesto en Los Abrigos que comprende el suelo urbano consolidado y no consolidado y el urbanizable coincide con el previsto en el planeamiento vigente que se revisa y se puede presentar de la siguiente manera, advirtiendo que los datos aportados resultan de la consideración maximalista de hipótesis de colmatación total de los distintos ámbitos.

PREVISIÓN DE DESARROLLO RESIDENCIAL EN LOS ABRIGOS

	Superficie Total (m ² s)	Nº VIV. aprox.	Nº HAB. max. posible
SUELO URBANO CONSOLIDADO	159.275	1.168	3.797
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO			
U.A. (Régimen Transitorio)	96.183	455	1.480
U.A	3.556	17	56
SUELO URBANIZABLE			
Sector No Ordenado	77.715	347	1.128
TOTAL MÁXIMO PREVISTO	336.729	1.987	6.461

En cuanto a la Costa de La Tejita, entendida ésta como el territorio comprendido entre el área ya descrita de Los Abrigos y Montaña Roja, existen en ella una serie de ámbitos de suelo urbano provenientes del planeamiento general. En concreto, se trata de los suelos urbanos de La Mareta, Costabella y El Tapado y el sector de suelo urbanizable ordenado Canarias Sol, que conforman un área residencial discontinua.

Se elimina como suelo urbanizable la parte del sector El Tapado - La Tejita al continuar la misma situación previa a las Normas Subsidiarias de Planeamiento, es decir, sólo se ha ejecutado parte de la urbanización conforme al antiguo Plan Parcial al no haberse presentado el nuevo documento de plan parcial exigido por las Normas Subsidiarias. La situación del antiguo sector, en un lugar del territorio de enorme fragilidad, colindante al Este con suelo rústico de protección ambiental por sus valores naturales y al Sur con la Reserva Natural Especial de Montaña Roja declarada legalmente como espacio natural protegido, ya implica un importante condicionante para el mantenimiento de este suelo urbanizable, aún más con la oferta residencial del propio ámbito de El Tapado y Costabella. El suelo de que se trata se clasifica como suelo rústico agrícola por las conclusiones derivadas de la información de contenido ambiental incorporada en este Avance.

La ordenación contenida en las Normas Subsidiarias de Planeamiento para estos ámbitos daba como resultado un número de habitantes realmente excesivo (unas 10.900 personas, en el caso de optarse por desarrollar la totalidad de la superficie edificable para uso residencial, aunque existía la alternativa del uso turístico compatible en determinadas parcelas). Este exceso se agrava si tenemos en cuenta la situación y características del territorio de que se trata (cercanía a un espacio natural protegido y limitación de la movilidad por su relación con el sistema general viario). En consecuencia, se opta por reducir en lo posible el uso residencial en las unidades de actuación en el suelo urbano.

En definitiva, de lo propuesto para la Costa de La Tejita se obtiene el siguiente resultado en cuanto a nuevos desarrollos residenciales:

	Superficie Total (m ² s)	Nº VIV. aprox.	Nº HAB. aprox.
SUELO URBANO CONSOLIDADO	273.484	954	3.100
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO			
U.A. (Régimen Transitorio)	89.834	175	569
U.A	88.322	177	575
SUELO URBANIZABLE			
Sectores Ordenados	235.187	122	381
TOTAL MÁXIMO PREVISTO	686.827	1.428	4.625

E.- ZONA EL MÉDANO - COSTA PELADA

Esta zona residencial incluye el suelo urbano de El Médano, consolidado y no consolidado; El Cabezo, Arenas del Mar, Ensenada Pelada y Médano Beach, los sectores residenciales de suelo urbanizable ordenado de Camino de La Trinchera y Los Martines; y el sector no ordenado Médano Park.

En definitiva, se considera a efectos de la descripción del modelo de estructura general del municipio, la creación de un área residencial en El Médano y su entorno, que en concreto vendrá a conformarse principalmente por el actual suelo urbano, Los Martines, los ámbitos de Ensenada Pelada y Arenas del Mar, así como por los sectores no ordenados.

No se considera adecuado para un desarrollo urbano racional mantener la clasificación como suelo urbanizable del sector El Topo, cuya clasificación quedó suspendida en el acuerdo de aprobación definitiva de las Normas Subsidiarias.

PREVISIÓN DE DESARROLLO RESIDENCIAL

	Superficie Total (m ² s)	Nº VIV. aprox.	Nº HAB. aprox.
SUELO URBANO CONSOLIDADO	190.851	1.276	4.148
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO			
U.A. (Régimen Transitorio)	554.624	2.146	6.976
SUELO URBANIZABLE			
Sectores Ordenados	336.279	1.125	3.408
Sectores No Ordenados	86.128	473	1.537
TOTAL MÁXIMO PREVISTO	1.167.882	5.020	16.069

6.5.- EL DESARROLLO TURÍSTICO

A) LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA OFERTA

En el Tomo III de la Memoria de Información (epígrafe 7) se realiza una descripción de la oferta alojativa turística existente en el municipio (en noviembre de 1999) y de la oferta total prevista en las Normas Subsidiarias de Planeamiento.

B) LA PREVISIÓN DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

El planeamiento general vigente que se revisa en el municipio tiene una previsión de oferta alojativa turística que plantea la compatibilidad de los usos residencial y turístico en la casi totalidad de los sectores de suelo apto para urbanizar situados en la costa, y en los polígonos de actuación de suelo urbano de La Mareta y Costabella. De tales determinaciones contenidas en las Normas Subsidiarias vigentes podría resultar una mayor o menor oferta alojativa con destino turístico dependiendo de la decisión sobre el uso concreto de cada parcela que se definiera finalmente en los instrumentos de planeamiento parcial o, en su caso, en la licencias de edificación.

De esta manera, la oferta alojativa turística que se deriva de las Normas Subsidiarias vigentes se sitúa en unas 17.500 plazas, aunque podría haber alcanzado hasta un máximo de 20.500 plazas en el supuesto de que se hubiese optado por destinar a uso turístico todo el suelo en el que se admite tanto dicho uso como el residencial.

Sin embargo, si se introduce la consideración de diferenciar el uso característico propio de la residencia permanente o temporal, como el caso del sector Aguadulce, y se atiende a la concreción de usos que se ha producido a través de los instrumentos de desarrollo que se han tramitado desde la entrada en vigor de las Normas Subsidiarias, el resultado viene a disminuir en parte la citada oferta alojativa máxima de plazas turísticas.

Así, en primer lugar debe señalarse que la Modificación puntual de Montaña Roja – La Jurada, ya mencionada en el Tomo II de la Memoria de Información, supone eliminar las plazas alojativas previstas en el sector de suelo apto para urbanizar de Montaña Roja (626 plazas), cuya ejecución quedó suspendida por el acuerdo de aprobación definitiva de las Normas Subsidiarias. Por su parte, el instrumento de gestión del sector de Ensenada Pelada determinó que su destino fuera exclusivamente residencial, por lo que ninguna de sus plazas previstas (632) deben computarse dentro de la oferta alojativa turística. En el caso del sector Los Martines, el Plan Parcial aprobado

definitivamente optó por destinar al uso turístico alternativo un máximo de 590 plazas, adscribiendo de ellas 410 plazas al uso hotelero preferente.

En definitiva, la cuantificación del número de plazas turísticas previstas en la costa por el planeamiento general vigente, teniendo en cuenta las alternativas elegidas por los instrumentos de desarrollo aprobados o en tramitación y eliminando las del sector de Montaña Roja, asciende a unas 15.000 plazas, de las que sólo 4.416 tienen la consideración de plazas hoteleras.

OFERTA TURÍSTICA ALOJATIVA EN LA COSTA, SEGÚN LO PREVISTO EN LAS N.S.P. (TENIENDO EN CUENTA LOS INSTRUMENTOS PARA SU DESARROLLO)

ZONA	SECTOR/P.A.	Plazas Hoteleras	Plazas Extrahoteleras	Total Plazas Turísticas
Costa La Tejita	SAU Canarias Sol	1.130	718	1.848
	P.A. Costa Bella	570	2.860	3.430
	P.A. La Mareta	-	238	238
Costa Ensenada Pelada	SAU Los Martines	410	180	590
	SAU Arenas del Mar	(existentes) 364	2.874	3.238
	SAU Médano Beach	-	350	350
	SAU Mar Vela	515	1.128	1.643
Costa El Médano	P.A. El Cabezo	1.111	1.394	2.505
	Núcleo El Médano	(existentes) 316	(existentes) 774	(existentes) 1.090
TOTAL		4.416	10.516	14.932

C) LA PROPUESTA DEL NUEVO MODELO TURÍSTICO

Partiendo de esta situación, el presente documento propone la definición de la oferta turística del municipio partiendo de la necesidad de ponderarla cuantitativamente y de aumentar los aspectos cualitativos de la misma, optando al propio tiempo por fomentar la implantación en el municipio de un turismo rural y vinculado a la naturaleza.

En consecuencia con lo anterior, se plantea la oferta turística alojativa del municipio diferenciando la misma en dos tipos de oferta: los establecimientos de turismo convencional vinculados al turismo deportivo y situados en la primera línea de costa y, los de turismo rural a potenciar en la zona de medianía.

La oferta de turismo rural, dadas sus condiciones especiales de implantación según las características propias de cada propuesta que se realice, será objeto de estudio pormenorizado en cada caso específico.

El Plan General admite el uso de turismo rural en las edificaciones catalogadas, encontrándose, actualmente catalogadas 384 edificaciones, de las que se considera que un 30% podrían ser destinadas para el desarrollo del turismo rural, lo que significa 115 edificaciones que podrían albergar 1.150 plazas de turismo rural. Estas plazas son de carácter indicativo y se encuentran condicionadas a la limitación expresa o a las condiciones más restrictivas que se pudieran establecer en cuanto calidad y cantidad, en su caso, por el Plan Territorial Especial del Turismo o el planeamiento insular.

Respecto a la oferta alojativa en establecimientos turísticos situados en la costa, se propone una distribución espacial y un dimensionamiento cuantitativo, de acuerdo a los criterios y opciones que se comentan a continuación.

En la Costa de La Tejita (entre Los Abrigos y Montaña Roja), se reducen las plazas turísticas del sector Canarias Sol a 1.665 plazas, ya que aunque cuenta con plan parcial aprobado definitivamente se debe adaptar a lo establecido en el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos. Se eliminan las plazas previstas en La Mareta y El Tapado, destinándose a uso turístico hotelero dos parcelas en primera línea de costa en el suelo urbano de Costabella (881 plazas).

Se contabilizan las 100 plazas previstas para coche y caseta o caravana, en el campamento de turismo previsto en el Plan Director de la Reserva Natural de Montaña Roja, lo que supone al menos 200 plazas alojativas.

En la costa de El Médano (configurada por el suelo urbano desde la Hoya de los Balos hasta El Cabezo y los sectores urbanizables), se reconocen las plazas turísticas existentes en el suelo urbano: 213 hoteleras y 359 extrahoteleras (en apartamentos turísticos de 2 y 3 llaves); Además de las 149 plazas hoteleras existentes en la Unidad de Actuación Hoya Los Balos. Se convierte el sector de suelo urbanizable Camino de la Trinchera (calificado como Residencial – Turístico en las Normas Subsidiarias) a uso exclusivamente residencial.

En la Costa de Pelada, (que comprende desde el sector Los Martines hasta el suelo urbano de Ensenada Pelada y Médano Beach), se elimina la alternativa de considerar el uso exclusivamente turístico hotelero de las parcelas en primera línea del Plan Parcial Los Martines, lo que suponía un total de 590 plazas turísticas, optándose por el uso residencial. Por otro lado, se mantiene la parcela hotelera ya desarrollada en el suelo urbano no consolidado de Arenas del Mar, con un total de 400 plazas hoteleras en establecimiento de 4 estrellas. El sector Mar Vela, que en las Normas Subsidiarias preveía 1.643 plazas turísticas, se desclasifica. En la Unidad de Actuación Médano Beach, se determina una parcela de uso hotelero (529 plazas).

Se debe hacer mención a los establecimientos hoteleros existentes en San Isidro y el casco de Granadilla de Abona.

En resumen, esta definición de la oferta alojativa turística responde a las siguientes consideraciones:

- No se delimita ningún nuevo sector de suelo urbanizable no ordenado turístico. Mantiene un adecuado equilibrio territorial al distribuir la oferta sin crear un exceso de concentración de la misma.
- Produce una disminución importante de la oferta alojativa contenida en las Normas Subsidiarias de Planeamiento, de acuerdo al objetivo de ponderar cuantitativamente la oferta turística del municipio. En concreto, la propuesta de nuevas plazas hoteleras antes comentada para el litoral del municipio se sitúa en 2.409 plazas turísticas.
- Eleva la calidad de la oferta alojativa, al determinar que de las 4.714 plazas mencionadas (previstas y existentes), 3.489 lo sean en establecimientos hoteleros, mientras que las plazas extrahoteleras en apartamentos turísticos se limitan a 1.025, completándose la oferta con las plazas del campamento de La Tejita y por las del turismo rural. En cambio, en las Normas Subsidiarias de Planeamiento de la oferta prevista de cerca de 15.000 plazas turísticas, 10.500 lo eran en establecimientos extrahoteleros.

En los cuadros que se incorporan a continuación, en el primero se recogen las plazas turísticas existentes (según datos aportados por el Ayuntamiento de Granadilla de Abona) y en el segundo las propuestas de nuevos desarrollos turísticos.

PLAZAS TURÍSTICAS EXISTENTES			
USO TURÍSTICO			
	Plazas hoteleras	Plazas extrahoteleras	Total plazas
SUELO URBANO CONSOLIDADO			
EL MÉDANO	362	359	721
SAN ISIDRO	210		210
CASCO	108		108
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO			
ARENAS DEL MAR	400		400
SUBTOTAL	680	359	1.039
TOTAL	1.080	359	1.439

PROPUESTA PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO	
	Total Plazas hoteleras
SECTORES S. URBANIZABLE	
ORDENADOS	
CANARIAS SOL	999
SUELO URBANO CONSOLIDADO	
COSTA BELLA	881
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO	
U.A. MÉDANO BEACH	529
TOTAL	2.409

A continuación se presenta un cuadro resumen de la oferta turística alojativa propuesta para el municipio, según lo comentado anteriormente.

OFERTA TURÍSTICA			
SECTORES S. URBANIZABLE			
	Plazas hoteleras	Plazas extrahoteleras	Total plazas
ORDENADOS			
CANARIAS SOL	999	666	1.665
SUBTOTAL	999	666	1.665
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO			
U.A. MÉDANO BEACH	529		529
U.A. ARENAS DEL MAR (Existente)	400		400
SUBTOTAL	929		929
SUELO URBANO CONSOLIDADO			
EL MÉDANO (Existente)	362	359	721
SAN ISIDRO (Existente)	210		210
CASCO (Existente)	108		108
COSTA BELLA	881		881
SUBTOTAL	1.561	359	1.920
SUELO RÚSTICO			
(CAMPAMENTO LA TEJITA)		200	200
SUBTOTAL		200	200
TOTAL	3.489	1.225	4.714

En estas plazas alojativas no se encuentran incluidas las 1.150 plazas de turismo rural que se podrían desarrollar.

D) EQUIPAMIENTOS Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS

En cuanto a la oferta de equipamientos complementarios al uso turístico alojativo, el municipio cuenta con una serie de elementos, que están relacionados directamente con el tipo de turismo al que se dirige la oferta existente. Tales equipamientos complementarios se aumentan con la creación de nuevos elementos y pueden presentarse a través del siguiente listado esquemático:

A) PLAYAS Y LUGARES DE BAÑO:

- La Tejita, El Médano, La Jaquita, Pelada.
- Charco de Aguadulce.

B) DEPORTES:

- Náuticos: los que se realizan en las playas de El Médano y La Jaquita (principalmente Windsurf, completado con el Centro de Alto Rendimiento de este deporte proyectado en El Médano).
- Senderismo:
Sendero Valle de Ucanca- Madre del Agua (6,7 Km) de dificultad media; Sendero Paisaje Lunar (4 Km), de dificultad baja; Sendero La Fuente- Cruz de Tea (5 Km), de dificultad media; Sendero Ifara- Los Derriscaderos (9 Km), de dificultad baja; Sendero de El Médano- Montaña Pelada (4 Km), de dificultad baja.
- Bicicleta: itinerarios previstos en algunos senderos.
- Motor: futuro Centro Insular de Deportes del Motor.

C) NATURALEZA:

- Espacios Naturales Protegidos (Corona Forestal Montaña Roja, Montaña Pelada, Montaña Ifara y de los Riscos) y Área Recreativa de Madre del Agua.

D) EQUIPAMIENTOS RECREATIVOS Y DE OCIO:

- Centros Recreativos y de Ocio Las Fuentitas y La Carreta de Isidoro (Altamira 2), Finca Eco Rural La Fuente, Camping Albergue Natura Park.

E) EQUIPAMIENTOS CULTURALES:

- Centro de visitantes del ITER.
- Museo de la Historia de Granadilla.
- Futuro Auditorio de Granadilla (Templo de San Luis Obispo).

F) PATRIMONIO HISTÓRICO:

- Casco Histórico de Granadilla.
- Asentamiento Rural de Las Vegas.

6.6.- EL DESARROLLO DEL USO TERCIARIO

El uso terciario es el que comprende las actividades propias de los sectores económicos del comercio (tanto mayorista como minorista), la hostelería (salvo las actividades recreativas y de alojamiento turístico) y la prestación de servicios profesionales o empresariales en locales de oficina (como los de asesoría, gestión, intermediación, asesoramiento, o similares).

Por tanto, se trata de un uso global urbanístico que abarca un amplio y heterogéneo conjunto de actividades, pudiendo ejercitarse cada una de ellas con distintos grados de intensidad y diversas formas de implantación edificatoria.

Las Normas Urbanísticas de este Plan General definen, a partir de las respectivas legislaciones sectoriales, las correspondientes categorías secundarias o de carácter pormenorizado y se regulan las condiciones generales y las específicas de cada una de ellas. Además, en cualquier caso, debe distinguirse entre el uso terciario considerado como característico o global de un sector o área y aquel otro uso terciario que se determina como principal para una o varias parcelas aunque con una intensidad suficiente para ser al menos mencionado al describir el modelo de organización del municipio.

Para comprender el tratamiento que tiene el uso terciario en el modelo de ordenación estructural del municipio hay que tener en cuenta la relevancia adquirida por los sectores del comercio y la hostelería (incluida la restauración), dado el significativo porcentaje de población activa del municipio que está ocupada en tales actividades, aproximadamente un 34 % del total.

En tal sentido, deberá fomentarse el mantenimiento de la actividad comercial existente, salvo en casos de incompatibilidad con otras determinaciones estructurales de mayor interés, estableciendo las condiciones adecuadas para consolidarla y cualificarla. Además, se introducen las medidas oportunas para posibilitar el incremento en el municipio de los usos terciarios que propician una mayor generación de empleo estable.

Todo ello se concreta a través de las determinaciones adoptadas y de acuerdo a la distribución territorial del uso terciario que propone el modelo de ordenación estructural del municipio, tal y como se sintetiza a continuación.

A. La Zona Comercial Abierta del Casco histórico de Granadilla.

Aunque no se trate de una determinación propia de la ordenación urbanística, se considera procedente plantear la elaboración de un plan especial de actuaciones para dinamizar la zona comercial del centro histórico de Granadilla, con el fin de cualificar sus espacios urbanos y los establecimientos comerciales, mejorando así su competitividad como centro tradicional de compras, en coordinación con las asociaciones empresariales de la zona.

Este plan especial se formularía y desarrollaría dentro de los programas sectoriales para la potenciación de las Zonas Comerciales Abiertas, incluidos en el Plan Integral de Comercio de Canarias. En este instrumento se entiende por zona comercial abierta la calle o conjunto de calles, peatonales o no, que aglomeren o concentren la actividad del municipio, existiendo un programa específico para el fomento y la modernización del comercio en los cascos históricos.

B.- Los usos terciarios en la zona de San Isidro

El modelo propuesto consolida y potencia el área de San Isidro, fundamentalmente en el eje viario de la Avenida Santa Cruz y sus inmediaciones, como el principal centro de actividades comerciales y de prestación de servicios profesionales en locales de oficinas, manteniendo por tanto el papel que ya cumple en la actualidad incluso en el ámbito comarcal.

Esta determinación se justifica por la situación de centralidad que ocupa San Isidro en el término municipal y por su inmediata accesibilidad desde el principal eje viario (autopista del sur), adoptándose además el criterio de mantener una adecuada proporción de usos terciarios en los desarrollos de suelo urbanizable residencial previstos en el entorno del núcleo urbano actual.

En el suelo urbano consolidado de San Isidro se cuantifican, aproximadamente, unos 309.400 m² construidos de uso terciario, incluyendo la superficie ya existente; estando previstos en el suelo urbano no consolidado otros 243.900 m² construidos, aproximadamente, para ese mismo uso.

Además, se prevé unos 95.900 m² construidos de uso terciario en el conjunto de los cinco sectores de suelo urbanizable ordenado delimitados en la zona: El Saltadero (10.859 m²c), Cuevas de Cho Portada (7.919 m²c), Las Acacias (15.760 m²c), La Jurada (42.065 m²c) y Los Cardones (19.354 m²c). Como puede apreciarse, el 60 % de dicha superficie edificable se ubica en los sectores de Las Acacias y La Jurada, es decir, en el lado Este de la zona de San Isidro.

Por último, en los sectores de suelo urbanizable no ordenado de uso residencial delimitados en la zona de San Isidro, se obliga a destinar un porcentaje mínimo de la edificabilidad total a uso terciario (el 1% en el sector de Finca del Marqués y el 2% en el Noroeste y Las Tabaibas), indicándose también el máximo permitido con el fin mantener una adecuada proporción entre la residencia y las actividades terciarias. En el sector Cumbres de Yaco la superficie edificable máxima a destinar a uso terciario será el 10% de la total.

C.- Los usos terciarios en las zonas del litoral

En las zonas del litoral de Los Abrigos – Costa La Tejita y El Médano – Costa Pelada, se desarrollarán preferentemente los usos terciarios de actividades comerciales y de hostelería, dado el carácter propio de los núcleos existentes y la coexistencia con la actividad turística.

Las principales localizaciones destinadas a usos terciarios en las distintas áreas urbanas situadas a lo largo del litoral, se distribuyen de la siguiente manera (según las superficies construidas aproximadas que se indican): Los Abrigos: 95.400 m²; Costabella: 5.120 m²; El Médano: 48.800 m²; y El Cabezó: 44.700 m².

En los tres sectores de suelo urbanizable ordenado delimitados en las zonas del litoral (Canarias Sol, Camino la Trinchera y Los Martines) se permitirán también las actividades terciarias que resulten compatibles (unos 22.500 m² construidos aproximadamente en total), destacando la previsión de 16.790 m² construidos de uso terciario en el sector residencial de Los Martínes.

También en todos los sectores de suelo urbanizable no ordenado de uso residencial se determina la obligación de destinar a uso terciario un porcentaje mínimo y máximo de la edificabilidad total: entre el 2% y el 10% en el sector de Aguadulce colindantes con el área urbana de Los Abrigos. En el sector de suelo urbanizable no ordenado de Médano Park se podrá destinar un máximo de 3.200 m²c a uso terciario.

D.- Los usos terciarios en el Polígono Industrial de Granadilla

En el Polígono Industrial de Granadilla, se determina que el sector de suelo urbanizable industrial ordenado SP2-02 dedique unos 10.900 m² construidos al desarrollo de usos terciarios; sin perjuicio de la edificabilidad que se plantee destinar también a este uso en los sectores de suelo urbanizable industrial estratégico no ordenado ubicados en dicho polígono.

En el suelo urbano SP2-01 se destina a uso terciario unos 18.000 m²c.

E.- El área estratégica para actividades terciarias, logísticas y del transporte (suelo urbanizable no sectorizado estratégico)

Por último, el suelo urbanizable no sectorizado estratégico situado entre el Aeropuerto y el Polígono Industrial de Granadilla y limitado por la autopista y la vía de conexión Aeropuerto – Polígono / Puerto, completará la oferta de suelo de uso terciario del municipio.

Debe señalarse que este suelo urbanizable estratégico, dada su posición central con respecto a las principales infraestructuras de transporte (Aeropuerto y Puerto) y su inmediata y directa accesibilidad desde el eje principal del sistema viario insular y a través del futuro sistema ferroviario, tiene una función de enorme relevancia en la ordenación estructural del municipio.

Su principal destino será acoger un área de actividades terciarias, logísticas y del transporte, de carácter estratégico y especializado, de acuerdo a las determinaciones y criterios de este Plan General y a lo que establezca el planeamiento territorial especial que desarrolle la ordenación pormenorizada del sector o sectores que se delimiten.

En principio, se consideran compatibles los usos terciarios más habituales (comercial, hostelería y oficina), en la categoría, el porcentaje y las condiciones que señale la ordenación pormenorizada. Al propio tiempo, el instrumento de planeamiento de desarrollo deberá estudiar la permanencia del Mercado del Agricultor de Granadilla en su actual ubicación o, en su caso, las alternativas para reubicarlo en el ámbito más cercano posible.

6.7.- EL DESARROLLO DEL USO EQUIPAMIENTO RECREATIVO

Al Oeste de la zona de El Médano se delimita con uso característico de equipamiento, considerándose en sí mismo como un complejo recreativo, el sector de suelo urbanizable no ordenado La Trinchera, con una superficie total de 16.607 m² de suelo y una edificabilidad total de 4.982 m² construidos.

Se pretende la creación en este sector de un centro de servicios vinculado a la playa de El Médano y que por su situación central también sirva como complemento a las actividades residenciales y turísticas previstas en las zonas del litoral.

En este sector al menos el 40% de la edificabilidad total debe ser destinada a equipamiento recreativo. El uso terciario sólo será admisible en la categoría de Galería Comercial, cuyos locales individuales podrán ser indistintamente de uso comercial, de hostelería o de oficinas. En su localización se valora la cercanía y acceso directo a la playa, buena accesibilidad desde el sistema viario, buena accesibilidad rodada y peatonal desde las áreas residenciales del casco, condicionado a lo establecido en la ficha del sector, cercanía al Espacio Natural de Montaña Roja y a la red de senderos de El Médano, recuperará el uso y valor ambiental del borde del Barranco de Los Valos y permite al creación de una pieza de equipo. Sus contenidos básicos serán los propios como Centro de Visitantes del Espacio Natural de Montaña Roja, Centro de Servicios de Playa y Parque Temático de Ocio, respondiendo a un triple papel de pieza de equipo al servicio de la playa, del Espacio Natural y como elemento dinamizador de la urbanización residencial del Casco de El Médano. Además, de lo establecido en el artículo 3.6.2.4 del Plan Insular se deriva que la localización de este sector no es incompatible con el planeamiento insular, siendo idónea su delimitación y situación por lo ya referido.

6.8.- EL DESARROLLO DEL USO INDUSTRIAL

Se delimita el sector de suelo urbanizable industrial La Montañita.

El sector de suelo urbanizable no ordenado industrial La Montañita, situado al Oeste de San Isidro, viene a sustituir en parte las funciones que el documento de Avance planteaba para la Zona de Servicios que se proponía como sector de suelo urbanizable en terrenos cerca del cruce de San Isidro.

Este cambio de opción viene determinado por la oportunidad de concebir como área estratégica la totalidad del suelo comprendido en la franja entre el Aeropuerto y el Polígono Industrial más cercana a la autopista, clasificándolo como suelo urbanizable no sectorizado, lo que impide mantener la propuesta contenida en el Avance. Además, el trazado planteado por el Cabido Insular para

la línea del tren del sur afecta de forma sustancial al ámbito delimitado por el Avance para dicha zona de servicios.

La existencia en el núcleo de San Isidro de una presencia cada vez mayor de industrias ligeras no intensivas y de talleres industriales, en una zona de uso predominantemente residencial, sigue siendo la principal justificación para delimitar en el entorno un sector de suelo urbanizable para tales usos industriales, al no resultar siempre compatibles con la residencia.

Aunque las Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1995 admiten cierta compatibilidad con el uso residencial de determinadas categorías de usos considerados industriales, la experiencia indica que en muchos casos se producen distorsiones para una adecuada convivencia vecinal y su colindancia con las viviendas existentes suponen una merma en la calidad de vida de los habitantes, resultando al menos incómodos para los residentes en la zona.

Ante todo ello se ha considerado necesario proponer una nueva ubicación del suelo urbanizable necesario para ofertar suelo con destino a este tipo de industrias delimitándose el suelo urbanizable de La Montañita, ya que en ese suelo se encuentran industrias, excavaciones y colinda con un área extractiva delimitada por el PIOT, no es visible desde la autopista, por lo que no conlleva un impacto visual. Dicha localización, está dotada igualmente de unas adecuadas condiciones de accesibilidad desde la autopista del sur.

Su ubicación responde al modelo global de ordenación propuesto por este Plan General, en el que se concibe a San Isidro como núcleo residencial, con la previsión de nuevo suelo urbanizable residencial para su ampliación. Por lo que, se delimita este sector de suelo industrial colindante con el suelo urbanizable no ordenado, de tal modo que cuando se desarrolle el suelo urbanizable, formará un todo continuo con el suelo urbano, situándose el suelo industrial en un extremo del núcleo de San Isidro. Dado que la formulación de un Plan General responde a la ordenación futura del municipio, se debe ordenar el suelo en función de su resultado final, por lo que delimitar suelo industrial entre suelo urbano y suelo urbanizable a desarrollar en un futuro, conllevaría que el

suelo industrial quedaría englobado dentro del suelo residencial, modelo que no es el deseable para esta zona del municipio y que repetiría, como ya se indicó, el existente en la actualidad de industrias ligeras y de talleres industriales en el suelo urbano consolidado de San Isidro, lo que acarrea problemas con la residencia, por lo que la propuesta de la creación de este suelo industrial, situado al Oeste del núcleo de San Isidro y no dentro del núcleo interno de San Isidro es la más idónea.

El sector de suelo urbanizable no ordenado La Montañita, de 265.308 m² de suelo y una edificabilidad máxima de 132.564 m² construidos, será destinado a albergar las pequeñas y medianas industrias y los talleres industriales. Su desarrollo posibilitará el traslado de las instalaciones molestas situadas en el núcleo de San Isidro, ya que no se es posible que tales actividades se reubiquen en el Polígono Industrial, dada la limitada capacidad de inversión de tales negocios y la dificultad de que exista una oferta de parcelas adaptada a las características y dimensiones que demandan dichas actividades.

6.9.- EL DESARROLLO DEL USO INDUSTRIAL ESTRATÉGICO

El uso industrial de carácter estratégico se localiza en el suelo urbano SP2-01 y en el sector de suelo urbanizable ordenado SP2-02 y no ordenado SP1 del Polígono Industrial de Granadilla, en las condiciones específicas que se determinan para cada uno de ellos con referencia a las intensidades y categorías del uso industrial.

Dada la importancia que adquiere el conjunto del área industrial estratégica y la necesidad de regulación concreta de las actividades a desarrollar en la misma, esta Memoria incluye más adelante un epígrafe concreto sobre los criterios aplicables a los correspondientes sectores.

El uso industrial también se determina para las instalaciones de DISA en el polígono industrial.

6.10.- MOVILIDAD, SISTEMA GENERAL VIARIO Y TRANSPORTE PÚBLICO.

6.10.1. CONSIDERACIONES SOBRE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO

La ubicación en el territorio municipal de la principal infraestructura aeroportuaria insular (Aeropuerto Tenerife Sur, con la ampliación prevista), del polígono industrial más importante de la Isla y, en el futuro, del nuevo puerto comercial, que será la mayor infraestructura portuaria comercial de las islas occidentales, posibilita la creación de un área estratégica para la recepción, almacenamiento y distribución de mercancías en el resto del ámbito insular. A esto hay que añadir que en el municipio se ha ido conformando uno de los núcleos residenciales más importante de la comarca: San Isidro, que se potenciará en su capacidad de acogida para posibilitar el acercamiento de la población activa a uno de los principales centros generadores de empleo no turístico en Tenerife.

Por otro lado, deben mencionarse los efectos que produce en la movilidad la localización en el territorio de los principales núcleos urbanos residenciales del municipio y la actual distribución espacial dispersa de la población residente.

Con todo ello, los aspectos relativos a la movilidad y a la accesibilidad presentan en Granadilla de Abona una singular complejidad, e inciden no sólo en los desplazamientos de las personas dentro del territorio municipal sino también, y de forma notable, en la mayor o menor calidad de vida de sus habitantes.

En consecuencia, las determinaciones plasmadas en el modelo de ordenación estructural con respecto a la movilidad en el territorio municipal y a la accesibilidad a las diferentes áreas urbanas se plantean atendiendo a las circunstancias o condicionantes actuales y previsibles e incorporando las actuaciones ya proyectadas o programadas a corto, medio o largo plazo por las Administraciones competentes en cada caso, y partiendo de los criterios adoptados en los instrumentos de ordenación general e insular.

Entre las circunstancias que concurren están los problemas funcionales y las evidentes deficiencias actuales del enlace del sistema general viario del anillo insular (Autopista TF-1, que divide el término municipal) con la carretera TF-614, en el enlace de San Isidro; así como el tramo urbano de ésta vía que atraviesa el citado núcleo (Avenida de Santa Cruz) cuya problemática se analizó detalladamente en el documento de información del Avance.

La progresiva ejecución en el tiempo de las soluciones adoptadas sobre la creación de nuevos elementos del sistema general viario y la mejora de las características y funcionalidad de las vías existentes y de sus nudos de enlace con el eje principal (autopista del sur), junto a la futura implantación del sistema ferroviario como nuevo modo de transporte público colectivo entre Santa Cruz y el Sur de la Isla, permitirá apreciar paulatinamente una importante mejoría en las condiciones de los desplazamientos en el territorio municipal.

6.10.2. ELEMENTOS Y PROBLEMAS DE LA RED VIARIA EXISTENTE

Los problemas detectados en los elementos actuales del sistema general viario han incidido y condicionado la definición de la estructura general viaria contemplada en el modelo de ordenación estructural.

A continuación se relacionan los principales elementos de interés regional o insular del sistema viario existente y los problemas detectados en cada uno de ellos.

- a) Autopista TF-1 (corredor sur del Anillo Insular, que conecta la comarca con la capital de la Isla y la Autovía del Norte).

Esta vía fundamental de sistema es el paso obligado de todo el tráfico de mercancías y personas desde o hacia el Sur de la Isla, estando prevista la ampliación de su sección hasta el Aeropuerto, dada la densidad de tráfico que soporta (unos 40.000 vehículos/día en las inmediaciones del aeropuerto).

Se encuentra pendiente de ejecutar el proyecto de reordenación del importante enlace de esta vía con la TF-64 (enlace de San Isidro), optándose por una solución del mismo en forma elíptica que permite a su vez la interrelación con las vías de servicio de la autopista planteadas a cada lado de la misma.

Con el progresivo desarrollo de la actividad en el polígono industrial y la futura ejecución del Puerto de Granadilla se producirá un notable incremento del tráfico pesado y los consiguientes problemas de acceso al ámbito del polígono, debiendo aumentarse el número de enlaces con el viario interno del mismo.

- b) TF-28 (antes C-822, carretera general del sur).

Su trazado discurre de forma sinuosa por la zona de medianías, atravesando de Este a Oeste el término municipal. Uno de sus tramos tiene carácter urbano al discurrir por el Casco de Granadilla, con los consiguientes problemas derivados de la concurrencia de funciones.

- c) TF-21 (antes C-821, carretera de Granadilla a Vilaflor).

De trazado sinuoso y ascendente, comienza a partir de su enlace con la TF-28 en el tramo urbano de la misma antes citado. No presenta problemas de importancia.

- d) TF-64 (antes TF-614, carretera de El Médano al casco urbano de Granadilla)

Actualmente puede considerarse el único eje de conexión entre las zonas costera y de medianía del municipio, siendo además el principal viario de acceso de la red viaria de una y otra zona con la Autopista TF-1.

Precisamente, como ya se dijo, se encuentra pendiente de ejecutar la reordenación de su enlace con la TF-1, en San Isidro.

Se considera necesario ampliar la sección de su trazado desde Yaco hasta el casco de Granadilla, y la mejora y tratamiento del tramo urbano que discurre por San Isidro (Avenida de Santa Cruz).

Además, el desarrollo urbanístico de San Isidro, actual y previsto, producirá una mayor intensidad en los desplazamientos, lo que obliga a plantear alternativas viarias para la interconexión de la zona alta del municipio con la autopista, evitando el paso por el núcleo de San Isidro. Esta alternativa ya se planteó por el Ayuntamiento mediante la formulación de una Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias relativa al sistema general viario.

- e) TF-65 (conecta el núcleo costero de Los Abrigos con la Autopista TF-1, en el enlace de Las Chafiras, dentro del término de San Miguel de Abona, por donde discurre en su mayor parte).
Constituye el segundo eje viario de conexión de la costa del municipio con el Anillo Insular.

- f) TF-643 (vía casi paralela a la costa que une los núcleos de El Médano y Los Abrigos y sirve de enlace entre los anteriores ejes viarios TF-64 (Granadilla – El Médano) y TF-65 (Los Abrigos – Las Chafiras).
Debe evitarse los problemas derivados de los tráficos de diferente índole que se producen en el tramo urbano que discurre por el núcleo de Los Abrigos, antes de su encuentro con a TF-65.

- g) TF-645 (carretera de San Isidro a Atogo y de conexión entre las TF-64 y TF-65)
Parte del tramo urbano de la TF-64, en San Isidro, dotando de accesibilidad al núcleo de Atogo y conectando con la TF-65 en el término municipal de San Miguel, al sur de la autopista, tras cruzar bajo ella. Su trazado sinuoso limita su funcionalidad como eje viario del sistema general.

- h) TF-647 (carretera a Charco del Pino, que parte de la TF-64, ya a una cota situada en la medianía baja del municipio).
Conecta la TF-64 con la red viaria del municipio de San Miguel de Abona, dotando de accesibilidad a la parte sur del asentamiento rural de Charco del Pino.
- i) Sistema general viario de la zona de medianía, al Este de la TF-64, configurado principalmente por las vías denominadas TF-636 y TF-638, y por la carretera antes denominada TF-6144.
Estas vías son los primitivos ejes transversales de la citada TF-64 y dotan de accesibilidad a los distintos asentamientos rurales de la zona. Por sus características y trazado sinuoso resultan poco apropiadas para ser consideradas como corredores primarios del sistema viario, asumiendo no obstante la función de vías locales de conexión.

6.10.3. ESTRUCTURA DEL SISTEMA GENERAL VIARIO Y ACTUACIONES PROPUESTAS

La propuesta de la estructura general del sistema viario que incluye el modelo de ordenación, se definió teniendo en cuenta la permanencia de las principales vías arteriales de interés regional o insular ya existentes, con las oportunas mejoras y adaptaciones en algunos casos, y prestando especial atención a la resolución en lo posible de los problemas detectados en los elementos actuales y en su interrelación funcional.

En el Plano de Ordenación de la Estructura General se recogen los elementos principales del Sistema General Viario, incorporando las nuevas propuestas planteadas y que se comentan más adelante. Algunas de tales propuestas tienen carácter meramente indicativo, debiendo realizarse los estudios previos necesarios para una correcta definición de su trazado y características de acuerdo a los criterios y a las directrices que se determinen

finalmente por la Administración Pública competente, sobre la base de las propuestas que se realizan.

En el fichero de ámbitos urbanísticos y del sistema general viario se han incluido las fichas específicas para cada sistema general viario de nueva creación o modificación de los existentes en la que se recogen la denominación de la vía, el tramo, la función territorial, tipología, el instrumento de ordenación complementario, obtención del suelo, agente que lo ejecuta, instrucciones y determinaciones, trazado en el que se reflejan las rasantes en los puntos de cruce, pendientes media de los diferentes tramos y las secciones tipo. Para las vías incluidas en el Plan Territorial Parcial y del viario existente se ha elaborado una ficha sobre las instrucciones y determinaciones de aplicación en cada caso.

En definitiva, la estructura básica del sistema general viario de carácter territorial se puede esquematizar de la siguiente manera:

- 1) La autopista del sur TF-1 es el elemento principal de conexión del municipio con el resto de la isla.
- 2) El nuevo eje viario Aeropuerto – Polígono Industrial – Puerto resuelve de forma adecuada las imprescindibles interconexiones entre las infraestructuras de transporte aéreo y marítimo y las áreas estratégicas para actividades industriales, logísticas y terciarias, creando además un segundo eje viario horizontal.
- 3) La carretera TF-64, de El Médano a Granadilla, se conforma como eje principal de relación entre las zonas costeras, centrales y de medianía del municipio, complementada con las nuevas vías de circunvalación de San isidro y el nuevo eje viario Atogo – Centro Insular del Motor – Charco del Pino.

- 4) El eje viario del litoral Los Abrigos – El Médano – Ensenada Pelada conecta entre sí las áreas urbanas de la zona costera y permite su relación con la autopista, al enlazar con la carretera TF-64 y al continuar la TF-643 hasta el nudo de Las Chafiras, dentro del municipio de San Miguel de Abona.
- 5) Los ejes que completan la estructura general viaria son la carretera TF-28, en la medianía alta, y las carreteras que parten de la TF-64 hacia Charco del Pino, al Oeste, y hacia Chimiche, al Noreste.

A continuación se comentan brevemente las propuestas incorporadas al modelo de ordenación sobre la creación de nuevos elementos de la estructura general viaria y las actuaciones de intervención en los ya existentes.

A.- EJE VIARIO AEROPUERTO – POLÍGONO/PUERTO

En la franja del municipio delimitada por la Autopista TF-1 y la costa, se encuentran dos elementos primordiales para el funcionamiento del territorio insular: a) el Aeropuerto Tenerife Sur, como punto principal de entrada y salida del tráfico de pasajeros y mercancías por vía aérea, tanto nacional como internacional, encontrándose prevista la ampliación del mismo con una segunda pista; y b) el futuro Puerto Comercial de la isla a ejecutar en el Polígono Industrial de Granadilla, así como la actividad económica (empresarial o industrial) que en él se desarrolle.

La relación entre ambas infraestructuras y el carácter de área estratégica ya comentado en esta Memoria, supone un cambio importante en las circunstancias a tener en cuenta para definir la estructura general viaria e implicará sin duda un aumento de las actuales densidades de tráfico de las vías principales, siendo por tanto necesario la creación de una conexión entre ambas instalaciones, tal y como ya se propuso en una Modificación puntual (ver el epígrafe correspondiente del Tomo II de la Memoria de Información del Avance).

Además, la creación de este elemento de la estructura general viaria responde a las nuevas consideraciones introducidas: implantación de un sistema alternativo de transporte público colectivo (tren de sur); localización de un intercambiador de transporte que permita la funcionalidad intermodal de los sistemas de transporte público y de red viaria; previsión de una segunda pista del aeropuerto, situada entre la actual terminal y la autopista; la necesidad de dotar a las instalaciones portuarias de una accesibilidad adecuada a sus características e importancia; y la oportunidad de desarrollar un área estratégica para actividades terciarias y logísticas en el suelo urbanizable no sectorizado comprendido entre el aeropuerto y el polígono y limitado por el nuevo eje de conexión entre ambos y la autopista TF-1.

Por tanto, se recoge un trazado que responde a las funciones que debe cumplir esta vía para la adecuada conexión Aeropuerto – Polígono – Puerto, sin perjuicio de las adaptaciones que se puedan producir tras los estudios específicos que se realicen o mediante a formulación de un Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.

B.- NUEVOS ACCESOS AL AEROPUERTO

Los accesos al Aeropuerto deberán necesariamente reconsiderarse por la ubicación de la segunda pista, situada entre la autopista y la terminal de pasajeros, al Norte de la pista actual. Además, se propone redimensionar y mejorar la capacidad y funcionalidad del actual nudo de acceso principal.

Como consecuencia de la determinación descrita en la letra A anterior, se crea otro nuevo acceso al aeropuerto como resultado del trazado del citado eje de conexión Aeropuerto – Polígono / Puerto. La definición concreta de este nuevo acceso deberá estar vinculada a la ubicación definitiva del intercambiador de transporte en el que se posibilitará la intermodalidad entre los sistemas de transporte (viario y ferroviario).

El planeamiento que desarrolle la ordenación pormenorizada en el ámbito del aeropuerto o, en su caso, el correspondiente Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, concretarán la localización definitiva de estos nuevos accesos.

C.- VÍA DE ACCESO DIRECTO AL PUERTO DESDE LA AUTOPISTA

La accesibilidad al Puerto Comercial de Granadilla no podrá resolverse únicamente a partir del viario previsto en la actual ordenación del Polígono Industrial de Granadilla.

Por lo tanto, se plantea la creación de un eje viario de acceso directo al Puerto desde la autopista, a través de un nuevo nudo de enlace situado en el tramo colindante con los terrenos de ampliación del polígono que se incluyen en la zona de servicio del Puerto, y por los que discurrirá en sentido descendente hasta enlazar con la vía interior del polígono situada al Sur de las instalaciones de Unelco.

Esta nueva vía de acceso directo al Puerto deberá tener un tratamiento adecuado para su utilización preferente por el tráfico de vehículos pesados que generará la infraestructura portuaria, de acuerdo a lo expresado en el epígrafe de esta Memoria que establece los criterios para la reordenación del Polígono.

De una rotonda situada en el primer tramo de este acceso directo al Puerto partirá otra vía que lo conectará con la trama viaria del polígono en la rotonda situada al Norte de las Instalaciones de Disa. De esta manera, el nuevo acceso desde la autopista tendrá una mayor funcionalidad y prestará servicio al conjunto del área

D.- VÍAS DE CIRCUNVALACIÓN DE SAN ISIDRO.

Como ya se ha comentado reiteradamente, uno de los mayores problemas del sistema general viario del municipio es el generado por la densidad de tráfico, la interferencia de usos y actividades y la concurrencia de funciones que debe asumir actualmente la vía TF-64 en todo el tramo urbano a su paso por San Isidro (Avenida de Santa Cruz).

Para solucionar la problemática existente se determina la creación de dos nuevos ejes viarios alternativos al tramo urbano de la TF-64, situados respectivamente al Este y al Oeste del núcleo de San Isidro. En ambos casos, el trazado se inicia en el correspondiente nudo de acceso desde la autopista y enlazarían con la citada carretera TF-64 en un punto situado al Norte de los terrenos clasificados como suelo urbanizable no sectorizado diferido y del sector residencial Cumbre de Yaco, de manera que entre ambos conformen una verdadera circunvalación y en determinadas áreas actúen de límite envolvente de los desarrollos urbanos previstos.

Estas alternativas viarias posibilitan que el tráfico desde la autopista proveniente en sentido Santa Cruz – Granadilla y Granadilla - Santa Cruz, no necesite utilizar el enlace de San Isidro ni el tramo urbano de la TF-64, recogiendo a su vez los vehículos que hagan dichos trayectos desde los asentamientos rurales de medianía.

a) Vía de circunvalación Este de San Isidro.

La vía de circunvalación Este de San Isidro parte de un nuevo nudo de enlace con la Autopista TF-1 que se propone ubicar al Este de las instalaciones del sistema agropecuario de Cocarmen, y que discurre en sentido ascendente por el lado Este del suelo urbanizable no sectorizado diferido delimitado en este Plan General, conectando con la carretera a Chimiche (TF-636). A partir de esta conexión con la carretera a Chimiche se enlaza con la TF-64 al Norte del sector residencial Cumbres de Yaco.

b) Viario de circunvalación al Oeste de San Isidro.

El viario propuesto como alternativa para la circunvalación por el Oeste del área de San Isidro es el que comienza en el nuevo nudo de enlace con la autopista propuesto como acceso Oeste del Aeropuerto y discurre en sentido ascendente articulando las áreas y sectores residenciales delimitados (Los Cardones, Las Tabaibas y Noroeste), hasta enlazar con la carretera TF-64 en el mismo punto que la alternativa propuesta para el otro eje viario de circunvalación antes descrito, mediante una rotonda situada al Norte del suelo urbanizable no sectorizado diferido previsto por este Plan General.

E.- VÍA DE SERVICIO DE LA TF-1 (desde el nuevo enlace al Este de San Isidro hasta la carretera TF-645).

La intensidad de tráfico de vehículos que ya soporta la TF-1 y los incrementos que, en mayor o menor medida, se vayan produciendo en los próximos años, obliga a reflexionar no sólo sobre la introducción de nuevos modos de transporte colectivo, sino también en las medidas que deben adoptarse para no poner en situación de riesgo la correcta funcionalidad de esta vía principal para la movilidad en la Isla y a conectividad entre sus comarcas y municipios.

Además, en el caso de Granadilla de Abona, esa reflexión debe extenderse a la búsqueda de soluciones que eviten la utilización del sistema viario principal para desplazamientos de orden interno entre las áreas estratégicas situadas al Sur de la autopista y las residenciales localizadas al Norte de la misma, o incluso para movimientos con origen y destino en un punto y otro de la misma zona.

Por ello, se considera necesario introducir en el sistema viario una vía de servicio paralela al lado Norte de la autopista.

a) Vía de servicio: tramo San Isidro (Cocarmen – Los Cardones)

Su trazado parte de una rotonda situada en el primer tramo de la nueva vía de circunvalación Este de San Isidro, es decir, junto a las instalaciones agropecuarias de Cocarmen y cercana al nuevo nudo de conexión de la autopista con dicho viario y con la vía Polígono – Aeropuerto que da accesibilidad a la futura área estratégica. Tras incorporarse y superar el nudo de enlace de San Isidro, tendrá una conexión con la vía de circunvalación Oeste a través de la opción de tomar el eje principal de Los Cardones. Con este primer tramo de la vía de servicio se posibilita el cierre completo de la circunvalación de San Isidro, antes comentada.

b) Vía de servicio: tramo Los Cardones - Atogo

A partir de esta conexión, continua paralela a la autopista hasta alcanzar el nudo actual de acceso al aeropuerto. En este punto tiene enlace con la nueva carretera que asciende desde allí hasta el Centro Insular de Deportes del Motor y después hasta Charco del Pino.

c) Vía de servicio: tramo Acceso al aeropuerto – Carretera TF-645

El último tramo previsto de esta Vía de servicio discurre desde el nudo actual de acceso al aeropuerto hasta encontrarse con la carretera TF-645 en su primer tramo al Norte de la autopista, previéndose la incorporación del tráfico a la citada carretera.

d) Alternativa de continuidad de la Vía de servicio

Aunque no se refleja en el plano de la estructura general, existe la alternativa de que la vía de servicio planteada continúe tras su encuentro con la carretera TF-645, en vez de finalizar allí, introduciéndose en el término municipal de San Miguel de Abona y llegando hasta el enlace de Las Chafiras. La inclusión de esta posible alternativa de carácter indicativo, permitiría nuevos recorridos de interconexión entre las zonas de medianía y la zona de San Isidro con las áreas

de desarrollo de las zonas del litoral del municipio, sin necesidad de incorporarse para ello a la autopista.

F.- MEJORA DE LOS TRAMOS URBANOS EN SAN ISIDRO DE LAS CARRETERAS TF-64, TF-636 Y TF-645.

Los tramos urbanos en San Isidro de las carreteras TF-64 (Avenida de Santa Cruz), TF-636 (Avenida de Arona) y TF-645 (Avenida de Atogo), deberán adaptarse para funcionar como vías colectoras de absorción del tráfico rodado con los ejes transversales de carácter estructural del núcleo de San Isidro, por lo que sus respectivas secciones deberán adecuarse para cumplir dicha función, prevaleciendo sobre el uso como viario urbano e incluso estudiando la eliminación de aparcamientos cuando éstos impidan la fluidez necesaria. Las actuaciones propuestas serán definidas y concretadas de conformidad con los estudios a realizar y según el desarrollo temporal de la ejecución del esquema viario.

En cuanto a la Avenida de Santa Cruz, es decir, el tramo urbano en San Isidro de la TF-64, deberá estudiarse específicamente su tratamiento con relación a las distintas funciones que actualmente concurren en la misma, según el análisis realizado en el epígrafe correspondiente del Tomo III de la Memoria de Información del Avance, debiendo acometerse su adaptación y diseño con el fin de lograr una óptima calidad urbana y funcional, evitando en la medida de lo posible la interferencia en el tráfico rodado de los aparcamientos situados en superficie.

Este nuevo tratamiento de adaptación urbana de la Avenida de Santa Cruz deberá ejecutarse a medida que entren en funcionamiento los ejes viarios estructurales de circunvalación de San Isidro que vienen a suplir su función de vía de conexión territorial. En cualquier caso, esta vía se considera de carácter estructural.

G.- MEJORA DE LAS CARRETERAS TF-645 (San Isidro - Atogo) Y TF-636 (San Isidro - Chimiche).

Las anteriores actuaciones deben complementarse con una mejora del trazado y de las características de las carreteras TF-645 (carretera de Atogo) y TF-636 (carretera a Chimiche), ya que servirán también de alternativas para la movilidad del tráfico rodado en una y otra zona al Oeste y al Noreste del núcleo de San Isidro.

Se crea un nuevo viario que partiendo de una rotonda en la carretera TF-645 al Suroeste del suelo urbanizable no ordenado Los Cardones engloba el nuevo sector de suelo urbanizable no ordenado de La Montañita y el suelo de protección minera colindante y conecta otra vez con otra rotonda de la carretera TF-645.

H.- MEJORA Y ENSANCHE DE LA CARRETERA TF-64 (tramo San Isidro – Granadilla).

Con carácter prioritario y preferente con respecto a las actuaciones mencionadas en la letra anterior, se determina la mejora y adaptación de la carretera TF-64 a partir del asentamiento de Vista Gorda hasta el casco de Granadilla, como actuación fundamental para la correcta funcionalidad de la estructura general planteada, creando un tercer carril mediante la consiguiente ampliación de su actual sección en todos los tramos en los que resulte posible.

I.- EJE VIARIO ATOGO – CENTRO INSULAR DE DEPORTES DEL MOTOR - CHARCO DEL PINO

Se propone la creación de un eje viario que enlace la Autopista TF-1 con el núcleo de Atogo, el futuro Centro Insular de Deportes del Motor y el asentamiento rural de Charco del Pino. Su trazado parte del actual acceso al Aeropuerto y discurre en sentido ascendente hasta el ámbito previsto para la

mencionada dotación deportiva insular, dotando de accesibilidad a los terrenos destinados a tal fin, y continuando hasta enlazar con la carretera TF-647 a través de la cual se conectará a su vez con la TF-64 a su paso por Charco del Pino. Este tramo de la TF-647 deberá a su vez adaptarse y mejorarse para cumplir de forma adecuada su nueva función dentro del esquema general de la red viaria descrita, como elemento principal de esta variante propuesta.

J.- VÍA DE CIRCUNVALACIÓN DE LOS ABRIGOS

Se determina la creación de una vía de circunvalación del núcleo urbano de Los Abrigos, evitando que continúe actuando de viario principal del área urbana la actual carretera TF-643, en el tramo que discurre por el suelo urbano y por el sector de suelo urbanizable clasificado en la zona de Aguadulce.

La propuesta se concreta trazando un nuevo elemento de la red viaria que parte de la rotonda en la carretera TF-643, junto al límite Este de la unidad de actuación Aguadulce, y discurrirá en sentido ascendente y diagonalmente, cogiendo como borde el encauzamiento del barranco de Aguadulce dentro del ámbito del sector de suelo urbanizable no ordenado Aguadulce, y a continuación por el lindero Norte de este sector y la Unidad de Actuación Campo de Fútbol, conformando la vía de circunvalación al núcleo de Los Abrigos. Esta vía tendrá una sección y tratamiento propios del viario de conexión territorial, permitiendo la conversión a vía urbana de la actual y evitando así los problemas derivados de su trazado interior en el suelo urbano.

6.10.4. EL TREN DEL SUR

El Cabildo Insular ha tomado la iniciativa de implantar un sistema ferroviario en el corredor que une el área capitalina con los desarrollos turísticos del sur de la Isla. Para tal fin encargó la redacción del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur, cuyo documento de Avance se ha redactado.

El nuevo sistema de transporte, según se expresa en el citado Avance, pretende *“mejorar la cohesión y vertebración territorial facilitando la comunicación de la población residente mayoritariamente en la zona norte de la isla, con la demanda de puestos de trabajo existente en las zonas turísticas del sur.”* Al propio tiempo, se indica que esta nueva vía de comunicación *“habrá de ser complementada por otras actuaciones (...) que faciliten un modelo de transporte moderno, competitivo y eficaz con el resto de la isla”*.

Básicamente, el trazado discurre paralelo a la TF-1 (Autopista del sur), produciéndose el cruce desde su lado de poniente al de nacimiento al introducirse en el municipio de Granadilla de Abona, en las proximidades del barranco de El Cobón, en terrenos incluidos en el ámbito del Polígono Industrial. A partir de ese punto discurre de forma aproximadamente paralela a la TF-1, variando la distancia a ésta según los tramos. El trazado coincidente con el frente urbano de San Isidro se sitúa a unos 120 metros al sur de la autopista, atravesando el suelo clasificado por este Plan General como urbanizable no sectorizado estratégico (lo que se denomina Área estratégica para actividades terciarias, logísticas y del transporte).

Precisamente, al llegar a la altura del nudo de enlace viario de San Isidro, se plantearon dos opciones: a) La primera sigue con dicha traza en dirección a Las Américas; y b) La segunda realiza un giro a la izquierda para dirigirse hacia el aeropuerto del Sur, pasado el cual repite el giro en sentido opuesto para unirse al trazado de la primera alternativa en el tramo colindante con el municipio de San Miguel, una vez pasado el barranco de Orchilla.

Estas dos alternativas suponen descartar una entrada, con parada, en el futuro Puerto de Granadilla. Esta decisión se justifica al haberse eliminado la posibilidad de incluir el transporte de mercancías y efectuarse el diseño del tren sólo para pasajeros.

En ambas soluciones está prevista una parada junto a San Isidro, y sólo con la segunda opción habría, además, una parada junto a la terminal de pasajeros del Aeropuerto. En el plano de ordenación de la Estructura general (plano O-2.1) se reproduce esta segunda alternativa de trazado, al considerarse la más adecuada en el documento aportado de Avance del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur.

6.10.5. INTERCAMBIADOR, ESTACIONES Y APARCAMIENTOS

Aunque en la documentación recibida del citado Avance no se introducen determinaciones expresas sobre la ubicación y el tratamiento como Intercambiador de transporte de la parada del tren del sur en San Isidro, se considera esencial que dicha futura estación sea diseñada de forma que en ella puedan desarrollarse tales funciones, dotándola de las instalaciones y condiciones necesarias para ello y garantizando un correcto intercambio de las modalidades del transporte público colectivo (líneas de guaguas y tren del sur); así como la interconexión de ambos sistemas con los desplazamientos en vehículos privados, a través de la creación de un importante aparcamiento público.

Este intercambiador de transporte se complementa con la estación de guaguas ya existente en Granadilla casco y con la nueva estación prevista en Atogo.

Estación de Guaguas de Granadilla casco	2.220,10 m ² s	Existente
Estación de Transportes de nueva creación de Atogo	5.133,80 m ² s	En Proyecto

En cuanto al problema de los aparcamientos públicos, la ordenación debe abordarse a partir de la premisa de reconocer que las medidas más adecuadas son aquellas que tienden a reducir los desplazamientos en vehículos privados en beneficio de los realizados mediante sistemas de transporte público colectivo o a pie, si se trata de trayectos cortos. En tal sentido, las actuaciones a emprender con dicha finalidad deben formularse a través de instrumentos sectoriales de ámbito superior al municipal, sin perjuicio de la necesaria cooperación y coordinación interadministrativa.

Por otro lado, en el plano de ordenación de la Estructura general (plano O-2.1) no se localizan dotaciones de aparcamientos, aunque deben entenderse incluidos en dicha estructura los aparcamientos públicos rotatorios a ubicar en el Intercambiador de transporte antes comentado, que se desarrollará con la estación del tren del sur, los ubicados en la parcela situada junto al campo de fútbol de El Médano, el aparcamiento subterráneo en la plaza colindante a la Ermita Nuestra Sra. de las Mercedes de Rojas en El Médano y los dos previstos en el planeamiento del espacio natural de Montaña Roja (al Este, junto a la playa de Leocadio Machado, y al Oeste, junto a la playa de La Tejita).

APARCAMIENTOS ROTATORIOS PREVISTOS	Sup. Parcela	Nº de plazas (indicativo)
Aparcamiento de El Médano (junto al campo de fútbol)	3.383,60 m ² s	300 - 400
Aparcamiento de El Médano (plaza en la Ermita N. Sra de las Mercedes de Rojas)	8.454, 80 m ² s	450-500
Aparcamiento de Montaña Roja (playa de Leocadio Machado)	Sin definir	200 - 300
Aparcamiento de Montaña Roja (playa de La Tejita)	Sin definir	200 - 300
Aparcamiento del Intercambiador de Transporte	Sin definir	350 - 450

Las anteriores dotaciones para aparcamientos públicos rotarios se complementarán con los que puedan ubicarse en el subsuelo de las plazas y de las parcelas destinadas a dotaciones públicas que reúnan las condiciones para ello, tanto en San Isidro como en Granadilla casco, donde deberá buscarse la localización adecuada para un aparcamiento público en el entorno de Los Juzgados.

DOTACIÓN DE APARCAMIENTOS

La problemática de la falta de aparcamientos en las áreas urbanas existentes es algo que puede considerarse común a los principales núcleos residenciales del municipio: Granadilla Casco, San Isidro y El Médano, aunque en el primer caso se ha paliado en parte con la creación de aparcamientos en superficie en las nuevas calles abiertas en la zona de Los Hinojeros. Una de las causas que ha agravado este problema es la falta de garajes en los edificios de viviendas construidos con anterioridad a las Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1995, detectada al comprobar en la Encuesta de Población de 1996 que un alto porcentaje de las viviendas ocupadas en el municipio no tienen dotación de aparcamiento (ver el epígrafe sobre aspectos relativos a la vivienda del Tomo I de la Memoria de información del Avance) lo que supone que los correspondientes vehículos se aparcen en la vía pública, aumentando así las dificultades para encontrar estacionamiento.

Por ello, este Plan General aumenta la exigencia de dotación de aparcamiento de los edificios, incluyendo en las normas urbanísticas de ordenación pormenorizada las siguientes condiciones y determinaciones:

- a) Será obligatorio el establecimiento de garajes para aparcamiento de vehículos en todas las parcelas con uso de vivienda unifamiliar y en todo edificio de nueva construcción que se sitúe en un solar con un frente mínimo igual o superior a 12,80 metros y 200 m² de superficie de parcela, siempre que dicho solar dé frente a una vía de tráfico rodado, aunque éste sea restringido.
- b) La dotación de plazas de aparcamientos será, como mínimo, la siguiente:
 - 1 plazas de aparcamiento por cada vivienda.
 - 1,5 plazas de aparcamiento por cada 100 m² construidos de oficinas, equipamiento privado o dotaciones.

- 1,5 plazas de aparcamiento por cada 100 m² construidos de uso comercial en categoría de pequeño y medio comercio y 4 plazas de aparcamiento por cada 100 m² construidos en el resto de las categorías del uso comercial definidas en el Título siguiente.
 - 1 plaza de aparcamiento por cada 3 plazas alojativas turísticas.
- c) Al menos el 60% de la dotación de aparcamientos que resulte de aplicar los estándares mínimos establecidos en el número anterior deberán ubicarse en plantas baja o de sótano.
- d) Quedan exceptuados de la aplicación de los números anteriores los edificios catalogados y precatalogados, cuando el nivel de protección de los mismos impida materialmente la realización de las obras necesarias para ello, y en los que sólo tengan fachada a calles exclusivamente peatonales.
- e) La provisión de plazas de aparcamiento es independiente de la existencia de estacionamientos públicos en el entorno del edificio o de garajes de explotación privada no vinculados a las viviendas o locales.
- f) Para la implantación de usos especiales, de equipamientos privados relevantes, o para aquéllos que requieran por su singularidad un tratamiento individualizado, el Ayuntamiento podrá determinar una mayor dotación de plazas de aparcamiento, previo informe justificado de los servicios técnicos municipales.
- g) En todo caso, las plazas de aparcamiento que se establecen obligatoriamente como dotación de las viviendas o los locales, se consideran inseparables de éstos, a cuyos efectos se expresará tal circunstancia en las correspondiente Licencia Municipal, a los efectos de que conste en la división horizontal de la propiedad.

- h) También será exigible la dotación de aparcamientos cuando se trata de autorizar un cambio de uso en un edificio existente, debiendo cumplir con los requeridos para el nuevo uso en caso de que sean mayores y manteniendo los anteriores en caso de que resulten unas menores exigencias por el cambio solicitado.
- i) El Ayuntamiento, previo informe técnico razonado, podrá reducir la dotación de plazas de aparcamiento en los casos de actividades que pretendan establecerse en edificios existentes que no cuenten con la provisión adecuada de aparcamientos y en los que la tipología del edificio o su protección no permita la dotación de las plazas que serían exigibles por el nuevo uso.
- j) El Ayuntamiento, previo informe técnico razonado, podrá reducir la dotación de plazas de aparcamiento en los casos en que se justifique la inviabilidad técnica por las características singulares de la parcela.

Por último, en el desarrollo de la ordenación pormenorizada de los sectores de suelo urbanizable, el conjunto de los aparcamientos previstos en el interior de las parcelas y en la red viaria deberá cumplir el estándar global de una plaza de aparcamiento por cada setenta y cinco (75) metros cuadrados construidos. El número de aparcamientos a situar en la red viaria o edificio exclusivo de garajes estará en correspondencia con los diferentes usos que contemple el Plan Parcial, valorando especialmente el acceso de visitantes a las zonas residenciales y de usuarios de las zonas comerciales, de oficinas y equipamientos públicos. Así mismo, se habrá de valorar el déficit de aparcamiento de las zonas urbanas colindantes.

6.11.- SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES, DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS ESTRUCTURALES

En los planos de ordenación sobre la Estructura General (O-2.1 y O-2.2), se localizan los elementos de los Sistemas Territoriales y Municipales de espacios libres públicos y de dotaciones y equipamientos de carácter estructural, diferenciando el uso específico de cada uno de ellos.

Aunque no se encuentren reflejados en la citada planimetría, también se consideran integrados en la Estructura General aquellos otros elementos de sistemas generales de espacios libres públicos y dotaciones o del sistema de equipamientos estructurales que este Plan General incluye o adscribe a sectores de suelo urbanizable no ordenado, derivando su localización concreta al correspondiente planeamiento de desarrollo. En su caso, las fichas respectivas de los sectores contienen las determinaciones sobre superficie y destino concreto y las instrucciones sobre la localización de tales reserva de suelo para sistemas generales. Según se expresa en las Normas Urbanísticas, en el caso de que los planos de ordenación pormenorizada contengan la ubicación de dichos sistemas generales dentro del ámbito de los sectores a los que están adscritos, tal determinación se considera vinculante, sin perjuicio de su delimitación concreta por el planeamiento parcial que desarrolle la ordenación.

En este epígrafe de la Memoria se realiza una síntesis de los mencionados sistemas, relacionando únicamente los elementos de carácter territorial o municipal que forman parte de la ordenación estructural planteada.

6.11.1.SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

A) Elementos estructurales del Sistema general de Espacios libres públicos

En el Sistema general de Espacios libres públicos que forma parte de la ordenación estructural se pueden diferenciar las siguientes categorías, según su carácter y naturaleza: parques y plazas, parques etnográficos, áreas ajardinadas (no incluyendo las de protección del sistema viario), playas y espacios libres de protección, de acuerdo a las definiciones contenidas en las Normas Urbanísticas para cada una de tales categorías. A su vez, los parques podrían diferenciarse, por su localización y funcionalidad, entre los del litoral y los urbanos, aunque tal distinción sólo se considera procedente introducirla en esta Memoria a efectos meramente enunciativos de unos y otros.

En los planos de ordenación sobre la Estructura General (O-2.1 y O-2.2), no se diferencia de forma gráfica entre las categorías de parques y plazas. Sin embargo, en la relación incluida más adelante, la denominación de cada uno de estos elementos indica claramente la categoría a la que pertenecen.

Debe advertirse que ni en los citados planos de ordenación estructural ni en los cuadros que se aportan en la presente Memoria se incluyen los elementos del Sistema general de Espacios libres públicos que puedan determinarse en el Puerto de Granadilla o en el suelo urbanizable no sectorizado estratégico.

Del cuadro resumen de la ordenación se desprende que el conjunto total de espacios libres públicos previsto es de 1.849.685 m²s; sin computar dentro de los mismos las diferentes playas del municipio. El total de la población máxima posible, no ponderada, es aproximadamente de 121.020 habitantes y de 4.514 plazas alojativas, lo que supone una capacidad total de unas 125.534 personas. Por tanto, sobre la anterior hipótesis máxima posible resultaría un estándar de 14,73 m²s de espacio libre público por habitante o plaza alojativa.

Si el cálculo se realiza desglosado por clases y categorías de suelo, resulta lo que refleja el siguiente cuadro:

	Población máxima		Total	Espacios Libres	Estándar
	Habitantes	Plazas		m ² s	m ² s/h/p
Suelo Urbano	71.844	2.849	74.693	795.078	10,64
Suelo Urb. Sec. Ordenado	14.638	1.665	16.303	420.442	25,78
Suelo Urb. Sec. No Ordenado	19.565	-	19.565	556.220	28,42
Asentamientos Rurales	14.973	-	14.973	77.945	5,20
Total Municipio	121.020	4.514	125.534	1.849.685	14,73

B) Cumplimiento del estándar legal de Espacios libres públicos

Según lo establecido en el artículo 32.2, A), 7) a) del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, el conjunto de los espacios libres, parques y plazas públicas no podrá ser inferior en ningún caso a 5 m² de suelo por habitante o plaza alojativa (h/p).

De los cuadros de características incorporados al fichero de ámbitos urbanísticos se desprende que el total de la población máxima posible, no ponderada, es aproximadamente de 121.020 habitantes y de 4.514 plazas alojativas, lo que supone una capacidad total de unas 125.534 personas.

Por lo tanto, para este supuesto maximalista (al no estar ponderado el supuesto de no colmatarse la ordenación), la dotación mínima de sistemas generales de espacios libres públicos sería la resultante del siguiente cálculo:

$$125.534 \times 5 \text{ m}^2/\text{h/p} = 627.670 \text{ m}^2\text{s}$$

La estructura general del Sistema de Espacios libres públicos de Granadilla de Abona por zonas es la que se relaciona en los siguientes cuadros:

SISTEMA DE PARQUES Y PLAZAS	Sup. (m ² s)	Situación actual
ZONA: LOS ABRIGOS – COSTA TEJITA		
Plaza de la Ermita de S. Blas y Paseo Marítimo de Los Abrigos	3.608	Existente
Parque del litoral Los Abrigos (UA Aguadulce)	2.903	En Proyecto
Parque del litoral del sector Canarias Sol	23.447	En Proyecto
Parque del litoral de La Mareta	10.128	En Proyecto
Parque Urbano interior de Costabella	18.517	En Proyecto
Parque del litoral de La Tejita (Costabella)	7.501	En Proyecto
Parque de nueva creación en la U.A. El Tapado	16.016	Previsto
ZONA: EL MÉDANO – COSTA PELADA		
Plaza y paseo marítimo peatonal de El Médano	11.021	Existente
Parque Urbano Interior de nueva creación en El Médano	67.573	En Proyecto
Plaza Nuestra Sra. de las Mercedes de Rojas en El Cabezo	4.338	Existente
Parque del litoral de El Cabezo a Arenas del Mar	56.141	En Proyecto
Parque de la Playa de Montaña Pelada	19.148	Previsto
Parque Natural (Sector Los Martínes)	69.413	Existente
ZONA: POLÍGONO INDUSTRIAL		
Parque del Polígono Industrial	247.903	En ejecución
ZONA: SAN ISIDRO Y ENTORNO		
Parque Urbano de Los Cardones	15.802	En ejecución
Parque Urbano del Barranco de El Saltadero	39.412	En Proyecto
Plaza de nueva creación del sector Residencial El Saltadero	2.858	En Proyecto
Parque nuevo en U.A. Yaco 2 y U.A. Crta. Chimiche B	7.017	En Proyecto
Plaza de nueva creación en U.A. Yaco 2	3.151	En Proyecto
Plaza de nueva creación de U.A. Ctra. Chimiche A	6.619	En Proyecto
Parque Norte de S. Isidro, en el sector residencial Las Tabaibas	9.004	Previsto
Parque Urbano área extractiva de La Montañita	181.839	Previsto
Parque Urbano del sector Residencial Noroeste	14.971	Previsto
Parque Urbano del sector Residencial Finca del Marqués	14.201	Previsto
Parque Urbano del sector Residencial La Jurada	17.843	En ejecución
ZONA: GRANADILLA CASCO Y ENTORNO		
Plaza Glez. Mena y Plaza nueva en la U.A. Trasera del Convento	4.773	Existente y en Proyecto
Parque de nueva creación en el casco de Granadilla	1.823	En Proyecto
Parque de nueva creación en la U.A. Palacio de Justicia	3.927	Previsto
Parque de nueva creación en la U.A. Hinojeros 3	2.949	En Proyecto
Parque de nueva creación en las U.A. Hinojeros 2 y 3	4.398	En Proyecto
Parque en el entorno de Granadilla casco, junto al campo de fútbol	11.613	En proyecto
ZONA: CHARCO DEL PINO		
Parque Urbano	32.048	Previsto

PARQUES ETNOGRÁFICOS	Sup. (m ² s)	Situación actual
BIC Hermano Pedro	91.352	Existente

Del anterior cuadro se desprende que se supera el estándar de 5 m² por habitante o plaza alojativa (h/p), alcanzándose un 8,15 m²/h/p, con un total de 1.023.257 m² de sistemas generales destinados a parques, plazas y parques etnográficos.

Además, en los cuadros siguientes se relacionan las áreas ajardinadas, playas, costas y los espacios libres de protección, que suponen 595.420 m² de espacios libres, que no se computan en la estructura general.

SISTEMA DE ÁREAS AJARDINADAS	Superficie (m ² s)	Situación actual
Áreas ajardinadas del Pol. Industrial (Unelco – Disa)	120.325	En Proyecto

SISTEMA DE PLAYAS Y COSTAS	Superficie (m ² s)	Situación actual
Playas	127.705	Existente
Costas	232.000	Existente

SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES DE PROTECCIÓN	Superficie (m ² s)	Situación actual
Polígono Industrial (Sector SP2)	65.532	Existente
Polígono Industrial (ITER)	49.858	Existente

6.11.2.SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES Y SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS ESTRUCTURANTES

De forma esquemática, se relacionan a continuación los principales elementos del Sistema general de Dotaciones públicas y del Sistema de Equipamientos estructurantes, aunque sólo con respecto a los usos específicos

más relevantes dentro del modelo de estructura general que se propone, señalando los que suponen una nueva propuesta de la ordenación estructural. Se advierte que el desarrollo de tales propuestas se prevé a lo largo de un período de 12 años, siendo probable que abarque del 2003 al 2015.

A.- SISTEMA DE DOTACIONES PÚBLICAS DOCENTES

Los tres institutos existentes en el municipio son el I.E.S. Granadilla de Abona (situado en la Avenida Mencey de Abona) y los dos de San Isidro: el I.E.S. Magallanes, en la parte Este del núcleo de San Isidro, y el I.E.S. de Los Cardones, de reciente apertura y que se ubica al Oeste de núcleo en el área de Los Cardones. De los doce colegios públicos de enseñanza primaria, seis de ellos se ubican en otros tantos asentamientos rurales y están dimensionados para atender a los alumnos residentes en ellos. En cambio, los otros seis colegios abarcan un ámbito mayor de influencia y tres de ellos imparten también el primer ciclo de la E.S.O., por lo que se incluyen en la estructura general de dotaciones públicas docentes.

Por otro lado, debe destacarse la Escuela de Música de titularidad y gestión municipal, cuyas dependencias se encuentran en el casco de Granadilla, y el Centro de Profesores de Granadilla de Abona, con sede en San Isidro, y que tiene carácter comarcal, prestando servicio a unos 800 profesores de los municipios de Vilaflor, Arona, San Miguel, Arico y Granadilla de Abona.

En la ordenación se plantea una importante ampliación del suelo para uso docente en el entorno del actual I.E.S. Magallanes, en el sector residencial La Jurada; se crea una gran reserva de suelo al Norte de San Isidro para el que será el mayor centro docente del municipio (54.735 m² en el sector residencial Las Tabaibas), se amplía de forma importante la superficie actual del colegio de Los Abrigos y se reserva suelo para la creación de dos nuevos colegios en San Isidro y uno en la zona de El Médano y otro equipamiento docente en el entorno de Granadilla de Abona.

Como síntesis de lo anterior, se aporta el siguiente cuadro de Dotaciones públicas Docentes de relevancia estructural:

DOTACIONES PÚBLICAS DOCENTES	Superficie m ² s	Situación actual
Col. Púb. Los Abrigos y ampliación (en sector Res. Aguadulce)	16.887,90	Existente y nueva ampliación
Colegio Público de El Médano, en El Cabezo	5.275,00	Existente
Colegio del sector Res. Los Martines	9.991,60	Nueva creación
Colegio Público de Abona (San Isidro)	6.124,00	Existente
Centros docentes del sector Res- Las Tabaibas	54.735,00	Nueva creación
Col. Púb. Juan García Peraza (San Isidro)	13.606,00	Existente
Instituto E.S. Los Cardones (San Isidro)	11.503,10	Existente
Colegio sector Res. El Saltadero (San Isidro)	6.292,10	Nueva creación
Col. sector Res. Cuevas de Cho Portada (S. Isidro)	4.998,80	Nueva creación
Instituto E.S. Magallanes (San Isidro)	9.083,40	Existente
Instituto E.S. Magallanes (ampliación en sector Res. La Jurada)	18.089,30	Nueva ampliación
Instituto E.S. Granadilla de Abona	42.351,50	Existente
Col. Público La Pasada (Granadilla casco)	6.459,30	Existente
Docente en la UA Mencey (Granadilla entorno)	6.110,00	Nueva creación

B.- DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS

El sistema de Dotaciones deportivas pretende alcanzar, en lo posible, un estándar adecuado de tales instalaciones y una distribución territorial equilibrada. Al propio tiempo, se potencia la creación en el litoral de equipamientos deportivos y recreativos que cualifiquen la oferta complementaria de ocio y se conviertan en un atractivo tanto para los residentes como para los visitantes del municipio. Además, las nuevas parcelas reservadas para uso deportivo se han intentado concebir en su forma y dimensiones de manera que las instalaciones a ubicar en ellas permitan la práctica de un amplio número de

disciplinas deportivas, y con funciones polivalentes (competición, formación, deporte terapéutico, etc.).

Los principales equipamientos de nueva incorporación en las zonas del litoral, son los siguientes: equipamiento recreativo del sector La Trinchera (mencionado ante la posibilidad de que sea complementario a los deportes náuticos que se practican en la playa de El Médano).

Por otro lado, destaca el alcance estructurante del Centro Insular de Deportes del Motor previsto por el Cabildo de Tenerife en terrenos situados entre Atogo y Charco del Pino.

Con todo ello, en los cuadros siguientes se relacionan las dotaciones y equipamientos deportivos considerados de carácter estructural.

SISTEMA DE DOTACIONES DEPORTIVAS	Superficie m ² s	Situación actual
Campo de Fútbol de Los Abrigos	14.708,80	Existente
Campo de Fútbol de El Médano	12.222,00	Existente
Centro de Alto Rendimiento de Windsurf de El Médano (El Cabezo)	3.832,20	En Proyecto
Campo de Fútbol de San Isidro y Terrero Insular de Lucha Ángel Armas Pollito de La Barriada	23.706,90	Existente
Dotación deportiva del sector Res. Noroeste (San Isidro)	22.502,70	Nueva creación
Dotación deportiva del sector Res. Cuevas de Cho Portada (San Isidro)	2.384,20	Nueva creación
Dotación deportiva del sector Res. La Jurada (San Isidro)	16.001,70	En proyecto
Dotación deportiva del sector Res. El Saltadero (San Isidro)	3.067,00	En Proyecto
Dotación deportiva de Los Cardones (San Isidro)	5.702,20	En Proyecto
Club Deportivo de Charco del Pino	9.679,70	Existente
Centro Deportivo en Granadilla casco (Los Hinojeros)	2.243,70	En ejecución
Pabellón de Deportes de Granadilla (Los Hinojeros)	12.085,50	Existente
Campo de Fútbol Fco. Suárez Delgado (Granadilla casco)	17.771,90	Existente
Dotación deportiva en el suelo SP2-01 (Pol. Industrial)	14.858,00	Previsto

EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS ESTRUCTURALES	Sup. en m ² s	Situación actual
Centro Insular de Deportes del Motor	1.261.522	En proyecto
Equipamiento social deportivo en sector SP1 (Pol. Industrial)	66.350	Previsto

C.- SISTEMA DE DOTACIONES SANITARIAS

La población de Granadilla de Abona recibe atención hospitalaria en el Hospital Nuestra Señora de la Candelaria, en Santa Cruz de Tenerife, o en el Hospital Las Américas, en Arona, con el que el Servicio Canario de Salud mantiene un concierto; al menos hasta que exista el centro hospitalario previsto para el Sur de la Isla que se ubicará en éste último municipio, donde además vienen recibiendo asistencia ambulatoria los residentes en Granadilla de Abona.

La zona básica de Salud que conforma Granadilla de Abona es el marco territorial donde se desarrollan las actividades sanitarias en centros integrales de atención médica primaria. Así, el municipio cuenta con el Centro de Salud de Granadilla, situado al inicio de la carretera a El Médano, y con dos consultorios médicos (en San Isidro y Chimiche), además del existente en el municipio de San Miguel de Abona, que presta servicios a la misma zona básica de salud. Ninguno de los consultorios del municipio se incluye como dotación estructural: el de Chimiche, por la escasa población adscrita al mismo; y el de San Isidro, por la precariedad de sus instalaciones para atender a la población actual y futura.

En definitiva, se plantea determinar la reserva de suelo suficiente para posibilitar que llegue a conformarse la siguiente estructura del sistema general de dotaciones sanitarias:

DOTACIONES PÚBLICAS SANITARIAS	Superficie (m ² s)	Situación actual
Centro de Salud de Granadilla (Granadilla casco)	3.817,50	Existente
Centro Sanitario en El Cabezo (El Médano)	1.795,00	En Proyecto
Dotación sanitaria en el sector Las Tabaibas (San Isidro)		Nueva creación
Dotación Sanitaria en U.A. Hinojeros 1 y 3 (Granadilla)	2.330,20	Nueva creación

D.- DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS SOCIAL ASISTENCIALES

El municipio dispone actualmente de un total de nueve centros de carácter social – asistencial: un centro público polivalente situado en Granadilla casco; dos centros de atención a drogodependientes; dos centros de atención al Menor; otros dos de atención a los mayores; uno de atención a personas discapacitadas y un centro de atención a minusválidos. De todos ellos, cuatro dependen directamente del departamento de Servicios Sociales del Ayuntamiento.

La estructura general de estos sistemas para uso social y asistencial, se define sobre todo a partir de los principales centros ya existentes o previstos, dado que tal actividad dotacional requiere estar situada en un lugar cercano a la residencia de sus usuarios. Así, resulta conveniente que la reserva de suelo para estos usos se realice principalmente como dotaciones locales y, en consecuencia, se localizarán en los instrumentos de desarrollo de los sectores de suelo urbanizable residencial no ordenado, sobre todo en los delimitados en las zonas de San Isidro y El Médano.

De cualquier manera, la estructura general de este sistema se compone de los siguientes elementos

DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS SOCIAL - ASISTENCIAL	Superficie (m ² s)	Situación actual
Centro social polivalente (Granadilla casco, Los Hinojeros)	1.614,60	Existente
Centro de la Tercera Edad (Granadilla casco, Los Hinojeros)	684,80	Existente
Centro Social Asistencial (Granadilla casco, en la carretera a El Médano)	2.368,10	Existente
Centro de atención a drogodependientes Las Crucitas (Entorno de Granadilla casco)	34.457,10	Existente
Centro Social Asistencial en Altamira 1 y su ampliación	10.908,00	Existente y previsto
Dotación Social Asistencial en U.A. Aguadulce (Los Abrigos)	4.359,00	En Proyecto
Dotación social asistencial en el suelo urbano SP2-01 (Pol. Industrial)	6.200,00	Previsto
Dotación social asistencial del sector SP2-02 (Pol. Industrial)	7.276,00	Previsto

E.- SISTEMA DE DOTACIONES CULTURALES

En consonancia con los criterios y las determinaciones contenidas en el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Histórico de Granadilla (PEPRI), aprobado definitivamente en octubre de 2000, en este Plan General se considera prioritario continuar la ejecución de las actuaciones previstas en dicho planeamiento especial; y especialmente aquellas tendentes a conformar una red de dotaciones culturales en el recinto histórico del casco urbano, con la doble finalidad de cubrir las demandas de la población residente en el municipio y de consolidar lugares e itinerarios de interés turístico cultural y de carácter singular y diferenciado dentro de la oferta de actividades turísticas complementarias.

Entre las acciones prioritarias con respecto a la restauración de edificios históricos para su conversión en dotación cultural, incluidas en la primera fase de desarrollo del PEPRI actualmente en ejecución, se encuentra la rehabilitación del antiguo convento franciscano de San Luis Obispo, uno de los edificios más representativos del casco histórico y que cuenta con protección monumental del máximo nivel en el Catálogo de Protección del casco histórico. El proyecto de restauración del convento fue redactado en 1993 por el arquitecto Sebastián Matías Delgado, realizándose en 1995 las obras para la reposición de la cubierta.

En el desarrollo de la estructura general del Sistema de Dotaciones Culturales debe ser prioritaria la terminación de las obras y la puesta en funcionamiento del convento como centro cultural integral y polivalente.

La reforma de las instalaciones del antiguo museo etnográfico situado en la calle Arquitecto Marrero, para su adaptación y conversión en Museo de la historia de Granadilla de Abona, manteniendo la función de centro etnográfico, es una de las primeras actuaciones en edificios protegidos acometidas en la primera fase de ejecución del PEPRI. La terminación de las obras está prácticamente ultimada para iniciar las labores de equipamiento y montaje de las instalaciones expositivas.

DOTACIONES CULTURALES	Superficie (m ² s)	Situación actual
Centro cultural del antiguo convento franciscano de San Luis Obispo (Granadilla Casco)	910,90	En ejecución
Museo histórico de Granadilla de Abona y Centro etnográfico (Granadilla casco)	379,00	En ejecución
Casa de la cultura de San Isidro	340,70	Existente
Centro visitantes ITER		

F.- EQUIPAMIENTO DE INVESTIGACIÓN (ITER)

Aunque en el plano de ordenación que refleja la Estructura general se determina como dotación de investigación, lo cierto es que las instalaciones del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables de Tenerife (ITER), ubicado en el Polígono Industrial, desarrolla actividades que pueden ser incluidas en categorías de uso diferentes. Así, mientras el Centro de Visitantes y las actividades divulgativas del parque tecnológico pueden considerarse dotaciones culturales, las instalaciones de la planta de concentración Euclídes y el túnel aerodinámico para el estudio de las acciones del viento, parecen tener un claro componente de centro de investigación; sin embargo, los parques eólicos podrían considerarse dentro del uso de infraestructuras de energía. Por eso, en las determinaciones sobre el uso característico del sector se determinan de

forma conjunta los usos de equipamiento (cultura y de investigación) e industrial, y el carácter estratégico del centro.

Centro de Investigación del ITER	223.381,20 m ²	Existente y en Proyecto
----------------------------------	---------------------------	-------------------------

G.- DOTACIONES DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, DEFENSA Y SEGURIDAD

En la estructura general de este sistema de dotaciones para Administración pública, servicios urbanos, defensa y seguridad, no se realiza ninguna propuesta relevante de nuevas instalaciones o reservas de suelo; aunque se mantiene la ampliación de los Juzgados que planteó el PEPRI del casco histórico, así como la del cementerio.

Los elementos incluidos en la estructura general del sistema de dichas dotaciones, son los siguientes:

DOTACIONES DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, SERVICIO URBANOS, DEFENSA Y SEGURIDAD	Superficie (m ² s)	Situación actual
Juzgados de Granadilla (incluyendo ampliación)	1.520,70	Existente y prevista
Ayuntamiento de Granadilla de Abona	614,40	Existente
Bomberos de Granadilla de Abona	1.364,80	Existente
Casa Cuartel de la Guardia Civil	1.724,00	Existente
Cementerio municipal de Granadilla y ampliación	11.823,90	Existente y en proyecto

H.- DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS RECREATIVOS

Los equipamientos privados recreativos ya han sido comentados anteriormente al vincularse a otro tipo de dotaciones (sobre todo, deportivas), siendo destacables los que se ubicarán en el sector La Trinchera y en el sector del Puerto de Los Abrigos.

Además, como dotación pública de uso recreativo, debe señalarse el Campamento de Madre del Agua, con una superficie de 62.772 m².

6.12.- SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO DE AGUA

En el presente apartado se aporta una relación esquemática de los principales elementos de los Sistemas de Infraestructuras de servicios básicos, existentes o previstos en el municipio de Granadilla de Abona y que forman parte de la estructura general planteada. A efectos de esta exposición se entiende por servicios básicos aquellos que en cualquier caso resultan imprescindibles para el desarrollo urbano (abastecimiento de agua; saneamiento, depuración y vertido de aguas residuales; y energía).

A.- ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE

Los principales elementos del Sistema de Infraestructuras para el abastecimiento de agua potable que se incorporan en este Plan General son los propuestos en el Plan Hidrológico Insular de Tenerife, tanto los existentes como aquellos incluidos en el Programa de Actuaciones del citado planeamiento especial.

PRINCIPALES ELEMENTOS DE LA RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA	Capacidad	Superficie	Situación actual
Depósito de Vista Gorda	10.000 m ³		Existente
Depósito de Granadilla			Existente
Depósito de Altamira 1		948 m ²	Existente
Depósito de San Isidro	500 m ³	8.530 m ²	Existente
Depósito de Cruz de Tea	-----	-----	En proyecto
Balsa de El Saltadero	5.000 m ³	36.034 m ²	Existente
Depósito regulador de Los Martines (El Médano)	3.500 m ³		En proyecto
Estación desaladora de agua de mar (Pol. Industrial)	10.000 m ³ / día		En proyecto
Conducción general de abastecimiento Granadilla - Arona	---	---	Existente

B.- SANEAMIENTO, DEPURACIÓN Y VERTIDO DE AGUAS

La red del sistema general de saneamiento, depuración y vertido de aguas residuales del municipio está constituida principalmente por los colectores generales, los ramales ejecutados con los Proyectos de Infraestructuras Urbanas básicas de San Isidro (1ª Fase y 2ª Fase) y de Los Abrigos, y los elementos estructurales, previstos o existentes, que contempla el Plan Hidrológico Insular de Tenerife y el Proyecto de Saneamiento Integral - Zona Sur de Tenerife.

A continuación se relacionan a título indicativo algunos de los elementos de mayor relevancia del sistema general de que se trata.

ELEMENTOS DEL SISTEMA GENERAL DE SANEAMIENTO, DEPURACIÓN Y VERTIDO DE AGUAS RESIDUALES
Estación Depuradora de Aguas Residuales de Los Letrados (Hoyas Blancas)
Colector General Yaco - San Isidro - Hoyas Blancas
Colector Granadilla - Charco del Pino – Yaco
Impulsión Hoyas Blancas - Ensenada Pelada
Impulsión El Médano - Ensenada Pelada
Estación de Bombeo Los Cardones (San Isidro)
Emisario Submarino de El Médano
Emisario Submarino de Ensenada Pelada

6.13.- INFRAESTRUCTURAS AGROPECUARIAS

En Granadilla de Abona existen dos instalaciones para actividades agropecuarias a las que el Plan General le otorga la consideración de infraestructuras que forman parte de la estructura general propuesta para el municipio.

Cooperativa Agrícola Nuestra Señora del Carmen	200.596 m ² s	Existente (1ª fase)
Cooperativa San Isidro (Vista Gorda)	11.931 m ² s	Existente

Entre ambos destaca el Complejo Agropecuario de la Cooperativa Agrícola Nuestra Señora del Carmen (COCARMEN), ya contemplado por las Normas Subsidiarias de 1995 como un ámbito en suelo rústico destinado a Sistema General de Equipamiento Agropecuario.

El ámbito de esta infraestructura agropecuaria está situada entre el Barranco La Jurada y el Barranco de Las Hoyas Blancas, lindante con la Autopista TF-1, a la altura del Kilómetro 55 y situado a unos 500 metros del cruce de San Isidro. La superficie delimitada por las Normas Subsidiarias de 1995 es aproximadamente de 240.000 m²; aunque la afección del sistema viario de circunvalación de San Isidro y la necesidad de dar continuidad a la vía de servicio paralela a la Autopista, la reduce a unos 200.596 m².

El planeamiento de 1995 determinó la obligatoriedad de redactar un Plan Especial, con independencia de las edificaciones ya autorizadas y existentes. Dicho documento de Plan Especial fue presentado por la cooperativa propietaria, aunque su contenido deberá adaptarse a determinados aspectos derivados de la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias La Jurada - Montaña Roja (ampliación del ámbito hacia el barranco La Jurada, según la información ambiental elaborada) y de las nuevas vías de circunvalación de San Isidro y de servicio de la Autopista.

Actualmente los usos y las tipologías constructivas existentes en el ámbito de la 1ª fase del Sistema Agropecuario son eminentemente agrícolas y se componen de 34 invernaderos, 5 construcciones auxiliares agrícolas, 7 construcciones complementarias (nave de empaquetado, oficinas, instalaciones, almacenes, zona de venta) y una vivienda vinculada a la vigilancia y mantenimiento de la finca.

En la 2ª fase se deberán desarrollar las siguientes zonas:

- Parque agrícola: El terreno destinado al parque agrícola está situado en la parte Noreste de la finca, en una zona que por sus condiciones paisajísticas parece adecuado preservar de nuevos procesos constructivos o de instalaciones de producción agrícola intensiva.
- Zona de equipamientos privados: La propuesta pretende dotar al Complejo agropecuario de una serie de equipamientos sociales y recreativos que cubran las demandas de espacios de ocio y de actividades sociales de los propios agricultores.
- Espacios libres y áreas ajardinadas interiores: Las zonas ajardinadas interiores se encuentran integradas en la ordenación del Complejo, formando una serie de espacios libres privados con los que se pretende mejorar la calidad ambiental del ámbito.

6.14.- INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

El Sistema general aeroportuario que se representa en el plano de ordenación de la Estructura General comprende la zona de servicio del actual Aeropuerto Reina Sofía (Tenerife Sur), según la delimitación realizada en su momento por el organismo estatal competente. El área que circunda este sistema aeroportuario, constituida por el territorio sometido a servidumbres aeronáuticas (según se define en el Decreto 584/72 de 24 de febrero), está sujeta a las limitaciones reguladas en la legislación sectorial.

En los Planos de Clasificación de Suelo y Estructura General se ha delimitado el ámbito de las servidumbres aeronáuticas según el desarrollo previsible.

A continuación se producen los datos más relevantes del análisis sobre el Aeropuerto Tenerife Sur que contiene el Plan de Infraestructuras de Canarias (PDIC), aprobado por el Parlamento de Canarias en abril de 1999, y que describe también las alternativas barajadas en el proceso llevado a cabo sobre la ampliación de las instalaciones del campo de vuelo.

- Terminal de Pasajeros.

Es el subsistema que presenta mayores carencias. La situación actual se desenvuelve en un proceso de ampliaciones sucesivas del edificio terminal para ir cubriendo las demandas del crecimiento del tráfico de viajeros, que deben simultanearse con los trámites de diseño, contratación y construcción de una nueva terminal acorde a la ampliación planteada y a la demanda de tráfico prevista.

- Plataforma de estacionamiento.

La ampliación de la plataforma deberá ir aparejada con la ampliación de la terminal, antes comentada.

- Campo de vuelos.

Según los análisis realizados no es necesario ampliar el campo de vuelo por motivos de capacidad, aunque la construcción de una segunda pista garantizaría la capacidad actual cuando se den las condiciones de acceso más desfavorables. Existen compromisos firmes para la construcción de una segunda pista, por parte del Estado y del ente público AENA.

Inicialmente, las alternativas de implantación de la segunda pista se limitaban a dos posibles soluciones, ambas situando la nueva pista al sur de la actual: en un caso optando por colocarlas en V, trazando la segunda pista en dirección hacia El Médano; y en otro de forma paralela, con la nueva pista a unos 350 metros al Sur de la actual.

Cualquiera de estas dos opciones produciría la afección directa de suelos clasificados como urbanizables por el planeamiento municipal (por ejemplo, en los sectores de Canarias Sol o La Tejita), además de crear indirectamente las consiguientes afecciones por la servidumbre legalmente establecida y por el impacto sonoro que genera el tráfico aeronáutico. Esta circunstancia supondría una merma preocupante de la calidad de vida en los núcleos cercanos de suelo urbano residencial ya existentes (Los Abrigos y El Médano) y un obstáculo importante para el desarrollo de los sectores turísticos previstos en la costa; además de la incidencia negativa en los ecosistemas de los Espacios Naturales Protegidos del entorno.

Tanto la opción de situar las pistas en "V" como la de hacerlo en paralelo, no siempre aumenta de forma significativa la operatividad del Aeropuerto, ya que la cercanía de las pistas limita la posibilidad de operar en ellas simultáneamente.

Tales condicionantes motivaron que en el año 1992 el Ayuntamiento de Granadilla de Abona sugiriera a los organismos competentes la posibilidad de estudiar la viabilidad técnica de ubicar la segunda pista al Norte de la actual, entre la Autopista y la Terminal de pasajeros, con la consiguiente reordenación de la funcionalidad y de los accesos viarios.

Posteriormente, un estudio encargado por el Cabildo Insular de Tenerife para analizar esta nueva opción, informó favorablemente la viabilidad técnica de la misma. En consecuencia, también el Cabildo Insular consideró a partir de entonces dicha alternativa.

Esta solución de situar la segunda pista al Norte de la actual evita los impactos y las afecciones, ya comentadas, que se producirían en cualquiera de los otros supuestos. Al propio tiempo, la separación entre ambas pistas (unos 1.300 metros), permitiría duplicar el número de operaciones de vuelo, respecto a las opciones que ubican la nueva pista al Sur de la actual, al posibilitar el funcionamiento simultáneo de ambas pistas. Esta mayor operatividad de la infraestructura aeroportuaria cubriría las demandas de tráfico de pasajeros

previstas por el Plan Director de Infraestructuras de Canarias (13.750.000 pasajeros en el año 2010).

Sin embargo, esta alternativa supone aumentar considerablemente el coste de ejecución de las obras de ampliación de las instalaciones aeroportuarias respecto a las otras opciones planteadas. Dicho sobrecoste económico, derivado de la mayor obra de explanación a realizar dada la pendiente del terreno, de la complejidad de las mismas y de las actuaciones necesarias para modificar el acceso viario, podría atenuarse si se lograra la debida coordinación administrativa entre los organismos públicos implicados en esta actuación y en la de construcción del Puerto de Granadilla, dado que para las obras marítimas de éste se precisan casi 30 millones de metros cúbicos de tierra.

Todo lo expresado anteriormente no sólo se deriva de los estudios técnicos realizados, sino que se ha venido a constatar también a través de los primeros resultados del concurso de propuestas técnicas para la ampliación del Aeropuerto Tenerife Sur convocado por AENA. En tal sentido, tras la primera convocatoria del citado concurso a la que concurrieron cinco empresas, AENA formuló en el mes de octubre de 1999 un pliego de condiciones complementarias para que las cinco empresas concursantes optaran a presentar en el plazo de seis meses una nueva oferta y un nuevo proyecto que situara la construcción de la pista a casi 1.300 metros al Norte de la actualmente existente.

De cualquier manera, existe una posición común de las Corporaciones Insular y Municipal, avalada técnicamente, y el firme propósito de defender que la ampliación del Aeropuerto sea al Norte de las actuales instalaciones.

El Plan Director del Aeropuerto Tenerife Sur se aprobó mediante Orden del Ministerio de Fomento 634/2002, de 14 de marzo, definiendo las grandes directrices de ordenación y desarrollo de la zona de servicio de aeropuerto, aunque sin definir de forma expresa la situación concreta de la segunda pista.

El Plan Especial de Ordenación que desarrolle el Plan Director del Aeropuerto deberá introducir en sus determinaciones el trazado de la línea del Tren del sur, en coordinación con el planeamiento territorial especial que se apruebe para la implantación de este nuevo sistema de transporte público colectivo, así como lo relativo a los nuevos accesos viarios desde la TF-1 y desde el eje de conexión con el Polígono.

6.15.- INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS PESQUERAS

Tanto el PDIC de 1999 como el PIOT, contemplan la construcción del Puerto Pesquero de Los Abrigos, como mejora y ampliación de la infraestructura existente. También debe reseñarse que el Programa Tenerife y el Mar, elaborado por el Cabildo Insular, incluye el embarcadero de El Médano (Muelle) y el Puerto de Los Abrigos, entre los puntos de apoyo para la creación de rutas turísticas marítimas en la costa Sur de la Isla.

Las dos instalaciones portuarias actualmente existentes en el municipio se califican por el PDIC como de tercer nivel, dentro de los puertos de Canarias; no contando ninguno de ellos con superficie de agua abrigada ni superficie terrestre donde desarrollar las actividades propias de tales instalaciones. A continuación se comentan sucintamente la situación de ambas instalaciones portuarias y las actuaciones a realizar en las mismas.

A- PUERTO PESQUERO DE LOS ABRIGOS

Según los datos aportados por la Cofradía de Pescadores Nuestra Señora de Las Mercedes, bastante elocuentes sobre la necesidad de contar con una infraestructura portuaria pesquera en condiciones, en la actualidad pueden contabilizarse unas cuarenta embarcaciones con base en Los Abrigos (27 barcos de pozo, 8 canarios con cubierta y 5 bermeanos), que ocupan a unos 115 marineros y a unas 35 personas dedicadas al transporte y venta del producto. Esto implica directa o indirectamente a la mayoría de las familias residentes en

dicho núcleo. El desembarco de capturas efectuadas por barcos de Los Abrigos alcanza, según datos de la citada Cofradía de pescadores, unas 2.000 toneladas anuales. Pero, dadas las actuales condiciones existentes, la mayoría de estas embarcaciones no pueden en estos momentos operar en Los Abrigos, por lo que se encuentran fondeadas en el Puerto de Los Cristianos o en Las Galletas. Esto supone que la mayor parte de la población empleada en la actividad pesquera tiene que desplazarse diariamente a los núcleos mencionados, con los problemas de movilidad y de incomodidad y gasto añadido que esto puede conllevar.

A la evidente necesidad de construir el refugio pesquero en Los Abrigos, reclamada insistentemente por los trabajadores del sector y justificada por la relativamente importante actividad pesquera allí radicada, se unen las magníficas condiciones naturales para su construcción (abrigo natural de los vientos dominantes, calado cerca de la costa inferior a los tres metros) y las derivadas del núcleo urbano existente (garantía de acceso adecuados, población activa vinculada a la pesca y a la restauración). La construcción de un refugio pesquero, similar al realizado en Las Galletas, garantiza la estabilidad de la población hoy empleada en el sector, alentando las perspectivas de empleo de la población juvenil y de creación de puestos de trabajo autónomos y cubriría las actuales deficiencias de infraestructura de servicios portuarios y de comercialización.

En tal sentido y en desarrollo de las actuaciones previstas en el PIOT, dentro del Programa Tenerife y el Mar se incluyó como prioritaria la propuesta de construcción del nuevo Puerto de Los Abrigos, además de contemplar actuaciones relativas al varadero y al embarcadero existente. Dicho Programa incluye también la propuesta de elaborar un proyecto de cultivos marinos en jaulas flotantes, dentro del ámbito del refugio pesquero.

B- MUELLE DE EL MÉDANO

En cuanto a la infraestructura portuaria de El Médano, dentro del ya citado Programa Tenerife y el Mar elaborado por el Cabildo Insular, se acometió el Proyecto de Acondicionamiento del Muelle de El Médano, sin que tal actuación incluyera modificación alguna de configuración de la infraestructura existente.

En síntesis, las obras tuvieron como objetivos principales la rehabilitación del Muelle y del paseo contiguo, la peatonalización de la vía de acceso al mismo, la mejora del acceso al mar en la zona de los Riscos de la Caleta, junto al inicio del paseo, y la introducción de alumbrado público y de mobiliario urbano.

Tras la conversión del núcleo de El Médano de pueblo de pescadores a zona residencial y turística, el área del Muelle es un espacio de uso ciertamente singular, al concentrar actividades de pesca de caña, baño, pesca de barca tradicional y deportiva, vela ligera, windsurf y boogie, paseo y ocio, arreglo de embarcaciones y redes, marisqueo y zona de carnada (lombriz y cangrejilla), área recreativa y didáctica, etc.

6.16. EL PUERTO COMERCIAL DE GRANADILLA

La imposibilidad de cubrir en el actual Puerto de Santa Cruz de Tenerife las nuevas demandas de superficie terrestre, junto a los inconvenientes de accesibilidad e incompatibilidad funcional derivados de su situación en fondo de saco en el área urbana metropolitana de Tenerife, son las causas principales en que se fundamenta la propuesta de construcción de un nuevo puerto en el Polígono Industrial de Granadilla, que iría absorbiendo paulatinamente las actividades del tráfico de mercancías más intensivo hasta convertirse en el principal puerto comercial de la Isla.

Asociado al desarrollo del Polígono Industrial de Granadilla, el nuevo Puerto Comercial configura la que desde el Plan Insular de Ordenación de Tenerife se considera como una de sus principales operaciones singulares estructurantes, que será mencionada mas adelante en un epígrafe específico.

Como primer antecedente debe señalarse que por iniciativa del Cabildo Insular de Tenerife se realizaron durante los años 1973 a 1975 una serie de trabajos de promoción y planificación de un Puerto Industrial en el término municipal de Granadilla de Abona. Sin embargo, sólo muchos años después se incluyó en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, el Puerto de Granadilla dentro de los Puertos de Interés General del Estado.

La primera y segunda fase de las nuevas instalaciones portuarias (definidas en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios), se sitúan entre la Central térmica de UNELCO, al Norte, y la Montaña Pelada al Sur. Se prevé también una dársena al Norte del mismo que ocupa el área litoral hasta el Barranco del Río, en terrenos actualmente no incluidos en el ámbito del Polígono Industrial. Así el nuevo puerto ocupará la mayor parte del frente marítimo del Polígono, entre Montaña Pelada y la Central de Unelco.

La ubicación de una infraestructura portuaria tan relevante y con tanta incidencia territorial en el Polígono Industrial, supone la necesidad de replantear determinados aspectos de la sectorización y ordenación actualmente vigente para el ámbito del mismo.

El correcto desarrollo de esta nueva infraestructura portuaria exigirá una adecuada coordinación entre las Administraciones y organismos públicos implicados, con el fin de optimizar la localización de usos y el diseño de las infraestructuras que obligadamente compartirán en el futuro, lo que implica evidentemente la reordenación del ámbito y su nueva división sectorial.

Hasta el momento, se han redactado por encargo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz, los siguientes documentos:

- Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Granadilla y Plan Especial del Nuevo Puerto en el Litoral del Polígono Industrial de Granadilla (ambos fechados en junio de 1999). Redactados por Sener Ingeniería y Sistemas, S.A.
- Estudio de Impacto Ambiental del Puerto de Granadilla (Octubre de 1999). Redactado por Garome Canarias, S.L.

Mediante Resolución de 5 de febrero de 2003 de la Secretaria General de Medio Ambiente se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto "nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I", considerándose ambientalmente viable.

Según se indica en el Plan de Utilización de los espacios portuarios del Puerto de Granadilla, en la zona portuaria se desarrollarán las siguientes actividades genéricas:

- a) Terminal de contenedores
Área destinada a la carga, descarga, manipulación y almacenamiento de contenedores, con una superficie total prevista de aproximadamente 105 ha.

- b) Mercancía general (Ro -Ro)
Área destinada a la carga, descarga, manipulación y almacenamiento de mercancía general. Incluye todo tipo de mercancía palletizada, fruta y tráfico Ro- Ro. La superficie total destinada para este uso asciende a 21 ha.

- c) Graneles sólidos
Área destinada a la carga, descarga, manipulación y almacenamiento de este tipo de mercancía. Incluye productos como el cemento, granos y, en general, cualquier tipo de producto capaz de ser manipulado neumáticamente. La superficie total prevista para este uso supone 50.000 m².

- d) Graneles líquidos
Área destinada a la carga, descarga, manipulación y almacenamiento de este tipo de mercancía. Incluye productos derivados del petróleo, como sustancias químicas y, en general, cualquier tipo de producto capaz de ser manipulado por tubería. Se prevé una zona para la manipulación de este tipo de mercancía en la parte interior del dique de abrigo exterior, contando con una longitud aproximada de 3.500 m.

- e) Área de dotaciones y servicios portuarios
Esta área agrupa a un conjunto de zonas de uso variado, cuyo nexo común es ser servicios directos en relación con la actividad portuaria: oficinas, administraciones, control, etc.

La zonificación de usos propuesta considera las siguientes tres grandes áreas:

1. Área de operaciones en muelles.
Se ubica a lo largo de los muelles, adquiriendo una anchura variable dependiendo del tipo de mercancía a manipular. Esta zona sirve únicamente al movimiento de mercancías y no permite el almacenamiento sobre la misma.

2. Área de actividades portuarias.
Calificación genérica que agrupa de forma global a todos aquellos espacios portuarios destinados a la manipulación y almacenaje de mercancías, avituallamiento, reparación de buques y servicios de apoyo. Podrían significarse, entre ellas, las siguientes áreas de usos específicos.
 - Área de almacenamiento y/o grupaje en depósito. Se ubica en las cercanías de las terminales de contenedores. Se incluyen en esta zona las oficinas correspondientes a consignatarios, agentes, aduanas, etc.

 - Área de almacenamiento en explanada, apta para el almacenamiento temporal de contenedores, ro-ro, mercancía general y graneles sólidos, en las que no se prevé la construcción de edificaciones de importancia, aunque sí debe resultar conveniente la disposición de cierta reserva para la construcción de tinglados, almacenes abiertos y pequeñas construcciones destinadas al servicio directo de las operaciones efectuadas en este tipo de áreas: oficinas de despacho, torres de control y/o vigilancia, etc.

 - Área de almacenamiento mixto en explanada y depósito, mezcla funcional de las dos zonas anteriores. En ellas debe admitirse la construcción de edificaciones acordes con el uso que se pudiera establecer, depósitos de mercancía general y/o grupaje, almacenes frigoríficos, tinglados, etc.

- Área de actividades varias (concesiones), destinada al establecimiento de actividades productivas o de almacenamiento variado relacionadas con la actividad portuaria.

Sus usos deben considerarse abiertos en cuanto que la decisión corresponde a agentes privados y a su conveniencia de relación directa con las actuaciones portuarias. Su desarrollo debe considerarse mediante los correspondientes estudios previos que deberán establecer su ubicación en relación al conjunto, incluyendo las vías perimetrales de circulación y su demanda de conexión con el sistema viario del Puerto.

En estas zonas podrán construirse elementos singulares de tipo industrial: silos, torres y tolvas, elementos especiales de transporte, depósitos para graneles y en general cualquier construcción de tipo industrial, sin que ello cuente a efectos de edificabilidad o limitación de altura, aunque sí en cuanto a la merma que en el cómputo general supone su ocupación de suelo. Estas instalaciones deberán desarrollarse mediante estudios previos en cuanto a sus necesidades de implantación: superficie, áreas de seguridad y protección, viario interior, conexión al general del Puerto y tráfico previsible, en particular si éstos tuvieran que ver con el transporte de mercancías peligrosas o clasificadas.

- Terminales de graneles, áreas destinadas a la descarga, manipulación y almacenamiento de este tipo de mercancías. Incluye tanto los productos derivados del petróleo, como sustancias químicas, granos y, en general, cualquier tipo de producto capaz de ser manipulado neumáticamente.

3. Área de dotaciones y servicios portuarios.

Agrupar a un conjunto de zonas de uso variado, cuyo nexo común es el ofrecer servicios directos en relación a la actividad portuaria (oficinas generales, administración, control, etc.).

Las instalaciones previstas tienen determinada su ejecución en tres grandes fases, quedando la tercera de ellas sin una definición concreta de los usos específicos a desarrollar en su ámbito de actuación.

Los principales componentes a incluir en cada una de las dos primeras fases, son los siguientes:

1ª Fase:

- Contenedores: contará con una superficie inicial de 550.000 m² y una longitud de muelle de 1.100 m.
- Graneles: en un principio la superficie será de 114.200 m² y una longitud de muelle de 1.400 m útiles.
- Ro-Ro: precisará una superficie de 85.000 m² y 3 tacones para carga/descarga.

La primera fase comprende los terrenos situados entre el muelle de Ribera y el vial perimetral que separa la zona de actividades portuarias de la zona de actividades de segunda línea; quedando limitado en sus lados Norte y Sur por la terminal de graneles y la Unidad de rodados y mercancías generales, respectivamente.

2ª Fase:

- Contenedores: contará con un aumento de 575.000 m² en superficie y de 1.000 m en muelle.
- Graneles: el puerto poseerá 24.000 m² de superficie y 1.200 m útiles más de línea de muelle.
- Ro-Ro: a la capacidad inicial de la terminal se le añadirán 75.000 m².

La segunda fase ocupará una franja de igual anchura y alineación, quedando limitada al Norte por la segunda fase de la Unidad de rodados y mercancía general y al Sur por el límite de la zona de protección paisajística de Montaña Pelada, extendiéndose frente a la línea de costa que va del final de la playa del Medio a la Punta de las Cuevas del Trigo.

7.- PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE

7.- PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE

7.1.- PLANTEAMIENTO GENERAL

En la definición del Modelo de Ordenación Estructural de Granadilla de Abona, como ya se ha comentado en diversos apartados de esta Memoria, adquiere una relevancia fundamental la localización en el municipio del Aeropuerto Tenerife Sur y del Polígono Industrial de Granadilla, y la futura construcción del Puerto Comercial.

A tales infraestructuras y actividades se suman actualmente otras previsiones y consideraciones que obligan necesariamente a considerar la necesaria interrelación entre uno y otro ámbito y a determinar dentro de la Estructura general una plataforma de carácter estratégico del Sur de Tenerife conformada por los siguientes componentes: Aeropuerto Tenerife Sur (con la ampliación prevista para el mismo) – zona para actividades terciarias, logísticas y de servicio al transporte - Polígono Industrial de Granadilla (con la incorporación de las actividades de la ZEC) - Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

Aunque determinadas decisiones de ordenación sobre las infraestructuras de transporte aéreo y marítimo y sobre las actividades económicas de primer orden, superen el alcance competencial de la Administración municipal, no por ello puede desatenderse desde el planeamiento general la incorporación de tales aspectos como elementos principales de la organización funcional y estructural del municipio. Por lo tanto, este Plan General incorpora una serie de propuestas respecto a las cuestiones de índole urbanística que deben tenerse en cuenta en el desarrollo futuro del conjunto.

De cualquier manera, una serie de circunstancias aconsejan actuar con cautela: las indefiniciones existentes en el Plan Director del Aeropuerto sobre la ampliación de sus instalaciones, el estado de tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación del futuro Puerto Comercial, la necesidad de reordenar determinados sectores del Polígono Industrial de Granadilla y de adaptar los accesos y su red viaria interna, y la aparición de un nuevo elemento como es la implantación de un sistema ferroviario de transporte público colectivo (Tren del sur). Al propio tiempo, tales circunstancias obligan también a realizar las oportunas aportaciones para una adecuada implantación o ampliación de unas actividades tan relevantes para la Isla, y en consecuencia, de tanta incidencia en el territorio y para las perspectivas de desarrollo social y económico del municipio y sus habitantes. Así mismo, desde el planeamiento general debe asegurarse la correcta inserción de dichos elementos en el modelo propuesto.

En el documento de Información del Avance de este Plan General se realizó el esfuerzo de reseñar, en cada caso, la situación actual y las previsiones futuras conocidas sobre las infraestructuras aeroportuaria y portuaria, así como todo lo referente al desarrollo de actividades en el Polígono Industrial de Granadilla y al planeamiento parcial y especial de los sectores y áreas delimitados en el planeamiento vigente. Por ello, como referencias justificativas de las instrucciones y determinaciones contenidas en este Plan General, se realiza una remisión expresa al contenido de la Memoria de Información del Avance (epígrafes 6.3, 6.4 y 6.5 del Tomo II, y 13, 14 y 15 del Tomo III).

Por tanto, el modelo de ordenación estructural propuesto en este Plan General determina la consideración de un gran espacio como plataforma o complejo multifuncional de carácter estratégico, conformado por el ámbito del Sistema Aeroportuario, el Polígono Industrial y la zona de servicio del nuevo Puerto que se ubicará en el mismo (incluida su ampliación hasta el límite Este del término municipal), y el suelo de la franja de terrenos existente entre uno y otro. Por estos terrenos intermedios discurrirá la línea de tren del sur y el nuevo viario de conexión entre ambas infraestructuras de transporte, y en ellos deberá

localizarse e intercambiador de los modos de transporte público, sirviendo de ámbito para desarrollar actividades terciarias y empresariales.

La Plataforma se articula en cuatro grandes ámbitos de carácter estratégico y estructurante:

- Aeropuerto Tenerife Sur.
- Puerto de Granadilla.
- Área Estratégica de suelo urbanizable no sectorizado para Actividades Terciarias, Logísticas y del Transporte.
- Área Estratégica Polígono Industrial, que está conformada por los siguientes
 - Suelo urbano
 - SP2-01 Industrial
 - Unelco
 - Disa
 - Sectores de suelo urbanizable ordenado
 - SP2-02 Industrial
 - ITER
 - Sectores de suelo urbanizable no ordenado
 - Polígono Industrial SP1

La definición de la plataforma o complejo de carácter estratégico no tiene otro efecto o incidencia en los respectivos sectores o ámbitos que lo componen que determinar la obligación de las Administraciones competentes y los organismos o entidades implicadas, de actuar de forma coordinada en la formulación del planeamiento territorial, en la tramitación, gestión y ejecución del planeamiento que desarrolle la ordenación pormenorizada de los respectivos

ámbitos, y en la realización en común de determinados aspectos y actuaciones de interés general.

Dada la importancia y la singularidad de la Plataforma planteada y la obligación de reordenar los ámbitos y las condiciones del planeamiento vigente en el ámbito del Polígono Industrial, en el epígrafe siguiente se definen los criterios y recomendaciones que establece el planeamiento general para la citada reordenación. Su contenido, anticipado en el Avance, proviene del documento denominado “Propuesta de actuación coordinada en el Polígono Industrial de Granadilla y el nuevo Puerto Comercial”, suscrito en marzo de 2000 por la comisión creada al efecto y formada por técnicos de la Autoridad Portuaria, la Sociedad Polígono Industrial de Granadilla y Parque Tecnológico, Cabildo Insular de Tenerife y Ayuntamiento de Granadilla de Abona, así como del anexo que contiene el informe complementario del representante municipal en dicha comisión.

Esta propuesta, posteriormente avalada por los respectivos órganos de las administraciones u organismos, se elaboró en ejercicio del principio de cooperación administrativa enunciado en la legislación canaria de ordenación del territorio.

7.2.- CRITERIOS PARA LA REORDENACIÓN DEL ÁREA ESTRATÉGICA POLÍGONO INDUSTRIAL - PUERTO DE GRANADILLA

La determinación de emplazar el nuevo Puerto Comercial de la Isla en el frente marítimo del Polígono de Granadilla nació ya en el año 1970 como propuesta del primer documento del Plan Insular elaborado por el Cabildo de Tenerife. Los tres criterios básicos para determinar esta localización fueron: la existencia de una plataforma submarina litoral adecuada para apoyar una infraestructura marítima de esta entidad, las características geográficas de los

terrenos anexos, con pendientes medias inferiores al 10% y la inexistencia de núcleos habitados en un radio suficiente para evitar afecciones a la población. En el mismo Plan ya se contemplaba la idea de localizar el nuevo aeropuerto de la isla en su actual emplazamiento, a unos escasos kilómetros del punto anterior.

La decisión de acometer a corto plazo la construcción de este nuevo Puerto en el frente del Polígono y la obligada relación de este conjunto dotacional con el Aeropuerto del Sur obligan a una actuación coordinada en el desarrollo global de este importante nodo de actividad de escala suprainular.

Esta necesidad de coordinación habrá de hacerse extensiva a una serie de aspectos que se expresan a continuación.

1. Definición del ámbito portuario.

De acuerdo al diseño propuesto en la documentación aportada por la Autoridad Portuaria e incluida en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Nuevo Puerto de Granadilla, especialmente en lo referente al grado de ocupación del frente litoral, tanto en amplitud de línea de costa como en profundidad desde la ribera del mar, se establece una ocupación total del frente marítimo comprendido entre el barranco del Río y la Punta de Cueva del Trigo en el límite Norte del espacio protegido de Montaña Pelada. Otras propuestas más restrictivas supondrían limitar las potencialidades [de desarrollo futuro que ofrece la geografía de este tramo de litoral, único apto en todo el contorno de Tenerife] para la localización del nuevo Puerto Comercial que la economía insular demanda.

Por tanto, tal definición de la Zona de Servicio del Puerto de Granadilla conlleva la ampliación hacia el Este del ámbito del Polígono Industrial, hasta el límite del término municipal.

2. Accesibilidad viaria y conectividad.

Las actividades económicas relacionadas con el transporte marítimo necesitan de un sistema viario de accesos y conexiones con el sistema general insular adecuado, que no se corresponde totalmente con la estructura viaria construida hasta la fecha por el Polígono de Granadilla. Esta inadecuación se entiende referida tan sólo a aquellos transportes que deben utilizar vehículos especiales cuyas dimensiones exigen características singulares de la geometría viaria, no previstas en la urbanización ya realizada. Se destaca así la necesidad de disponer preferentemente de dos viales de conexión directa Puerto-Autopista sobre los que se soporte la accesibilidad principal desde el Norte y el Sur, que deberán quedar en cualquier caso debidamente integrados en la estructura viaria general de conjunto.

Los inconvenientes más relevantes se centran en la geometría de los enlaces a distinto nivel en la Autopista del Sur, en los diámetros de los nudos o glorietas interiores y en las condiciones funcionales del viario estructurante proyectado por el Polígono.

Por otro lado, la vía de enlace con el Aeropuerto constituye un elemento básico de relación interna del conjunto de esta área estratégica. Su diseño deberá compatibilizarse con el Plan Director del Aeropuerto, redactado por AENA, con la estructura viaria prevista en el planeamiento urbanístico municipal, con la trama viaria que el Polígono necesita y con los criterios de accesibilidad al Puerto Comercial.

Por tanto, debe realizarse las siguientes consideraciones:

- La demanda del transporte de mercancías a través del Puerto Comercial exige disponer de un viario de conexión con la autopista del Sur con características geométricas y funcionales específicas y cierto carácter de exclusividad, que puede diseñarse y construirse a través de la zona de ampliación del Polígono, entre su límite actual y el barranco del Río. Éste se complementará con otro vial de características adecuadas para resolver

la accesibilidad del tráfico portuario con origen o destino situado al Sur del Polígono Industrial.

- Así mismo, la actual estructura viaria del Polígono debe adecuarse para cumplir el doble objetivo de aportar estructura interna y accesibilidad al mismo, y a la vez que formar parte del sistema de conectividad del Puerto con la red básica de carreteras de la Isla. Esto podría conllevar el reajuste de algunos parámetros de diseño del viario y de los enlaces existentes para su adaptación a los nuevos tráficos previsibles.
- La vía de conexión con el Aeropuerto deberá diseñarse de forma coordinada y de acuerdo al Plan Director aeroportuario, entendiéndose como indicativa la propuesta de trazado que contiene este Plan General. Al propio tiempo deberá tener en cuenta la estructura viaria interna del Polígono, convenientemente ajustada, adecuándose en lo posible a los criterios de accesibilidad derivados de la presencia del Puerto Comercial.

3. Nuevas demandas de movilidad.

La relación obligada entre esta Plataforma intermodal y el conjunto Área metropolitana - Puerto de Santa Cruz, propician la viabilidad de un sistema ferroviario de transporte público que complementa a la Autopista del Sur, cuya capacidad se encuentra saturada ya en alguno de sus tramos. Para ello deberá preverse una reserva de suelo con geometría y posición adecuadas para el trazado previsto para la línea del tren del sur por el Plan Territorial, tanto en la travesía interior del ámbito del Polígono Industrial como en el ámbito aeroportuario y en el área situada entre ambos.

En consecuencia, se determina que la ordenación definitiva del ámbito del Polígono prevea un pasillo adecuado para la travesía del sistema ferroviario de transporte público colectivo.

4. Infraestructuras hidráulicas.

Se incluyen en este apartado los capítulos relativos a la canalización de los cauces naturales que atraviesan el Polígono, al sistema de abastecimiento de agua potable y al tratamiento y evacuación de las aguas residuales.

La Autoridad Portuaria prevé construir una gran canalización longitudinal a lo largo del frente marítimo, que actúe como elemento interceptor de las escorrentías que pudieran llegar hasta las explanadas del Puerto. Por tanto, la canalización de los barrancos o cauces naturales existentes pueden diseñarse en función de los criterios exclusivos de ordenación urbanística que se adopten finalmente. Ésta, a su vez, será en función de las determinaciones que se establezcan con relación a la protección y el uso de estos espacios en el planeamiento que se desarrolle.

El abastecimiento de agua potable al conjunto de los usos que aquí se tratan demanda una actuación global en la que se integren las demandas del Puerto, Polígono y Aeropuerto en el bien entendido de que el Ayuntamiento de Granadilla no dispondrá de capacidad suficiente en sus servicios municipales para cubrir estas necesidades.

La solución conjunta que permita y garantice la autonomía del abastecimiento de agua pasará sin duda por utilizar sistemas de desalación de agua de mar en los que debería tenerse en cuenta las ventajas energéticas que suponen la presencia de la central de UNELCO y del campo de aerogeneradores del ITER. En cualquier caso, la conveniencia de mantener un cierto grado de diversificación de las fuentes de suministro conducirá a prever otros sistemas convencionales de abastecimiento con base en la utilización de las aguas subterráneas disponibles y de las redes y depósitos reguladores a que hubiera lugar.

La toma de decisiones en este sentido pasa por elaborar un Plan Especial del sistema general de abastecimiento de agua, complementario del de saneamiento de evacuación de aguas residuales actualmente en redacción, de acuerdo a las determinaciones del Plan Hidrológico del Tenerife.

El esquema general que contenga este Plan Especial debería integrar todas las demandas del área que se reordena para el tratamiento conjunto de los caudales de aguas residuales que hayan de generarse en el complejo Puerto - Polígono. En cualquier caso, sea cual fuere el esquema resultante, se considera necesario disponer de un emisario submarino de vertido con el tratamiento previo adecuado, cuyo trazado discurriría bajo la explanada de separación de las dos dársenas proyectadas, adoptándose el sistema de diseño y construcción más conveniente para evitar afecciones mutuas entre esta instalación y la infraestructura portuaria.

En consecuencia, el sistema general de abastecimiento de agua deberá tratarse de forma integral para toda la Plataforma mediante un esquema director en el que la desalación de agua de mar tendrá carácter relevante.

En los planos de ordenación estructural se recogen las instalaciones existentes de la desaladora y la estación depuradora de aguas residuales (EDAR).

5. Infraestructuras energéticas y de comunicaciones.

Análogamente a lo señalado en el apartado anterior, se considera aconsejable por razones de ventaja económica y funcional la implantación de un sistema compartido para el suministro energético desde las dos fuentes actualmente existentes en el propio Polígono. Así mismo, la necesidad indiscutible de disponer de una red de telecomunicaciones avanzadas canalizada debería cubrirse a partir de diseños conjuntos sin solución de continuidad entre el Polígono y el nuevo Puerto Comercial.

El transporte y suministro de combustible presenta dos vertientes claramente diferenciadas: el suministro de combustible de aviación al Aeropuerto, que deberá efectuarse desde el Puerto, una vez que se suprima el actual campo de boyas de La Tejita; y el suministro de combustible a las grandes empresas industriales que pudieran demandarlo.

De aquí se deriva la necesidad de prever a lo largo de la red viaria básica, suelo de reserva para disponer en su caso este tipo de canalizaciones de transporte y distribución.

Para todo ello, se elaborarán los esquemas directores de las redes de suministro de energía, combustibles y telecomunicaciones de forma integrada en el conjunto del área. Además, la red viaria del Polígono deberá prever las bandas para de alojamiento de estas redes en la disposición más adecuada para posibilitar su realización en el momento en que proceda.

6. Ordenación de los usos.

El alto valor estratégico del ámbito del Polígono Industrial, derivado de su ventaja de situación en relación con el nuevo Puerto Comercial, aconseja establecer una política altamente selectiva en la implantación de actividades y, por tanto, en la adjudicación de parcelas urbanizadas. Esto implica que los terrenos incluidos en los sectores no desarrollados del Polígono deberían reservarse para posibilitar la ubicación de iniciativas empresariales en las que la proximidad a las instalaciones portuarias sea aprovechada para la mejor eficiencia del conjunto puerto-actividad, o de aquellas otras de probado interés para la Isla y que por su alta ocupación de suelo, u otros condicionantes, exijan su ubicación en el Polígono Industrial.

A su vez, los criterios de asignación de usos en los distintos sectores interiores del Polígono deberán ser consecuentes con los diferentes grados de relación que cada una de las actividades a implantar deba tener con el puerto o con otros elementos o infraestructuras existentes (frente de Autopista, espacio natural, central térmica, etc.). Para la aplicación de estos criterios deberán

delimitarse distintas zonas caracterizadas principalmente con su posición con respecto a los elementos básicos del entorno económico que constituye la Plataforma.

Esta nueva política conllevaría, de un lado, la aplicación de criterios restrictivos a solicitudes empresariales cuyo emplazamiento en otras áreas industriales de la zona no supongan menoscabo para el interés general; y, de otro, la reserva de terrenos para poder mantener a lo largo del tiempo una cierta oferta de suelo dentro del Polígono para nuevas oportunidades, hoy quizás imprevisibles, pero que pueden tener un interés económico prioritario para la Isla a medio o largo plazo. De este modo se evitaría poner en manos de intereses privados la propiedad de suelos de alto valor estratégico que podrían condicionar excesivamente la implantación de iniciativas económicas de interés insular a medio y largo plazo.

De otro lado, como criterio general de asignación de usos específicos a los distintos sectores del Polígono resulta coherente considerar las condiciones de compatibilidad entre las actividades industriales que hayan de localizarse, con el fin de evitar afecciones innecesarias que menoscaben la calidad productiva de las mismas.

La optimización de los estándares de urbanización, especialmente en lo referido a las instalaciones generales de servicio a las parcelas, exige a su vez la aplicación de criterios de localización en los que se tengan en cuenta las demandas funcionales de los diferentes grupos de actividad que configuren la demanda previsible.

En definitiva, se proponen las siguientes consideraciones y recomendaciones a los organismos y Administraciones implicadas:

- La política de adjudicación de parcelas deberá tener carácter selectivo, de modo que sólo se admitan aquellas en que las rentas de situación con respecto al Puerto u otras condiciones suficientemente justificadas supongan ventajas claras para el interés general.

- Entre los criterios de aplicación a las solicitudes empresariales que se admitan deberán primar los valores de posición, desde la perspectiva del interés general, con respecto a los diferentes elementos que caracterizan el entorno.
- Con el doble fin de evitar afecciones entre actividades próximas y optimizar el diseño de las redes de servicio de la urbanización general del Polígono se incluirán entre los criterios básicos de zonificación de los usos específicos (o categorías industriales) los derivados de las condiciones de compatibilidad entre actividades y de funcionalidad desde el punto de vista de la demanda de servicios.
- La clasificación de suelo urbanizable no sectorizado en el entorno de la vía de conexión entre el Polígono y el Aeropuerto, incorporados al conjunto de esta Plataforma puede servir como oferta alternativa para localizar determinadas actividades empresariales cuya ubicación en el Polígono no esté justificada desde los criterios antedichos.
- Deberá mantenerse en el tiempo una oferta razonable de suelo disponible para posibilitar la implantación de iniciativas de interés general cuya posición de proximidad al Puerto sea condición básica para su viabilidad.

7. Planeamiento urbanístico y territorial.

Por aplicación de la legislación estatal de puertos, la zona de servicio se determina como ámbito del Plan Especial del Puerto será la derivada del Plan de Usos de los Espacios Portuarios. La ordenación del Puerto se desarrollará desde la figura del Plan Especial de ordenación, que deberá en cualquier caso adaptarse a lo que se determina en la legislación de Ordenación del Territorio de Canarias, al igual que los restantes instrumentos de planeamiento que en este apartado se señalan.

A su vez, la complejidad de los sistemas de infraestructuras básicas comunes anteriormente citados requiere llevar a cabo su diseño, construcción y gestión desde una perspectiva integradora con el soporte de un instrumento de planificación adecuado a tal fin, como es un Plan Territorial Especial de Infraestructuras, en el que se definan en grado suficiente estos sistemas de modo que puedan ser desarrollados posteriormente dentro de los distintos planes a que se refiere este apartado.

- Los instrumentos de planeamiento que desarrollarán la ordenación urbanística y territorial del área serán: el Plan Especial del Puerto, el Plan Director del Aeropuerto (y Plan Especial posterior), el Plan Parcial del sector SP1, el Plan Especial del ITER y el Plan Parcial del Polígono Industrial SP2-01 y SP2-02 ya tramitados, los Planes Especiales de Unelco y Disa aún por redactar, y el Plan Especial del Sistema General que deberán recoger las determinaciones comunes y específicas que finalmente se determinen en el Plan General y en el Plan Insular y coordinarse debidamente para una gestión coherente del conjunto de los grandes equipamientos incluidos en este complejo.
- La coordinación integrada de los sistemas generales de infraestructuras que afectan al ámbito que se trata se llevará a cabo mediante un Plan Territorial Especial de Infraestructuras, cuya formulación se acordará entre las Administraciones competentes.
- La redacción del Plan Territorial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, que deberá coordinar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación, así como las disposiciones de los planes que ostenten competencias para la ordenación del ámbito de la actuación.

Todos los instrumentos de planeamiento aquí señalados se ajustarán a lo que al respecto resulte de aplicación y determina la vigente legislación de Ordenación del Territorio de Canarias.

8. Instituto Tecnológico de Energías Renovables.

La actual situación geográfica del ITER, su extensión superficial y determinadas actividades previstas en la actualidad presentan ciertas contradicciones para el desarrollo final del proyecto portuario.

Analizada la distribución de usos previstos en el Plan Especial del ITER, redactado por Gestur, se deduce que aquéllos situados en primera línea, referidos a actividades que guardan relación directa con su localización costera (parque marítimo-terrestre, parque recreativo, investigaciones marinas, etc.) pierden su fundamento con la implantación de las grandes explanadas previstas en este frente marítimo. A su vez, algunos de los restantes usos programados y no afectados directamente en su actual localización podrían verse muy condicionados en cuanto a sus objetivos finales por la proximidad de las futuras actividades portuarias, especialmente los calificados por el Plan Especial como laboratorio bioclimático.

El retranqueo con respecto al frente marítimo de la parcela que hoy ocupa el ITER, la compensación de la superficie así mermada con otras equivalentes situadas sobre las nuevas explanadas portuarias y en otros terrenos del polígono más alejados del litoral, con la consiguiente reordenación de los usos programados, permitirían compatibilizar la presencia y las actividades de este Instituto con el desarrollo último del puerto sin menoscabo de sus potencialidades a largo plazo.

Esta modificación del ámbito actual del Instituto tecnológico sin pérdida de superficie y la reasignación de usos mediante la adecuación del Plan Especial se apunta como la mejor opción para una futura ordenación conjunta de los usos ya ubicados en el Polígono Industrial y los de nueva implantación derivados de la construcción del nuevo Puerto Comercial. Estas medidas no afectan en ningún caso a las principales instalaciones y equipamientos ya construidos por el ITER ni a los usos programados que no se hallan incluidos en las dos consideraciones anteriores.

Sería necesario por tanto:

- La adecuación del Plan Especial del ITER a la nueva situación surgida como consecuencia de la implantación del Puerto en el frente costero del polígono determinará el nuevo ámbito que se delimite sin pérdida de superficie, así como los usos alternativos de los anteriormente previstos en los suelos afectados y la reasignación de espacios para los compatibles con la nueva actividad.
- La concesión al ITER de superficies de explanada en el extremo Sur del muelle de ribera permitiría mantener aquellos usos que demanden contacto directo con el mar sin reducir la longitud de línea de atraque en el frente de este muelle.

Así, el sector de suelo urbanizable no ordenado SP-1 fue objeto de una Modificación puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento en el ámbito del Polígono Industrial, con el fin de desdoblar el Sector SP-1 en dos sectores denominados SP1-01 y SP1-02.

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 30 de junio de 1999, acordó suspender la aprobación definitiva de esta Modificación Puntual, a fin de que en vez de subdividir el sector en dos, se cree un nuevo sistema general a desarrollar mediante Plan Especial. Con fecha 16 de febrero de 2001 se suscribió un convenio urbanístico entre el Ayuntamiento de Granadilla de Abona y el Instituto Tecnológico de Energías renovables (ITER) por el que se garantiza el aprovechamiento urbanístico que habría de corresponder al municipio. En consecuencia, el Pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el día 29 de marzo de 2001 acordó aprobar la modificación puntual para crear el sistema general en el ámbito del ITER a desarrollar mediante Plan Especial. Mediante Orden de 12 de diciembre de 2002 del Consejero de Política Territorial y Medio Ambiente, se tomó conocimiento del Texto Refundido de la citada Modificación Puntual.

Dicho Plan Especial del ITER se formuló en desarrollo de la Modificación Puntual citada anteriormente, siendo aprobada definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 27 de enero de 2003.

9. ZEC y Zona franca.

La ubicación de las empresas acogidas a los beneficios de la ZEC es uno de los aspectos más contradictorios relacionados con la ocupación racional de los terrenos en el ámbito del Polígono de Granadilla.

Una vez definido el ámbito de la ZEC dentro del ámbito SP2-01 y existiendo la previsión de una reserva de suelo destinada a disponer de una zona franca relativamente próxima al frente portuario y directamente conectada con éste, las actuaciones para el desarrollo de ambas zonas deben realizarse de forma que se logren evitar situaciones poco eficientes para el interés general.

10. Ampliación hasta el barranco del Río.

Esta superficie, de unas 200 hectáreas, es el área de expansión del Polígono hacia y hasta el límite del término municipal de Granadilla. Su inclusión en el ámbito de usos portuarios no conllevaría por sí misma ningún condicionante de propiedad, sino de clasificación y calificación urbanística del suelo y de ordenación.

Su integración en la zona de servicio del Puerto es asimismo compatible con la estructura de planes antes propuesta, siempre que entre éstos exista la debida coordinación técnica y administrativa. El uso de las facultades expropiatorias derivadas del Plan de Usos puede facilitar la incorporación de estos suelos al ámbito del área.

La clasificación urbanística de estos suelos para su integración en el nodo de actividades que aquí se trata concierne con las previsiones de desarrollo último del Puerto, según la propuesta presentada y permite resolver adecuadamente algunos de los inconvenientes antes señalados en relación con las nuevas demandas de accesibilidad: la construcción de una vía de acceso directo al Puerto desde la Autopista a través de estos terrenos con características adecuadas a los mayores vehículos de transporte por carretera permitiría obviar los condicionantes de la estructura viaria de Polígono antes indicados.

7.3.- LAS ÁREAS ESTRATÉGICAS COMO OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES DEL PIOT

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife considera la Plataforma Logística del Sur como una de sus principales operaciones singulares estructurantes.

Para el PIOT el objetivo principal de esta operación es “constituir un gran área logística que abarque las dos principales infraestructuras de transporte de la isla y sus entornos inmediatos. En este área se localizan las principales instalaciones insulares de conexión de la isla con el exterior y una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y aquellos usos industriales que, por sus específicas características, deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en el área.”

El PIOT señala que “en orden a garantizar su papel de suelo destinado a albergar instalaciones y servicios básicos de nivel insular, han de seguirse los siguientes criterios con respecto a la implantación de usos e instalaciones:

- Concentrar aquellas actividades propias del carácter que debe adquirir el área, evitando la dispersión por el territorio insular de instalaciones menores de la misma naturaleza.

- Paralelamente, se deberá evitar la aparición de aquellos usos e instalaciones que pueden ubicarse en otros ámbitos y puedan representar una hipoteca en la disponibilidad de suelo de reserva para los servicios necesarios”

8.- RESUMEN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN GENERAL DE LOS NÚCLEOS

8.- RESUMEN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN GENERAL DE LOS NÚCLEOS

A continuación se describen las propuestas que se plantean para la ordenación general de los ámbitos de suelo urbano y urbanizable, y de los asentamientos rurales, en las distintas zonas del término municipal.

ZONA GRANADILLA- VICÁCARO

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 1.1 y OP-1.2

Situado en el ámbito interior de medianía. Su uso característico es el residencial.

A) CASCO HISTÓRICO DE GRANADILLA

Todo el área de ordenación es suelo de interés cultural.

Comprende el ámbito del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Histórico de Granadilla. Se mantiene la ordenación establecida por este Plan Especial, salvo las determinaciones establecidas en la ficha del área.

a) Suelo urbano consolidado

Se mantienen en general las dotaciones y los espacios libres públicos previstos en las Normas Subsidiarias.

b) Suelo urbano no consolidado

Se mantienen las unidades de actuación delimitadas por las Normas Subsidiarias de Planeamiento, salvo la unidad de actuación Hinojeros I que se elimina al solicitarlo la mayoría de los propietarios el cambio de la ordenación con la intención de salvar los jardines y huertas internas, y la unidad de actuación Hinojeros IV delimitada se modifica su denominación por la de UA Hinojeros 1.

Una vez que se desarrollen estas unidades de actuación, se contará con un nuevo equipamiento sanitario, dos parques urbanos, uno de ellos en la zona de Hinojeros y otro en la trasera de los juzgados. Además, se prevé la ampliación del edificio de los juzgados.

B) ENTORNO CASCO DE GRANADILLA

a) Suelo urbano consolidado

Se amplía el suelo urbano recogiendo las edificaciones existentes y los terrenos que cumplen con los requisitos legales para ello de acuerdo a los criterios establecidos en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, en el sentido de que se integren o sean susceptibles de integrarse en la trama urbana existente.

Se crean parques urbanos y plazas en algunas parcelas vacantes de edificación con el fin de paliar el déficit existente de estos espacios libres públicos. Es de destacar los dos parques urbanos que se crean junto al campo de fútbol Francisco Suárez Delgado.

Se prevé suelo para la ampliación del cementerio.

Además, de los equipamientos ya existentes, se recoge a la entrada a Granadilla, frente al nuevo sector residencial de acceso a Granadilla, el nuevo centro de drogodependientes de Las Crucitas.

b) Suelo urbano no consolidado

De las nueve unidades de actuación delimitadas (UA Acojeja 1, UA Acojeja 2, Bonnysa, Las Calzadas, Santa Rita, El Calvario, Las Chozas, Estación, Mencey), dos de ellas (Bonnysa y Santa Rita) provienen de las Normas Subsidiarias de Planeamiento. En la UA Acojeja 2 se destina una parcela a equipamiento social asistencial. Se prevén tres nuevas plazas y dos parques urbanos. En la UA Mencey se prevé la creación un equipamiento docente.

b) Suelo urbanizable

Se elimina el sector de suelo urbanizable residencial de Las Aguilillas, al considerarse que su ubicación es inadecuada para cumplir la función de ensanche del núcleo de Granadilla, dados los problemas de movilidad que se crearían al densificar el eje viario de la carretera general.

Se delimita un sector de suelo urbanizable ordenado residencial a la entrada de Granadilla denominado Acceso a Granadilla, en el margen derecha de la Avenida Fundador Gonzalo González, rodeando los equipamientos existentes. Su superficie es de 29.055 m². Se considera prioritario su desarrollo pues posibilitará establecer un nuevo acceso al centro de salud, lo que conlleva la eliminación del peligroso acceso actual.

C) ASENTAMIENTO RURAL DE VICÁCARO

Se reajusta el límite del asentamiento rural con el fin de recoger las edificaciones existentes.

Su uso característico es el residencial rural.

Algunas edificaciones se encuentran precatalogadas para su inclusión en el futuro Catálogo de Protección.



ZONA: GRANADILLA



ZONA: VICÁCARO

ZONA CRUZ DE TEA

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 2.1 y OP-2.2

Situado en el ámbito interior de medianía alta. Su uso característico es el residencial rural.

Se amplía el asentamiento con respecto al delimitado por las Normas Subsidiarias, recogiendo las edificaciones existentes junto al primitivo núcleo y junto a la vía de acceso al núcleo, además de incluir los vacíos existentes entre edificaciones. El ámbito delimitado por las Normas Subsidiarias al Sur del asentamiento se redelimita con el fin de recoger las edificaciones existentes.

Se recogen las dotaciones públicas existentes, el colegio, el polideportivo, la Ermita Virgen del Buen Viaje y su plaza. Es de destacar la ampliación del asentamiento junto al polideportivo, destinándose una parcela para una gran plaza junto a la calle Buen Viaje, además, de otra con uso cultural.



ZONA: CRUZ DE TEA

ZONA LA FUENTE – LA HIGUERA

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 3.1 y OP-3.2

Situados en el ámbito interior de medianía alta. Su uso característico es el residencial rural.

Los ámbitos de La Fuente, Los Barrancos y La Higuera no se encontraban reconocidos como tales asentamientos por las Normas Subsidiarias de Planeamiento, sino que nacen de la consolidación de ámbitos residenciales dispersos de escasa entidad.

Varias edificaciones se encuentran precatalogadas para su incorporación al futuro Catálogo de Protección.



ZONA: LA FUENTE



ZONA: LA HIGUERA

ZONA CRUZ DE LAS ÁNIMAS – LOS BLANQUITOS

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 4.1 y OP-4.2

Situado en el ámbito interior de medianía alta. Su uso característico es el residencial rural.

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento no delimitaban el asentamiento de Cruz de Las Ánimas, sino que nace de la consolidación de ámbitos residenciales dispersos de escasa entidad. Este asentamiento se circunscribe a las edificaciones existentes.

El asentamiento rural de Los Blanquitos posee en realidad varias agrupaciones situadas de forma dispersa a lo largo de las calles San Benito Abad, La Higuera, Acaymo y El Pinito, con el fin de recoger dentro del asentamiento rural las edificaciones existentes.

En la conjunción de las calles San Benito Abad y Acaymo se delimitan unas parcelas para uso cultural, sanitario y aparcamientos. Junto al Colegio se ubica una plaza.



ZONA: CRUZ DE LAS ÁNIMAS



ZONA: LOS BLANQUITOS

ZONA EL DRAGUITO – LAS PALOMAS – EL DESIERTO – EL SALTO

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 5.1 y OP-5.2

Situados en el ámbito interior de medianía baja. Su uso característico es el residencial rural.

En general, se mantiene el ámbito de El Salto establecido en el planeamiento vigente. Varias edificaciones se encuentran precatalogadas para su inclusión en el futuro Catálogo de Protección.

Se mantienen los equipamientos existentes, Colegio Público de Educación infantil y primaria, la Casa de la Cultura, un polideportivo, la Iglesia de San Juan y la Plaza de la Iglesia.

El ámbito de El Draguito se amplía para recoger las edificaciones existentes a lo largo de la vía de acceso a este núcleo y la calle Candelaria y se recorta en aquellas zonas vacantes de edificación. Este asentamiento no posee ninguna dotación o equipamiento, ya que dada su casi unión con el asentamiento de El Salto utiliza sus equipamientos.

El asentamiento rural de Las Palomas no se encontraba clasificado como tal asentamiento por las Normas Subsidiarias de Planeamiento, sino que nace de la consolidación del ámbito existente. Este asentamiento se circunscribe a las edificaciones existentes. Cuenta con una plaza.

El ámbito de El Desierto se encontraba conformado en las Normas Subsidiarias por dos zonas que casi lindaban situadas a lo largo de la calle Cueva Gacha, este Plan General al delimitar el ámbito une estas dos zonas para lograr una continuidad.

Además en El Desierto, se produce una ampliación del asentamiento al Sur de la citada calle con el fin de recoger las edificaciones, el Colegio público existente y la Iglesia de San Francisco y la plaza que la rodea. También se produce una pequeña ampliación discontinua en la calle El Vivito. Al Norte y al Sur del ámbito se prevén dos nuevas plazas. Es precisamente, al Sur del ámbito de donde se delimita la UA El Desierto, con el fin de obtener los terrenos destinados a una parte de plaza y el viario.



ZONA: EL DRAGUITO



ZONA: LAS PALOMAS



ZONA: EL DESIERTO



ZONA: EL DESIERTO



ZONA: EL SALTO

ZONA LAS VEGAS – LAS ROSAS

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 6.1 y OP-6.2

Situados en el ámbito interior de medianía alta. Su uso característico es el residencial rural.

El ámbito de Las Vegas se amplía al Norte y se reajustan los límites del ámbito alrededor de las edificaciones existentes, excluyéndose los terrenos cultivados. Se deberá redactar un Plan Especial de Protección. Muchas de las edificaciones se encuentran precatalogadas para su inclusión en el futuro Catálogo de Protección

Las Rosas no ha sufrido prácticamente modificación de su ámbito original con respecto al establecido por las Normas Subsidiarias, aunque se incorporan dos pequeños ámbitos situados al Norte del asentamiento. En este asentamiento se localiza el Colegio Público Virgen del Pilar de Educación infantil y primaria como única dotación pública.



ZONA: LAS VEGAS



ZONA: LAS ROSAS

ZONA CHIMICHE

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 7.1 y OP- 7.2

Situado en el ámbito interior de medianía alta. Su uso característico es el residencial rural. Es uno de los principales asentamientos rurales del municipio.

Este asentamiento se conforma por varios ámbitos; el situado a ambos márgenes de la calle Iglesia, mantiene la delimitación establecida por el planeamiento vigente aunque reajustándose los límites del ámbito alrededor de las edificaciones existentes, excluyéndose los terrenos cultivados. Otra zona se encuentra conformada por los terrenos situados a lo largo de la calle Ángel Arocha hasta la bifurcación con la calle La Colmenita y El Llano, aunque esta zona se redelimita con el fin de recoger las edificaciones existentes. Además, se reconocen pequeños núcleos de edificaciones.

Además de los equipamientos ya existentes, la Casa Municipal de la Cultura, equipamiento social asistencial, Consultorio Médico, la Iglesia y Plaza del Carmen, se prevé una parcela con destino social asistencial y otra para ubicar un equipamiento deportivo .



ZONA: CHIMICHE

ZONA CHARCO DEL PINO

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 8.1 y OP- 8.2

Situado en el ámbito interior de medianía baja. Su uso característico es el residencial rural. Es el mayor asentamiento rural del municipio. Se sitúa en torno a varias vías.

Las Normas Subsidiarias delimitaron una parte de la calle Mencey como suelo urbano, sin embargo este Plan General lo clasifica como asentamiento rural por ser tal clasificación más acorde con la legislación vigente.

El ámbito se amplía puntualmente y se reajustan los límites del mismo alrededor de las edificaciones existentes, excluyéndose los terrenos cultivados. Se destinan dos parcelas a parque urbano, además de varias plazas.

Al Este de Charco del Pino se delimita como asentamiento una zona con el fin de recoger las edificaciones existentes.

Las Dotaciones Públicas existentes en este asentamiento son las siguientes: el Colegio Público Charco del Pino, el colegio de Preescolar, el Colegio Público Granadilla de Abona, equipamiento religioso (Ermita de San Luis), un equipamiento deportivo (Club deportivo Charco del Pino), un equipamiento cultural privado (cine), y un equipamiento social- asistencial (Centro de la tercera edad). Además, se prevé en la calle Mencey un nuevo equipamiento. En la calle Yaiza se crea una nueva plaza y un equipamiento cultural. En la calle Hermano Pedro se destina una parcela a equipamiento religioso con una plaza rodeándolo.

En cuanto a los Espacios Libres Públicos se recoge la Plaza de la Ermita, el situado junto a la Casa de La Cultura, el contiguo al centro de la tercera edad y la plaza de calle Charcay. La Avenida de Charco del Pino es el principal eje viario del núcleo, con funciones estructurales de la trama urbana. Además, se destinan varias parcelas con destino a plaza y parque urbano.

Se delimita la UA Charco del Pino, al Este de la calle Charcay, con el fin de obtener una plaza y viario que lo rodea.

Se elimina el sector Los Llanos, previsto por las Normas Subsidiarias junto al equipamiento deportivo de Charco del Pino, dado que no cumple con lo establecido en la legislación urbanística en relación a la exigencia de contigüidad con suelo urbano y no haber tramitado desde la aprobación definitiva de las Normas Subsidiarias el correspondiente Plan Parcial.

Como ya se indicó se propone la creación de un eje viario que enlace la autopista TF-1, el futuro Centro Insular de Deportes del Motor con este asentamiento.



ZONA: CHARCO DEL PINO

ZONA ALTAMIRA – VISTA GORDA – LOS LOMITOS

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 9.1 y OP- 9.2

Situado en el ámbito interior de medianía baja. Su uso característico es el residencial rural.

Las Normas Subsidiarias delimitaron los asentamientos rurales de Altamira 1 y 2 y de Vista Gorda.

Este Plan General clasifica Altamira 1 como suelo urbano, los terrenos situados al Sur como suelo urbano consolidado al reunir los requisitos de la legislación vigente para tal clasificación y como suelo urbano no consolidado los terrenos situados al Norte delimitándose la unidad de actuación Altamira, en la que se prevé un equipamiento social-asistencial, un parque urbano, área ajardinada y viario.

Al Noreste de Altamira 1 se encuentra el equipamiento social asistencial PROMINSUR, destinándose la parcela a este mismo uso.

El ámbito situado entre Altamira 1 y Altamira 2 que las Normas Subsidiarias clasificaban como camino rural, el Plan General lo clasifica como asentamiento rural. El ámbito de Altamira 2 mantiene la clasificación como Asentamiento Rural.

Tanto en Altamira 1 como en Altamira 2 se delimitan dos parcelas con uso de plaza, con el fin de paliar el déficit existente.

A partir del primitivo ámbito del asentamiento rural de Vistagorda, se produce una ampliación hacia el Sur del asentamiento, de tal modo que se une en la confluencia de la calle Capellanía y la carretera TF-64 con el asentamiento de Los Lomitos.



ZONA: ALTAMIRA



ZONA: LOS LOMITOS



ZONA: VISTA GORDA

ZONA SAN ISIDRO

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 10.1, OP- 10.2, OP-11.1 y OP11.2

Este ámbito constituye el área residencial de mayor importancia del municipio y uno de los principales de la comarca. Su uso característico es el residencial. Se encuentra situado al Norte de la autopista TF-1. Comprende el suelo urbano del primitivo núcleo vertebrado a partir de la Avenida Santa Cruz, a ambos lados de esta Avenida y los ensanches de los suelos urbanizables.

Hay que distinguir entre el suelo urbano consolidado, el suelo urbano no consolidado incluido en las unidades de actuación, el suelo urbano no ordenado y los sectores de suelo urbanizable.

a) Suelo urbano consolidado

Se mantienen en general las dotaciones y los espacios libres públicos previstos en las Normas Subsidiarias de Planeamiento.

En cuanto a los equipamientos deben mencionarse los ya existentes:

Docente: el Colegio Público Juan García Pérez y el Colegio Público San Isidro Abona, ambos de Infantil- Primaria y ESO.

Deportivo: El Campo de fútbol, el Terrero Insular de Lucha Pollito de la Barriada y el Polideportivo de San Isidro.

Cultural: La Casa de La Cultura.

Religioso: La Ermita de San Isidro y la Iglesia de San Isidro Labrador.

Social- Asistencial: El Centro de día Guaydil, el Centro de Atención a la Diversidad (C.AD.I.) y el Hogar Protegido Tajinaste, y el Centro Evangelista (CEDAR).

En cuanto a los espacios libres públicos: Plaza de la Iglesia, Plaza de la Casa de La Cultura y la plaza enfrente de la Iglesia (en el cruce de la carretera de Atogo).

Junto a estos equipamientos y espacios libres se determinan los previstos en las unidades de actuación y en los sectores de suelo urbanizable.

b) Suelo urbano no consolidado

Las unidades de actuación provienen de las delimitadas por las Normas Subsidiarias de Planeamiento, entre éstas hay que diferenciar las que se mantienen aunque sufren alguna variación en su ordenación o ámbito; Las de régimen transitorio, que son aquellas que tienen iniciada su gestión urbanística, entre éstas se distinguen las que se encuentran aprobadas definitivamente y por lo tanto continúan su tramitación conforme a la ordenación ya aprobada, y las que se encuentran en tramite de ser aprobadas definitivamente, que en su gestión se ha determinado la necesidad de introducir alguna alteración por lo que se incluye su ficha en el fichero de ámbitos urbanísticos con el fin de recoger tales modificaciones.

A continuación se indican las variaciones en las unidades de actuación provenientes de las Normas Subsidiarias:

La unidad de actuación Arure se redelimita. La UA Carretera a Granadilla se sustituye el equipamiento docente por una plaza y se elimina el equipamiento sociocultural y se crea un nuevo equipamiento. La UA Carretera de Chimiche A se modifica la ordenación y se reajusta el ámbito y la UA Márquez Cano no sufre casi alteraciones con respecto a las Normas Subsidiarias. Las Unidades de Actuación Atogo C, Campo de Fútbol y Carretera Chimiche B no se pueden desarrollar conforme a las Normas Subsidiarias, dada la disparidad existente en relación al estado actual del viario, edificaciones y estructura de la propiedad, por lo que se modifica su ordenación.

El ámbito de suelo urbano no consolidado de Chuchurumbache situado al Este de San Isidro, al Norte de la autopista TF-1, se determina como unidad de actuación de régimen transitorio, al haberse iniciado su gestión urbanística.

c) Sectores de Suelo urbanizable ordenado

En este ámbito se encuentran los sectores de suelo urbanizable ordenado residencial, el Saltadero, Cuevas de Cho Portada, Las Acacias (sector Las Crucitas), La Jurada, Los Cardones. Todos estos sectores cuentan plan parcial aprobado.

d) Sectores de Suelo urbanizable no ordenado

El sector Finca del Marqués, al Este de San Isidro, se redelimita su ámbito con respecto al establecido por las Normas Subsidiarias de Planeamiento, con el fin de viabilizar su gestión urbanística. Su uso es el residencial.

El sector Noroeste también se redelimita, ampliándose al recoger un nuevo suelo situado al Oeste del anterior sector. Su uso es residencial y se encuentra al Oeste de San Isidro. En este sector se prevé la ubicación de un equipamiento deportivo, cuya situación ya viene determinada en los planos de ordenación, colindante con el campo de fútbol, el Terrero Insular de Lucha y la zona deportiva, con el fin de crear una gran zona deportiva.

Se delimita el nuevo sector de suelo urbanizable no ordenado de Las Tabaibas, con un uso residencial en el que se establecen cesiones para uso docente, cuya ubicación viene establecida desde este Plan General, y para uso sanitario, cultural, deportivo, administración pública, además, de los destinados a espacios libres.

En este ámbito también se encuentra el sector de suelo urbanizable no ordenado Cumbres de Yaco que proviene del antiguo sector Carretera a Granadilla.

Se delimita al Oeste de San Isidro el sector de suelo industrial La Montañita, colindante con el área extractiva delimitada por el PIOT, con el fin de ubicar industrias ligeras no intensivas y talleres industriales.

e) Suelo urbanizable no sectorizado

Se delimita un ámbito de suelo urbanizable no sectorizado diferido que rodea el ámbito de San Isidro, junto al límite Este de los sectores residencial La Jurada y Finca del Marqués, la unidad de actuación Pomar Frías y suelo urbano; al Norte con las unidades de actuación Carretera a Chimiche B, Yaco 1 y Yaco 2; al Oeste del sector residencial no ordenado Las Tabaibas y al Sur, con el sector residencial no ordenado Noroeste.



ZONA: SAN ISIDRO

ZONA ATOGO

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 12.1 y OP- 12.2

Situado en el ámbito interior de medianía baja. Su uso característico es el residencial.

Las Normas Subsidiarias de planeamiento clasificaron este ámbito como asentamiento rural, y este Plan General mantiene esa clasificación. En el centro del asentamiento se delimita la unidad de actuación Atogo, con el fin de obtener un parque urbano y el viario.

Se destina una parcela triangular con destino a plaza entre la calla Tamaduste y la carretera TF-645.

Como ya se indicó, además, se propone la creación de un eje viario que enlace la autopista TF-1 con este núcleo, el futuro Centro Insular de Deportes del Motor y el asentamiento de Charco del Pino



ZONA: ATOGO

ZONA LOS ABRIGOS - LA MARETA

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 13.1 y OP-13.2

Situado en el ámbito del litoral. Su uso característico es el residencial.

A) ÁREA LOS ABRIGOS

En esta área hay que distinguir entre el suelo urbano consolidado y el no consolidado, en el que se incluyen las unidades de actuación delimitadas y el ámbito del Puerto Pesquero y los sectores de suelo urbanizable.

a) Suelo urbano consolidado

Se mantienen en general las dotaciones y los espacios libres públicos previstos en las Normas Subsidiarias de Planeamiento, con las siguientes variaciones o propuestas de ordenación:

- En la plaza de la Ermita, se propone eliminar el equipamiento cultural (actual colegio público en desuso), con el fin de ampliar el espacio libre de la plaza. Además, se elimina una parte de la edificación (actualmente en estructura) situada entre el paseo marítimo y esta plaza, evitando así el impacto visual que supone la existencia de dicha obra y consiguiendo acercar la plaza al borde marítimo.
- El Paseo Marítimo pasa a formar parte de los Espacios Libres Públicos considerados como elementos de la estructura general del núcleo.
- Se aumentan el número de parcelas con destino a plaza.

En cuanto a las dotaciones existentes se encuentran el colegio público, que se prevé su ampliación con terrenos del sector residencial Aguadulce y la unidad de actuación Campo de Fútbol, el campo de fútbol, que también se ampliará con las instalaciones deportivas previstas, y la Ermita de San Blas.

b) Suelo urbano no consolidado

Las Unidades de Actuación Campo de Fútbol y Aguadulce se consideran de régimen transitorio al encontrarse en tramitación su gestión y ejecución urbanística, por contar con Proyecto de Reparcelación aprobado definitivamente, manteniéndose con sus mismos parámetros. En la Unidad de Actuación Aguadulce la ejecución de los espacios libres públicos de la costa deberán ejecutarse de acuerdo a los proyectos y actuaciones previstos en el Programa Tenerife y el Mar del Cabildo Insular.

La Unidad de Actuación Playa Grande se mantiene pero redelimitándose su ámbito y cambiando el sistema de gestión por el de ejecución privada.

En cuanto a los espacios libres y dotaciones, en todas las unidades de actuación se obtendrán parcelas con destino a plaza, y en la unidad de actuación Agua Dulce se prevé una dotación para uso social asistencial. Además, de la ampliación ya comentada del docente y el equipamiento deportivo en la unidad de actuación Campo de Fútbol.

El ámbito del Puerto Pesquero de Los Abrigos reflejado en los planos de ordenación pormenorizada OP-13.1 y OP.13.2 es suelo urbano no consolidado no ordenado de renovación o rehabilitación urbana, donde se deberá redactar un Plan Especial incluido el refugio pesquero y todo el ámbito del dominio público marítimo terrestre para la adecuada conexión de la red peatonal con el refugio pesquero; el análisis de las edificaciones existentes con el fin de determinar su estado, características y las condiciones mínimas para su mantenimiento y, en su caso, la mejora de dichas edificaciones y de las condiciones de urbanización adecuándolas al entorno en que se ubican.

En el informe emitido por la Dirección General de Costas en fecha 25 de junio de 2003 sobre el Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona en su punto 4º b) en el área de ordenación del ámbito del Puerto Pesquero de Los Abrigos se indica que lo establecido en la Disposición Transitoria Novena 2 del Reglamento de la Ley de Costas y en la Disposición Transitoria Tercera de la

Ley de Costas, en su apartado 3, modificado por la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, se deberá tener en cuenta para la totalidad de las fachadas marítimas de Los Abrigos.

Los terrenos de las fachadas marítimas de Los Abrigos clasificados como suelo urbano están sujetos a la servidumbre de protección de 20 metros.

Para el ámbito incluido en la zona de servidumbre de protección este Plan General ha establecido la ordenación pormenorizada, justificándose a continuación que se cumplen los requisitos señalados en la citada Disposición Transitoria Tercera, apartado 3:

- Con las edificaciones propuestas se logra la homogeneización urbanística de la fachada marítima. Salvo para el ámbito del Plan Especial que tiene entre sus objetivos el realizar un análisis de las edificaciones existentes con el fin de determinar su estado, características y las condiciones mínimas para su mantenimiento y, en su caso, la mejora de dichas edificaciones y de las condiciones de urbanización, adecuándolas al entorno en el que se ubican.
- Existe un conjunto de edificaciones situadas a distancia inferior a 20 metros desde el límite interior de la ribera del mar que mantiene la alineación preestablecida por las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Granadilla de Abona de 1995.
- Se dan las condiciones de tolerancia en la zona en relación a los mismos usos y tipologías que en el resto del núcleo.
- La tipología a aplicar es alineada a vial, edificación cerrada.
- La alineación de las posibles nuevas edificaciones se ajusta a los existentes.

- La longitud de las fachadas de los solares no supera el 25% de la longitud total de fachada del tramo correspondiente

A continuación se incluyen dos planos, el primero en el que se refleja el estado actual y el segundo recoge la ordenación propuesta por este Plan General. Además de las fotos del ámbito donde se reflejan las edificaciones existentes.

Para los usos y construcciones que se pretendan realizar en la servidumbre de protección, de acuerdo a la ordenación contenida en este Plan General, se requerirá autorización por parte de la Administración competente.



PUERTO PESQUERO



- 2p TIPOLOGÍA CERRAMAJAS DE PLANTAS
- 2z JARDÍN PRIVADO
- 3p PLAZA
- AJ ÁREA AJORNADA

- ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL
- ÁMBITO DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

- COSTAS: DOMINIO PÚBLICO
- 20 M. SERVIDUMBRES DE PROTECCIÓN

PLAN GENERAL DE ORDENACION (T.R.)	
GRANADILLA DE ABONA	
ORDENACIÓN	
PLANO Nº	M-2
ESCALA	1:2.000
FECHA:	AJO 2009
ORDENACIÓN PROPUESTA POR EL PLAN GENERAL	
SERVIDUMBRES DE PROTECCIÓN DE LOS ABRIGOS	



ESTADO ACTUAL DE LA SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN DE LOS ABRIGOS.







c) Sectores de Suelo urbanizable no ordenado

El sector Aguadulce se clasifica como suelo urbanizable no ordenado con uso característico residencial, determinándose la incompatibilidad del uso turístico con el uso residencial planteado como principal. Se mantiene como vinculante la ubicación de la dotación pública docente para una correcta funcionalidad, al ser colindante con el centro escolar existente.

En todo el ámbito se mantiene como vía estructural la actual carretera TF-643, aunque deberá considerarse su adaptación y tratamiento para dotarla de un carácter de vía urbana.

B) ÁREA CANARIAS SOL – LA MARETA

La ordenación general propuesta determina como elementos dotacionales de carácter estructural de esta área el espacio libre público de la primera franja del litoral incluido en el Plan Parcial Canarias Sol, y en la ordenación prevista para el ámbito de suelo urbano de La Mareta.

a) Sector de Suelo urbanizable ordenado turístico Canarias Sol

Respecto a la ordenación del Plan Parcial Canarias Sol se mantiene la de su Plan Parcial aprobado, salvo las instrucciones y determinaciones contenidas en la ficha del sector para las parcelas residenciales y turísticas.

b) Suelo Urbano de La Mareta (U.A.)

Este ámbito se determina como Unidad de Actuación de régimen transitorio, manteniéndose el sistema de cooperación.

Dado que la ordenación propuesta por las Normas Subsidiarias de Planeamiento no era factible, el Proyecto de Reparcelación de esta unidad de actuación introdujo modificaciones en la ordenación, que se recogen en este Plan General, entre las que destacan la redelimitación de los espacios libres públicos al Sur de la carretera, con el fin de conseguir una disposición más funcional de tal espacio libre público y el reajuste de la ordenación prevista en las Normas Subsidiarias a las determinaciones de la Ley de Costas y el Reglamento de Carreteras. Por lo tanto, hasta que no entre en vigor este Plan General no se podrá proceder a la aprobación definitiva del Proyecto de Reparcelación.

Se mantiene como vía estructural la actual carretera TF-643, que discurre por el ámbito del sector Canarias Sol y de la Unidad de Actuación La Mareta.



ZONA: LOS ABRIGOS



ZONA: LA MARETA

ZONA COSTABELLA - LA TEJITA - EL TAPADO

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 14.1 y OP-14.2

Situado en el ámbito del litoral. Su uso característico es el residencial.

a) Suelo urbano

El ámbito de Costabella se considera como suelo urbano consolidado, con uso residencial turístico.

Se propone reordenar los usos previstos, de tal modo que el uso turístico se desarrolle exclusivamente en parte del situado al Sur de la carretera y en primera línea de costa con frente a la playa de La Tejita y el uso residencial se sitúe al Norte de la misma. Todo lo anterior no implica una reducción de la edificabilidad ni de la superficie destinada a espacios libres públicos, que se disponen de una forma más adecuada a la existente en la ordenación vigente.

Tal reordenación tampoco afecta al viario actualmente ejecutado, realizándose únicamente una agrupación de parcelas, las adaptaciones de usos comentadas y la reordenación de espacios libres públicos. Se crea una infraestructura de saneamiento en el lindero noroeste.

El Tapado

Se clasifica como suelo urbano el ámbito relacionado con la urbanización ejecutada del antiguo Plan Parcial de El Tapado, del que sólo se había ejecutado dicha parte.

En el suelo urbano se delimita como unidad de actuación las parcelas vacantes de edificación y los viales y espacios libres públicos, a efectos del completamiento de su ejecución y la cesión pertinente. Además, en dicha unidad se califica una parcela como dotación pública deportiva y otra docente. Se crea un gran parque urbano al Norte de la unidad de actuación.



ZONA: COSTABELLA



ZONA: EL TAPADO

ZONA EL MÉDANO – LOS MARTINES

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 15.1 y OP-15.2

Situado en el ámbito del litoral. Su uso característico es el residencial.

En esta área hay que distinguir entre el suelo urbano consolidado y el no consolidado en el que se incluyen las unidades de actuación, y los sectores de suelo urbanizable.

a) Suelo urbano consolidado

Se mantienen en general las dotaciones y espacios libres previstos por las Normas Subsidiarias, aunque se crea un gran ámbito de espacio libre público destinado a parque urbano al Oeste de la dotación deportiva, que tendrá su continuidad con el parque urbano a desarrollar en el sector de suelo urbanizable residencial Médano Park colindante.

Al sur del Campo de Fútbol, se crea una parcela para aparcamiento, que vendrá a paliar el déficit existente.

Se mantiene la parcela dotacional deportiva destinada a Centro de Alto Rendimiento de Windsurf.

En el informe emitido por la Dirección General de Costas en fecha 25 de junio de 2003 sobre el Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona en su punto 4º b) en el área de ordenación del frente marítimo de El Médano se indica que lo establecido en la Disposición Transitoria Novena 2 del Reglamento de la Ley de Costas y en la Disposición Transitoria Tercera de la Ley de Costas, en su apartado 3, modificado por la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, se deberá tener en cuenta para la totalidad de las fachadas marítimas de El Médano.

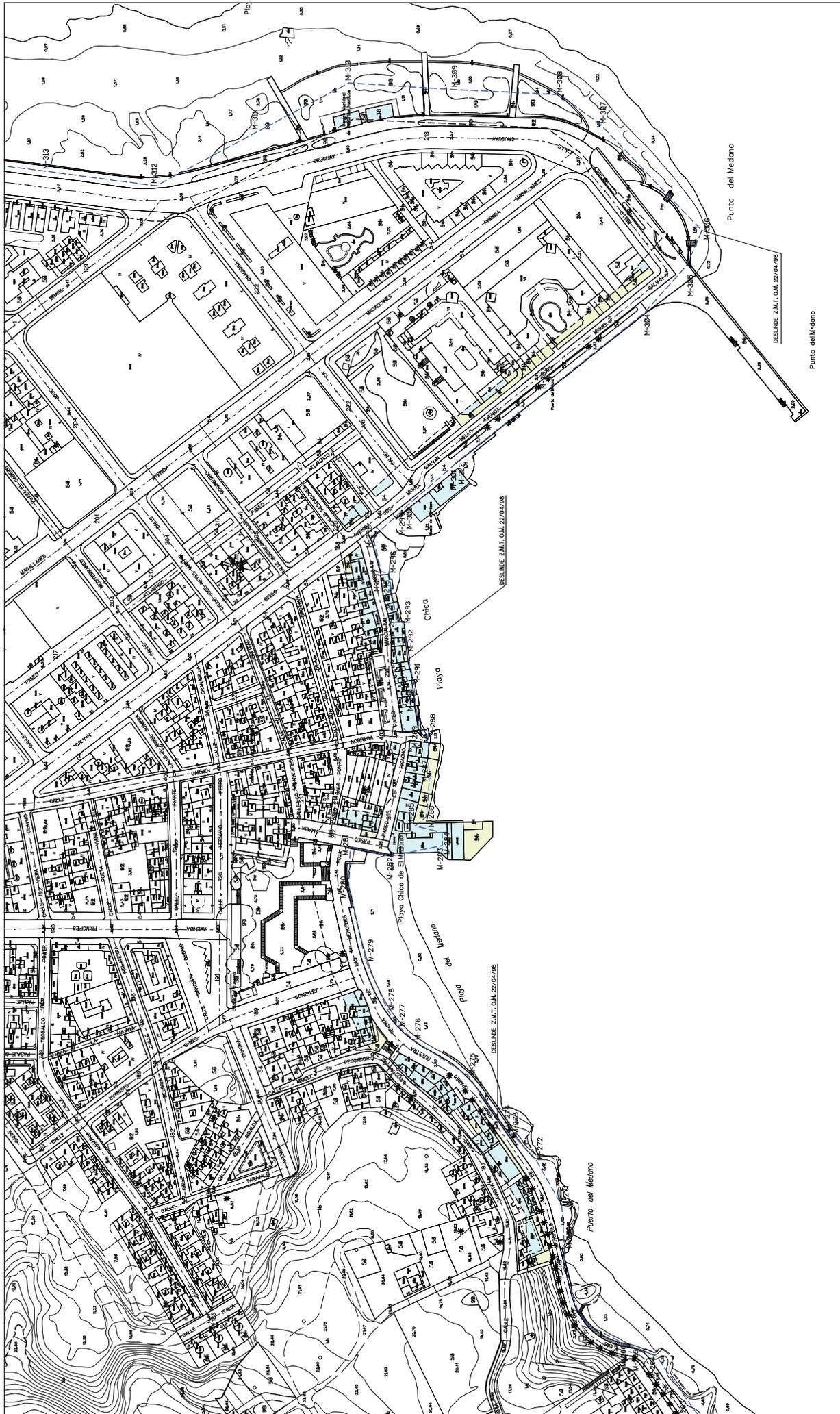
Los terrenos de las fachadas marítimas de El Médano clasificados como suelo urbano están sujetos a la servidumbre de protección de 20 metros.

Para el ámbito incluido en la zona de servidumbre de protección este Plan General ha establecido la ordenación pormenorizada, justificándose a continuación que se cumplen los requisitos señalados en la citada Disposición Transitoria Tercera, apartado 3:

- Con las edificaciones propuestas se logra la homogeneización urbanística de la fachada marítima.
- Existe un conjunto de edificaciones situadas a distancia inferior a 20 metros desde el límite interior de la ribera del mar que mantiene la alineación preestablecida por las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Granadilla de Abona de 1995.
- Se dan las condiciones de tolerancia en la zona en relación a los mismos usos y tipologías que en el resto del núcleo.
- La tipología a aplicar es alineada a vial, edificación cerrada.
- La alineación de las posibles nuevas edificaciones se ajusta a los existentes.
- La longitud de las fachadas de los solares no supera el 25% de la longitud total de fachada del tramo correspondiente

A continuación se incluyen dos planos, el primero en el que se refleja el estado actual y el segundo recoge la ordenación propuesta por este Plan General. Además de las fotos del ámbito donde se reflejan las edificaciones existentes.

Para los usos y construcciones que se pretendan realizar en la servidumbre de protección, de acuerdo a la ordenación contenida en este Plan General, se requerirá autorización por parte de la Administración competente.



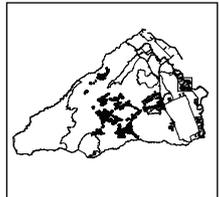
PLAN GENERAL DE ORDENACION (T.R.)	
GRANADILLA DE ABONA	
PLANO Nº	M-1
ESCALA	1:2.000
FECHA:	AJO 2004
INFORMACIÓN	
ESTADO ACTUAL	
SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN DE EL MEDANO	

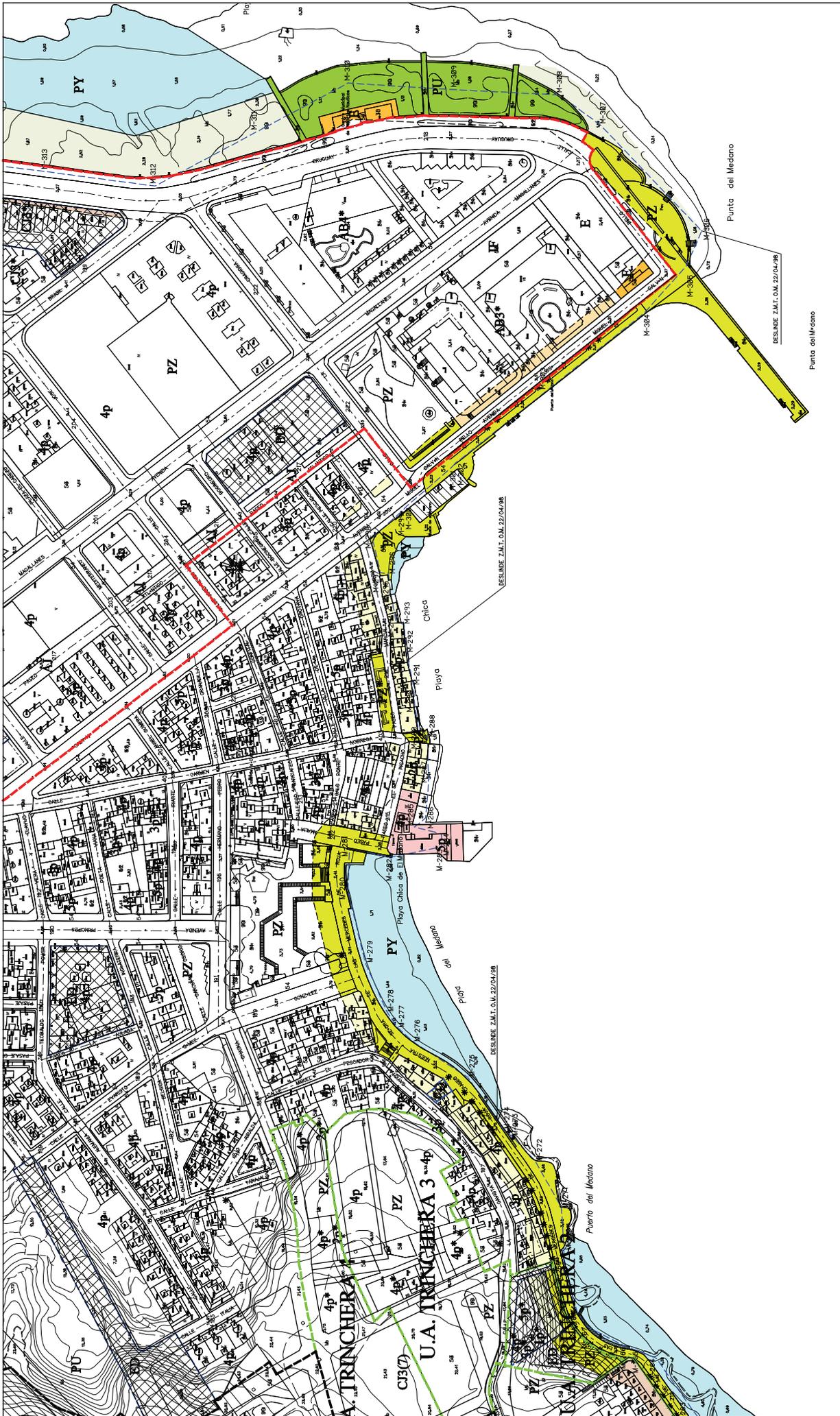
EDIFICACIÓN

- EDIFICACIÓN
- SOLAR
- JARDÍN PRIVADO

COSTAS:

- DOMINIO PÚBLICO
- 20 M. SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN





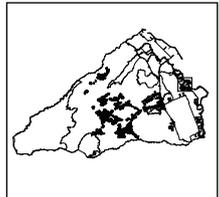
PLAN GENERAL DE ORDENACION (T.R.)
GRANADILLA DE ABONA
ORDENACION
 ORDENACION PROPUESTA POR EL PLAN GENERAL
 SERVIDUMBRE DE PROTECCION DE EL MEDANO

PLANO Nº **M-2**
 ESCALA 1:2000
 FECHA: JUN 2004

COSTAS:
 DOMINIO PÚBLICO
 20 M. SERVIDUMBRES DE PROTECCION

TPOLOGIA, CERRAMIAN Y PLANTAS:
 JARDIN PRIVADO
 HOTEL

PLAYA
 AREA AJARDINADA
 PLAZA



ESTADO ACTUAL DE LA SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN DE EL MÉDANO.





b) Suelo urbano no consolidado

Las Unidades de Actuación Camino La Trinchera 1 a 4 se mantienen y se consideran de régimen transitorio al haber iniciado su gestión urbanística.

En las unidades de actuación la Trinchera 3 y la Trinchera 4 se modifica la ordenación establecida por las Normas Subsidiarias con el fin de adaptar su ordenación a las edificaciones existentes y a las condiciones topográficas de los terrenos incluidos en estas unidades de actuación.

En el ámbito de El Cabezo se mantiene la ordenación y se determina como una unidad de actuación, de régimen transitorio, a efectos de culminar el proceso de gestión y ejecución. Se encuentra en proyecto el equipamiento sanitario, situado junto a la parroquia Nuestra Sra. de las Mercedes de Rojas y el colegio público.

c) Suelo urbanizable

El sector Camino de la Trinchera se establece como suelo urbanizable sectorizado ordenado, con un uso residencial.

El Sector Los Martines se considera suelo urbanizable sectorizado ordenado. El uso es el residencial - turístico. En sector se destinan tres parcelas a equipamiento, con un uso social asistencial, docente y deportivo.

El suelo urbanizable de Médano Park mantienen la clasificación de las Normas Subsidiarias como sector de suelo urbanizable no ordenado residencial. A este sector se adscribe un parque urbano y deportivo como sistema general estableciéndose como vinculante su ubicación. La densidad establecida para el sector es de 55 viviendas/Ha.

Se delimita un nuevo sector de suelo urbanizable no ordenado de equipamiento, La Trinchera, lindante con la TF-643, en el límite Oeste de este ámbito, se plantea la creación de un centro de servicios vinculado a la playa de El Médano y que por su situación central también podrá servir de complemento a las actividades residenciales, turísticas y recreativas existentes y que se implanten en las zonas del litoral.

Se mantiene como vía principal estructural la actual carretera de acceso a El Médano (TF-64) y la TF-643, que conecta este núcleo con Los Abrigos. Se establece, así mismo, una vía de circunvalación al núcleo actual de El Médano, al Norte del gran parque urbano que se prevé.



ZONA: EL MEDANO - LOS MARTINES

ZONA ARENAS DEL MAR – MÉDANO BEACH

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 16.1 Y OP-16.2

Situado en el ámbito del litoral. Su uso característico es el residencial - turístico.

a) Suelo urbano

El área de Médano Beach se considera suelo urbano no consolidado de régimen transitorio, con un uso turístico. En el límite Este de la unidad se delimita una parcela con destino hotelero para la construcción de un hotel de 529 plazas como máximo. Se deberá readaptar el Proyecto de Compensación a la ordenación del Plan General y al Convenio Urbanístico.

El área de Ensenada Pelada se determina como suelo urbano no consolidado de régimen transitorio, hasta tanto no se reciba la urbanización por el Ayuntamiento con un uso residencial.

El antiguo Sector Arenas del Mar se clasifica como suelo urbano no consolidado en la parte que ha sido objeto de urbanización y edificación a los efectos de la finalización de las obras de urbanización. El uso característico es el turístico, aunque limitando este uso a la parcela edificada con tal destino.

b) Suelo urbanizable no sectorizado

El ámbito del resto del antiguo Sector Arenas del Mar no clasificado como suelo urbano no consolidado se determina como suelo urbanizable no sectorizado, con un uso turístico.



ZONA: ARENAS DEL MAR - MEDANO BEACH

ZONA POLÍGONO INDUSTRIAL

Planos de Ordenación Pormenorizada: OP- 17.1 Y OP-17.2

Situado en el ámbito del litoral. Su uso característico es el industrial. Se localiza al Sur de la Autopista TF-1, con frente a la costa.

Esta zona se encuentra conformada por las siguientes áreas:

- Área Estratégica de suelo urbanizable no sectorizado para actividades terciarias , logísticas y del transporte.
- Área Estratégica Polígono Industrial – Puerto de Granadilla, que está conformada por los siguientes
 - Suelo urbano
 - SP2-01 Industrial
 - Unelco
 - Disa
 - Sectores de suelo urbanizable ordenado
 - SP2-02 Industrial
 - ITER
 - Sectores de suelo urbanizable no ordenado
 - Polígono Industrial SP1
- Aeropuerto Tenerife Sur
- Puerto de Granadilla

a) Suelo urbano

El suelo industrial SP2-01 se considera suelo urbano consolidado. Una vez que se apruebe el Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife será necesario proceder, en su caso, a la adaptación de las determinaciones establecidas para este ámbito. Se delimita un ámbito sujeto a reordenación en las zonas reflejadas en los planos de ordenación pormenorizada para adaptarlas al Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur.

El suelo urbano de Unelco y Disa con un uso característico de Infraestructura Estratégica (Energía), queda supeditado su desarrollo a la elaboración del Plan Especial que establezca su ordenación. Si se tramitara previamente el Plan Especial al Plan Especial al Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur se requerirá informe favorable del Cabildo Insular para su aprobación definitiva.

b) Sectores de suelo urbanizable ordenado

El sector Industrial SP2-02 es un sector de suelo urbanizable ordenado de uso industrial estratégico

Una vez que se apruebe el Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife será necesario proceder a la adaptación del plan parcial y proyecto de urbanización, en su caso, a las determinaciones establecidas para este ámbito. Se delimita un ámbito sujeto a reordenación en las zonas reflejadas en los planos de ordenación pormenorizada para adaptarlas al Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur, en su caso, así como a las parcelas definidas en el Plan Parcial como “en reserva”.

En el ámbito del Sector SP2-02 se ubican diversas parcelas destinadas a acoger la Zona Especial Canaria.

El sector de suelo urbanizable ordenado estratégico ITER con un uso característico de Equipamiento Industrial de carácter estratégico, cuenta con Plan Especial aprobado definitivamente.

La afección sobrevenida del espacio portuario obliga a la reordenación por parte del Plan Especial del ITER de determinadas zonas reflejadas en los planos de ordenación pormenorizada.

En este sector también será necesario la adaptación del plan parcial y proyectos de urbanización, en su caso, al Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife de todo el área estratégica.

c) Sectores de suelo urbanizable no ordenado

El desarrollo del sector de suelo urbanizable no ordenado de uso industrial estratégico Polígono Industrial SP1, queda supeditado a la elaboración del Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur que ordene, al menos, y para todo el ámbito de suelo estratégico comprendido entre el aeropuerto y el término municipal de Arico.

Las Norma Urbanísticas del Plan Parcial deberán regular de forma pormenorizada los usos industriales y similares que vaya a acoger y, en los términos establecidos en el ficha correspondiente del Fichero de Ámbitos Urbanísticos.



ZONA: POLÍGONO INDUSTRIAL

9.- DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

9.- DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

9.1.- OBJETIVOS AMBIENTALES.

El objetivo general de este documento es, tal y como se establece en el artículo 5 del Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Contenido Ambiental de los Instrumentos de Planeamiento, el asegurar la mejor calidad ambiental para los habitantes del municipio, tanto en el medio urbano como en el rústico, con el fin último de garantizar el bienestar humano. Las determinaciones ambientales que emanen del análisis de las consecuencias ambientales de las determinaciones del Plan General irán encaminados al logro de este objetivo general, de las detalladas en el epígrafe 4.3 de la Memoria de Ordenación y de los objetivos específicos que se concretan a continuación:

1. Garantizar la protección y conservación de los valores ecológicos, paisajísticos, productivos y culturales del territorio.
2. Mantener la calidad visual del territorio evitando la localización de elementos discordantes y la práctica de actividades negativas desde el punto de vista paisajístico.
3. Procurar el mantenimiento de aquellos elementos y usos del suelo que han definido históricamente el paisaje, incidiendo en la protección de las áreas con mayor valor agrícola.
4. Proteger y conservar el patrimonio arqueológico, etnográfico, paleontológico y arquitectónico.
5. Evitar que el crecimiento urbano se haga de manera dispersa en el medio rural y principalmente sobre áreas de mayor valor natural o productivas.

6. Restauración de los impactos ambientales existentes.
7. Mantener la vocación natural o agrícola de los suelos.
8. Fomentar el desarrollo económico y social de la población en compatibilidad con el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales y de los valores naturales y culturales.
9. Reducir o compensar en la medida de lo posible los impactos que la ordenación propuesta pueda generar sobre el territorio a través del establecimiento de medidas correctoras o protectoras.

9.2.- ADAPTACIÓN A LOS OBJETIVOS AMBIENTALES DEL PLANEAMIENTO DE ORDEN SUPERIOR

La concreción de la delimitación de los espacios, sobre la cartografía escala 1/1.000 para los ámbitos urbanos, urbanizables y asentamientos rurales, y la cartografía escala 1/5.000 en el resto del suelo rústico, sobre la que ha trabajado el Plan General, implica una precisión muy superior a la del Plan Insular.

Por otro lado, la información ambiental de cuyo análisis ha derivado el diagnóstico ambiental del Plan General, es más específica y pormenorizada, por lo que, la relación entre el plano de áreas homogéneas con los de clasificación y estructura general del Plan General, ha dado lugar entre otras cosas, a las siguientes determinaciones:

Introducción de nuevos ámbitos de protección ambiental.

Redelimitación de determinados ámbitos de protección ambiental del Plan Insular, en especial hay que hacer referencia a los Barrancos.

En relación a los ámbitos que el Plan Insular establece como protección ambiental y el Plan General los incluye en suelos urbanizables, se define en las fichas de cada uno de estos sectores, la necesidad de solicitar informe previo al Consejo Insular de Aguas y además la necesidad de cumplir con las determinaciones que resulten del contenido ambiental de los documentos de planeamiento de desarrollo.

Por último, los Espacios Naturales han sido clasificados como suelos rústicos de protección natural según establece el Decreto 1/2000 por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, para los espacios en los que no se haya aprobado su instrumento de planeamiento.

9.3.- EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN.

9.3.1. IDENTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO QUE PUEDAN GENERAR IMPACTOS.

A través de la clasificación y categorización del suelo y del régimen de suelo aplicable a cada uno de ellos se pueden deducir las acciones del Plan General potencialmente generadoras de impacto, tanto por la ocupación espacial de la actividad como por las obras necesarias para su implantación y funcionamiento. Atendiendo a estas tres fases se valora el impacto que generarían dichas actividades, aunque de manera genérica pues el Plan General no controla, como es lógico, las formas en que se ejecutarán las obras. El análisis apriorístico servirá, no obstante, para sugerir determinaciones de carácter ambiental que serán incorporadas en el propio documento del Plan o remitidas a los Planeamientos de Desarrollo. De manera general podemos identificar las siguientes acciones impactantes:

- A) Urbanización y desarrollo edificatorio
- B) Agricultura
- C) Ganadería
- D) Instalaciones agropecuarias e industrias artesanales, talleres, etc.
- E) Infraestructura hidráulica
- F) Obras públicas relacionadas con la infraestructura
- G) Construcción de zonas industriales
- H) Extracciones mineras
- I) Usos recreativos

Todas estas determinaciones y las actuaciones que las desarrollan (movimientos de tierra, terraplenes y desmontes, construcción de pistas, desbroces de la vegetación, emisiones contaminantes a la atmósfera y acuíferos, etc.) son generadoras de impactos sobre los diferentes elementos del medio biótico y abiótico (atmósfera, aguas, suelos, paisaje, flora, fauna, etc.) y sobre los recursos culturales. La valoración detallada y el signo de dichos impactos se realiza en los subepígrafes siguientes, donde se describe la relación entre los impactos y los efectos ambientales directos e indirectos.

9.3.2. ANÁLISIS DEL GRADO DE ADECUACIÓN ENTRE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN Y LA CALIDAD Y CAPACIDAD DE ACOGIDA DEL TERRITORIO.

El Plan General establece localizaciones geográficas para los usos del territorio señalados anteriormente y que quedan inicialmente reflejados en el plano de clasificación y categorización del suelo. Por otro lado, en la Memoria de Información del Plan General se ha plasmado cartográficamente la valoración ambiental de las diferentes áreas municipales (unidades homogéneas) a través del plano de calidad para la conservación. La confrontación de ambos planos permite identificar las principales divergencias entre dos de los objetivos del planeamiento municipal: fomentar el desarrollo social y económico del municipio y conservar sus recursos naturales y culturales. La delimitación de las

diferencias entre las propuestas de ordenación del Plan General y el plano de calidad para la conservación nos permitirá reflejar en el plano los sectores territoriales donde se originarán los principales impactos ambientales. Esta primera etapa de evaluación de las consecuencias ambientales nos permitirá conocer la adecuación entre las determinaciones del Plan y la calidad y capacidad de acogida del territorio. Posteriormente, se caracterizará dichos impactos en cada uno de los sectores identificados utilizando conceptos tales como magnitud, reversibilidad, signo, etc..

En la tabla siguiente se resume el resultado de la integración de ambos planos y el grado de adecuación ambiental del Plan:

Nº	DENOMINACIÓN DE LA UNIDAD	CALIDAD	CLASIFICACIÓN DEL SUELO
1	Cumbres de Ucanca-Montaña de Las Arenas.	ALTA	SRPN (enp)
2	Pinares de Montaña Bermeja-Madre del Agua-Lomo Largo.	ALTA	SRPN (enp)
3	Escobonales de las medianías altas (Las Fuentes-Los Pájaros-Lomo Caperuza)	MEDIA-ALTA	SRPN
4	Lomo de Las Arenas	ALTA	SRPN (enp)
5	Medianía con jarales	MEDIA	SRPP
6	Lomo de La Martela	MEDIA	SRPP
7	Cruz de Tea	MEDIA-BAJA	SRPA (tradicional); SRAR
8	Medianía del sudoeste de Cruz de Tea	MEDIA	SRPA (tradicional); SRPP
9	Lomo del Barranco del Ancón	MEDIA	SRPP
10	Cultivos de Charco del Pino	MEDIA-BAJA	SRPA(tradicional); SRPA (intensivo); SRAR
11	Núcleo Urbano de Charco del Pino	BAJA	SRAR; SRPC
12	Núcleo Urbano de Granadilla de Abona	BAJA	SUC;SUNC
13	Chozas de Abajo-Las Capellanías	MEDIA-BAJA	SRPA(tradicional); SRPA(intensivo); SUC; SUSO; SRAR; E/D; SRPT
14	Asentamientos de Los Cuervos, El Draguito-El Salto-Velázquez	MEDIA-BAJA	SRPA (tradicional); SRAR; SRPP
15	Los Corrales-Las Hurtadas-Altos de Casablanca-Chuchurumbache.	MEDIA-BAJA	SRPA(intensivo); SRPT; E/D; SUSNO; SRPP
16	Núcleo urbano de San Isidro	BAJA	SUC; SUNC; SUSO; SUSNO; SUNS
17	Cultivos intensivos de Castro-La Jurada-Bernardino-El Saltadero y El Topo.	MEDIA-BAJA	SRPA(intensivo); SRPT; SUC; SUSNO;SUSO; E/D; SRPP; SUNS
18	Atogo	MEDIA-BAJA	SRPA(intensivo); SRPT; SRAR
19	Llano de La Máquina (Los Abrigos)	MEDIA	SRPP; SRPT; SUNC; E/D
20	Núcleo Urbano de Los Abrigos	BAJA	SUC; SUNC
21	Llanos del aeropuerto (Hoya de Los Hornitos-Garabito)	MEDIA-ALTA	SRPT; E/D
22	Áreas costeras de La Guirretera- El Confital	MEDIA-BAJA	SRPA (intensivo); SUC; SUNC; SUSNO; SUSO; SEP; SRPT
23	Urbanización La Mareta	BAJA	SUNC
24	Urbanización Canarias-Sol	BAJA	SUNC
25	Llano de Roja-Hoya de Los Balos	MEDIA	SRPA (intensivo); SRPP; SRPC; E/D
26	Montaña Roja	ALTA	SRPN

Todos los Espacios Naturales han sido clasificados como Suelos Rústicos de Protección Natural, tal y como ya se ha indicado. Lo mismo ha ocurrido con los Lugares de Importancia Comunitaria salvo con el situado fuera de espacio natural, el barranco de Orchilla, que ha sido propuesto como suelo rústico de protección paisajística lo que parece adecuado para salvaguardar los valores por los que fue declarada como tal.

Todos los cauces de barrancos se protegen a través de su clasificación como suelo rústico de protección paisajística por sus valores naturales o suelos rústico de protección natural cuando los barrancos atraviesan aquellas unidades que se han clasificado como suelos rústicos de protección natural. De esta manera se asegura el mantenimiento de unos de los procesos ecológicos esenciales relacionados con la escorrentía superficial y la minimización de riesgos de inundación.

Casi todas las áreas definidas como de interés para la flora por albergar poblaciones de especies amenazadas quedan perfectamente protegidas desde el planeamiento por encontrarse en los principales barrancos del municipio, y por tanto están amparadas por las categorías de suelo especificadas anteriormente. Para la protección específica de la población de *Anagyris latifolia*, catalogada En Peligro de extinción por el Catálogo de Especies amenazadas de Canarias y localizada en las proximidades del campo de fútbol de Granadilla Casco, se ha ampliado la superficie de suelo rústico de protección natural que amparaba la montaña de vecina. La superficie propuesta engloba el espacio ocupado actualmente por la población así como su entorno inmediato con el fin de favorecer su regeneración.

Los impactos sobre la fauna son más severos que sobre la flora. Una buena parte de las llanuras costeras donde habitan ciertas especies estepáricas amenazadas y ciertos enclaves de interés para la fauna como los arenales o médanos costeros del entorno de Montaña Roja podrán verse afectados, bien porque las actuaciones se vayan a desarrollar directamente sobre su suelo o bien porque se planteen en su entorno más próximo. Este es el caso de los

suelos urbanizables correspondientes al Polígono Industrial de Granadilla y la ampliación tanto por el norte como por el sur de las instalaciones aeroportuarias del Reina Sofía que han sido clasificación como suelos rústico de protección de Infraestructuras, en virtud de lo establecido en el Plan Director del Aeropuerto. En menor medida en cuanto al tamaño del área de interés, aunque no por su importancia, se encuentra gran parte del sector meridional de la unidad 17 en el lugar conocido como EL Topo, un área considerada como IBA (Important Bird Área) por diversas organizaciones. El resto de las zonas consideradas por el estudio de contenido ambiental como importantes de cara a la conservación de la diversidad faunísticas del municipio se encuentran amparadas por categorías de suelo (rústico de protección natural y paisajística) que en principio aseguran su conservación.

Desde el punto de vista de los elementos más relevantes de la gea situados fuera de Espacios Protegidos (los numerosos conos volcánicos), su conservación parece estar garantizada desde el planeamiento al haberse categorizado como rústico de protección natural, salvo uno de ellos situado al este de San Isidro clasificado como suelo rústico de protección minera, aunque el impacto se considera positivo, pues se determina que para poder obtener la autorización para el desarrollo de la actividad extractiva, el promotor deberá ceder anticipadamente todo el suelo para destinarlo a parque urbano, cesión que se hará efectiva una vez se finalice la actividad extractiva, por lo que el plan de restauración que se presente en este ámbito extractivo de carácter insular de La Montañita deberá dejar el terreno en las condiciones adecuadas para el desarrollo futuro de dicho parque urbano.

Para el suelo agrícolamente útil, la situación es mucho más diversa pues una gran parte de las áreas donde se encuentran los mejores suelos han sido destinadas desde el planeamiento al mantenimiento de la agricultura tradicional (suelo rústico de protección agrícola tradicional) o bien intensiva (suelo rústico de protección agrícola intensivo), pero un buen porcentaje de los que rodean a asentamiento rurales y urbanos serán ocupados por ampliaciones de zonas habitadas.

Por último, los elementos más importantes del patrimonio arqueológico han sido declarados Bienes de Interés Cultural en virtud de lo establecido en la Ley 4/1999 de Patrimonio Histórico de Canarias. Para éstos ámbitos el Plan ha establecido su categorización como suelo rústico de protección cultural. El resto de los yacimientos que aparecen en el plano correspondiente no se les otorga tal protección y por tanto quedan sometidos exclusivamente a la protección cautelar establecida en dichas Ley.

Como conclusión puede decirse que buena parte de los principales valores ambientales del municipio en virtud a su rarezas, singularidad y representatividad y/o amenaza en el contexto insular y regional se encuentran bien protegidos por la clasificación de suelo que le ha sido otorgada por el Plan General, salvo los casos concretos mencionados para la fauna donde se originaran impactos importantes.

No obstante, esta afirmación no significa que la adecuación entre las determinaciones del planeamiento a la calidad para la conservación de los diferentes sectores territoriales o unidades ambientales sea la óptima. Muy al contrario, se pueden identificar diversas divergencias entre la calidad para la conservación de las unidades y el destino que le da el Plan General. La mayor parte de éstas se derivan de las determinaciones del Plan Insular que ubica en la franja costera del municipio diversas áreas de interés estratégico para la isla (ampliación del aeropuerto, polígono industrial, puerto, etc.) y a la ocupación residencial o turística de una buena parte del litoral municipal.

En esta línea, resumimos a continuación la adecuación o divergencia entre los valores de calidad para la conservación del territorio y la clasificación y categorización de suelo propuesta con el fin de analizar la adecuación ambiental del plan, no sólo en los punto o localidades donde existen aquellos elementos del medio sobresalientes, sino en todo el ámbito municipal.

Todas las unidades que, a tenor de sus valores ambientales, presentan el mayor mérito para ser conservado (calidad para la conservación alta) han sido clasificados por el Plan General como suelos rústicos de protección natural, salvo algunos sectores del barranco del Río que se han incluido dentro de la categoría de suelo rústico de protección paisajística. Ambas categorías están destinadas a la protección ambiental de los conjuntos.

Para las cuatro unidades con calidades medias-altas la situación es diferente pues aparecen algunas clases y categorías de suelo que para nada se adecuan a sus valores naturales. Únicamente la unidad que engloba los escobonales de las medianías altas (unidad 3) se encuentra en su totalidad protegida por suelos rústicos de protección natural lo que asegura una franja de amortiguación entre los Espacios Protegidos de la cota más alta (Corona Forestal) y las medianías del municipio. Otras dos unidades presentan la mayor parte de su superficie cubierta por suelos rústicos de protección natural pero incluyen sectores destinados a la explotación minera que para nada se adecuan a sus valores de calidad para la conservación. Por su parte, la adecuación entre el destino que el Plan General le da a la unidad correspondiente a los Llanos del Aeropuerto (unidad 21) y la calidad para la conservación estimada por el contenido ambiental es nula, pues la ordenación propuesta establece, por indicación directa del Plan Director del aeropuerto y Plan Insular, un suelo rústico de protección de Infraestructura, para la mayor parte de la unidad y un suelo rústico de protección territorial para un pequeño sector.

Dentro de la categoría de suelo rústico también se encuentra 4 de las 9 unidades que tienen valores medios en su calidad para la conservación, mientras que en otra la presentan únicamente en una parte de su superficie pues el resto está destinado a suelo rústico de protección agraria tradicional (Medianías del Sudoeste de la Cruz de Tea-unidad 8). Aún así esta categoría de suelo se adapta perfectamente a la vocación de la unidad pues su principal valor es la presencia de cultivos tradicionales. También acorde con su capacidad se encuentra la unidad 34 (Lomo de Manuel Díaz-Lomo el Vallito) a pesar de que esta categoría permite la instalación de invernaderos, actividad a todas luces impactante desde el punto de vista paisajístico. Para el resto de las unidades la

adecuación entre determinaciones de planeamiento y vocación natural es nula pues se destinan exclusivamente al desarrollo residencial (unidad 19) o industrial (unidad 28 y 29).

Las calidades medias-bajas son por lo general unidades caracterizadas por un entorno agrícola con o sin asentamientos poblacionales y ubicados en las medianías, aunque también pueden ser áreas naturales sin valores ambientales relevantes o espacios de agricultura intensiva de la costa. Para las unidades englobadas en el primer caso el Plan General alterna los suelos rústicos de protección agraria con los asentamientos rurales por lo que la adecuación a sus valores ambientales es alta. Únicamente en las unidades 13 y 37 aparecen pequeños sectores que el planeamiento destina a otros usos no compatibles con sus valores como pueden ser suelos urbanos y urbanizables en el caso de las Chozas de Abajo-Las Capellanías (unidad 13) y suelo rústico de protección minera en el caso de Chimiche (unidad 37). Las áreas costeras de La Guirra-El Confital, áreas con agricultura intensiva en la actualidad, presenta una categoría que reconoce este hecho aunque se han delimitado sectores de suelo urbanizable. Dentro del segundo grupo de unidades con calidad para la conservación media-baja asume la mayor parte de los nuevos suelos urbanos y urbanizables con destino residencial para el crecimiento del núcleo urbano de San Isidro, aunque no en toda su superficie sino en parte de ella. La superficie restante se ha clasificado como suelo rústico de protección territorial a pesar que su vocación principal sería la de áreas de crecimiento de usos agrícolas, que en cualquier caso se permiten, o la regeneración natural. Por último se encuentra el Área Costera del Suroriente Municipal (unidad 32) y Chimiche (unidad 37). El primer caso se destina a infraestructuras relacionadas con el futuro puerto mientras que en el segundo, un área actualmente bastante degradada por extracción de tosca, se destina al mantenimiento de esta actividad. En ambos casos se están ocupando los suelos de menor calidad para la conservación, ya que como veremos las calidades bajas se reservan a áreas urbanas ya existentes, lo que no indica que su adecuación a los valores ambientales sea la adecuada.

Por último las calidades bajas se corresponden con los límites actuales de los núcleos urbanos, polígonos industriales e instalaciones aeroportuarias y que desde el plan general se amplían ocupando espacios de las unidades que le rodean y que se han ido comentando en los párrafos anteriores.

Respecto a las infraestructuras planteadas, dos merecen especial atención: el tren y la carretera de circunvalación a San Isidro. La primera discurrirá por áreas que serán previamente transformadas por la ampliación del aeropuerto mientras que la carretera irá pegada al área de expansión urbana de San Isidro por lo que no originará una transformación del territorio mucho mayor de la que ya causan la propia ampliación urbana.

Atendiendo a este análisis se puede concluir que la adecuación a los valores ambientales del municipio de las determinaciones del plan puede ser valorada como media, pues a pesar de que se conservan los principales procesos ecológicos y los elementos naturales y culturales más relevantes, y que las categorías de suelo propuestas están acorde con la capacidad de acogida y calidad para la conservación de muchas de las unidades, existen otras que sin embargo se ven afectadas por propuestas de ordenación que se alejan de la que sería más apropiada a juzgar por la calidad de conservación estimada para ellas.

La principal discordancia aparece en el ámbito delimitado por el Plan Insular denominado Los Cármes, que teniendo un alto mérito para ser conservados, desaparecerán por completo por futuras extracciones. En esta misma situación se encuentra también los Llanos del Aeropuerto (unidad 21), Llanos de La Máquina (unidad 19), Hoyos Blancos Llanos Letrados (unidad 28) y Llano de Casas de Las Montañas (unidad 30), todas ellas afectadas por determinaciones de instrumento de planeamiento de orden superior (PIO de Tenerife).

El resto de las determinaciones del planeamiento impactantes se realizan en los suelos de menor calidad para la conservación (calidades media-bajas). Sobre estas unidades recae el crecimiento del Polígono Industrial hacia el Este.

También sobre este tipo de unidades se establecen los nuevos crecimientos urbanos y de los asentamientos rurales.

A continuación se identifican y caracterizan los impactos en aquellas unidades donde se producen las principales discordancias. Se presta especial atención a los crecimientos del suelo urbano, urbanizable, de asentamientos rurales y al suelo industrial y minero, identificando sobre qué variable se producirá el principal impacto con el fin de sugerir las medidas correctoras oportunas.

9.3.3. ANÁLISIS Y JUSTIFICACIÓN DE ALTERNATIVAS.

Dado el carácter de documento de Texto Refundido, no se presentan alternativas, pues se considera que las Normas Subsidiarias de Planeamiento, el Avance del Plan General, la aprobación inicial del Plan General y la aprobación provisional son en sí mismas alternativas al mismo.

9.3.4. VALORACIÓN DE IMPACTOS

La siguiente tabla ilustra el grado de impacto entre los diferentes sectores de suelo urbano, urbanizable, de asentamientos rurales y suelo industrial y minero, y la calidad para la conservación donde se desarrollan estas propuestas urbanísticas, lo que nos permite localizar los impactos y reflejar su magnitud a escala de planeamiento. Con todo ello, y para cada uno de estos sectores se identifican posteriormente las variables sobre la que se producirá el principal impacto con el fin de sugerir las medidas correctoras oportunas. Para su valoración se ha utilizado la nomenclatura contenida en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico.

CATEGORÍA DE SUELO	UNIDADES A LAS QUE AFECTA	IMPACTO
SUELOS URBANOS NO CONSOLIDADOS		
Yaco	Unidad 16 Unidad 39	Poco Significativo Significativo
Altamira-1	Unidad 13	Nada Significativo
Casco Histórico de Granadilla	Unidad 12	Positivo
Entorno de San Isidro	Unidad 17	Poco Significativo
San Isidro	Unidad 15	Nada Significativo
Entorno de El Médano	Unidad 27	Poco Significativo
Los Abrigos	Unidad 19 Unidad 22	Poco Significativo Poco Significativo
Unelco	Unidad 31	Poco Significativo
Disa	Unidad 31	Poco Significativo

SUELOS URBANIZABLES NO SECTORIZADO DIFERIDO		
Norte y Este de San Isidro	Unidad 15	Significativo
SUELOS URBANIZABLES NO SECTORIZADO ESTRATÉGICO		
Sector Próximo a autopista	Unidad 17 Unidad 28	Significativo Muy Significativo
SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO TURÍSTICO		
Entorno de El Médano	Unidad 17 Unidad 27	Poco Significativo Poco Significativo

SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADO NO ORDENADO RESIDENCIAL		
Cumbres de yaco	Unidad 16	Poco significativo
Médano Park	Unidad 17	Poco Significativo
Aguadulce	Unidad 22	Poco Significativo
SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADO NO ORDENADO EQUIPAMIENTO / RECREATIVO		
La Trinchera	Unidad 17	Poco Significativo
SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO INDUSTRIAL		
La Montañita	Unidad 15	Significativo
SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADO NO ORDENADO INDUSTRIAL /ESTRATÉGICO		
Polígono de Granadilla I	Unidad 30 Unidad 28	Muy Significativo Muy Significativo

SUELOS URBANIZABLES SECTORIZADO ORDENADO INDUSTRIAL / ESTRATÉGICO		
Polígono de Granadilla II	Unidad 30	Muy Significativo
Sector estratégico I.T.E.R.	Unidad 30	Muy Significativo
	Unidad 28	Muy Significativo
SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO ORDENADO TURÍSTICO		
Canarias- Sol	Unidad 22	Poco Significativo
SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO ORDENADO RESIDENCIAL		
Los Martines	Unidad 17	Significativo
La Jurada	Unidad 17	Poco Significativo
Las Acacias	Unidad 17	Poco Significativo
Los Cardones	Unidad 16	Poco Significativo
Camino de La Trinchera	Unidad 17	Poco Significativo
El Saltadero	Unidad 16	Nada Significativo
Cuevas de Cho Portada	Unidad 16	Nada Significativo
Acceso a Granadilla	Unidad 13	Poco Significativo

INFRAESTRUCTURAS Y DOTACIONES		
Tren		
Nueva Red viaria		
Circuito de Rallye	Unidad 15	Muy Significativo
Cooperativa del Carmen	Unidad 17	Significativo
Ampliación aeropuerto	Unidad 21	Muy Significativo
	Unidad 19	Significativo
	Unidad 17	Significativo
	Unidad 22	Muy Significativo
	Unidad 25	Muy Significativo
Puerto e instalaciones anejas	Unidad 31	Poco Significativo
	Unidad 32	Significativo
	Unidad 34	Muy Significativo
	Unidad 30	Ámbito con Evaluación de Impacto Ambiental

AMPLIACIÓN ASENTAMIENTOS RURALES		
Cruz de tea		Significativo
La Fuente		Significativo
Los Barrancos		Significativo
La Higuera		Significativo
Vicácaro		Significativo
Cruz de Las Ánimas		Significativo
Charco del Pino		Significativo
El Draguito		Significativo
Las Palomas		Significativo
El Desierto		Significativo
Los Blanquitos		Significativo
Chimiche		Significativo
Las Rosas		Significativo
Las Vegas		Significativo
Altamira		Significativo
Altamira-2		Significativo
Vista Gorda		Significativo
Los Lomitos		Significativo
El Salto		Significativo

SUELO RÚSTICO MINERO		
Altos de Granadilla	Unidad 5	Muy Significativo
Cono Volcánico de San Isidro	Unidad 39	Positivo
Chimiche – San Isidro	Unidad 37	Significativo
Oeste del Barranco del Río	Unidad 33	Muy Significativo

Aunque a nivel de planificación la metodología propia para la determinación de áreas del territorio donde se originarán impactos se corresponde con el procedimiento realizado en el paso anterior, en el que se contrasta la capacidad de uso intrínseca del territorio con los valores de calidad y fragilidad ambiental integrado en el plano de calidad para la conservación, a continuación se procede a una valoración detallada e indicación del signo de los impactos inducidos, en cumplimiento del art 10.e del Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Contenido Ambiental de los Instrumentos de Planeamiento. No obstante debemos indicar que el grado de detalle de la información proporcionada por el Plan General no permite identificar impactos concretos sobre las diferentes variables del medio pues ello dependerá de la forma en cómo se conciban los proyectos para las actividades permitidas en cada tipo de suelo. Por ejemplo, la intensidad del impacto del suelo urbanizable sobre la hidrología superficial vendrá condicionada no sólo por la formas del terreno específicas, imposibles de determinar a la escala de trabajo, sino también por el diseño del Plan Parcial correspondiente.

Muchos de los impactos asociados al proceso urbanizador son genéricos para cualquier lugar. Así la destrucción total del suelo sobre el que se asienta, el aumento de la escorrentía superficial y disminución de la infiltración del agua, desaparición total de la vegetación y flora y fauna propia, cambios en el microclima local y entorno inmediato, contaminación de acuíferos por vertidos de aguas residuales o industriales, generación de residuos urbanos o industriales, etc., aparecen en cualquier proceso urbanístico. Por ello creemos conveniente que habida cuenta de la escala de trabajo y los objetivos del contenido ambiental, sólo debemos indicar y caracterizar el impactos sobre aquellas categorías de mayor valor de las principales variables afectadas y los lugares donde se generan y su fuente principal. Así, aunque en todos los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable se destruirá el suelo, únicamente se valorará para aquellos sectores en los que el suelo sea relevante desde el punto de vista agrícola, ecológico, científico, etc.

En el plano de impactos ambientales se resume el resultado de los impactos para cada una de las actuaciones que se reflejan en la tabla anterior.

a) Impactos sobre el clima.

Para esta variable el impacto más importante vendrá indudablemente asociado a los espacios destinados a instalaciones relacionadas con AENA así como a las grandes superficies propuestas por el Plan General como áreas estratégicas industriales y de infraestructuras portuarias. En conjunto ocupan la mayor parte de la superficie entre la costa y la autopista TF-1 y aunque los efectos de la contaminación atmosférica se verán atenuados por un régimen de vientos que favorece la dispersión de contaminantes, no hay que despreciar su importancia. Es difícil prever desde el planeamiento los valores que se alcanzarán pero se deben establecer criterios que permitan su seguimiento y control. Los estudios de impacto a los que están sometidos los proyectos industriales son una herramienta válida pero no permiten conocer el efecto acumulativo de muchos proyectos por lo que se deberá establecer algún sistema de control que asegure una alta calidad atmosférica en el municipio.

b) Impactos sobre la hidrología e hidrogeología

Son varios los niveles de aproximación al análisis de impactos de esta variable. Por un lado las nuevas ocupaciones del suelo previstas modificarán las condiciones originarias de esorrentía superficial como consecuencia de movimientos de tierra, desmontes, etc., así como el funcionamiento hidrogeológico debido a la impermeabilización de la superficie. La magnitud de estos impactos a la escala de trabajo no será importante pues el Plan General ha conservado las grandes redes hidrográficas a través de una adecuada clasificación de suelo y de la normativa de desarrollo. Además los estudios de contenido ambiental que desarrollen los Planes Parciales para los suelos urbanizables determinarán su magnitud en cada punto y propondrán las medidas correctoras oportunas.

En este sentido el análisis principal de los impactos sobre la hidrología e hidrogeología están asociados a la magnitud del consumo de agua previsto a tenor del dimensionamiento poblacional realizado por el Plan General, y el vertido de aguas residuales al subsuelo asociado a los núcleos urbanos y las grandes áreas industriales. Pocas partes del municipio tiene alcantarillado y el sistema de depuración se encuentra en proyecto, por lo que el impacto sobre el subsuelo que se generará es altísimo si se hace efectiva la gran población para la que se ha diseñado el plan y la ocupación de los grandes espacios estratégicos de la costa, si no se desarrollan las instalaciones que el Plan Hidrológico contempla.

En lo que a consumo de agua se refiere el incremento de la demanda va a ser muy importante con la población estimada y en la misma medida el impacto en relación a la sobreexplotación de los recursos hídricos propios del municipio también podría ser alto si bien no se poseen datos para su dimensionamiento real, aunque se prevé el desarrollo de una desaladora de mar en el ámbito del Puerto y del Polígono Industrial.

c) Impactos sobre la geología y geomorfología

Se asocia fundamentalmente a las áreas destinadas por el planeamiento a suelos rústicos mineros. La valoración de la magnitud del impacto asignado a cada una de ellas dependerá de que exista o no una cantera previa pero en cualquier caso siempre será como mínimo significativo. Los mayores valores han correspondido evidentemente al ámbito de Los Cármes incluido en el Plan Insular como extractivo, una pequeña cantera que se encuentra en un entorno clasificado como de protección paisajística, en las cotas altas del municipio, y con otra en las proximidades de Chimiche localizadas en un entorno donde domina el suelo rústico de protección agraria. Este tipo de actividad genera, además de una modificación total de la gea, importantes impactos sobre el paisaje.

d) Impactos sobre el suelo

La expansión de todos los asentamientos rurales en las medianías así como la del núcleo urbano de San Isidro por su lado oriental y el Centro Insular de Deportes del Motor de Atogo, son los principales orígenes de la previsible pérdida del suelo más fértil del municipio. El crecimiento urbano en estos puntos se hará a costa de la desaparición de áreas agrícolas productivas que en el caso de las medianías posee además el valor añadido por la pérdida del paisaje tradicional.

e) Impacto sobre la vegetación y flora

Existe una pérdida irremediable del ecosistema por la ocupación de los nuevos espacios urbanos pero su magnitud no es alta si, al igual que con otras variables, lo valoramos exclusivamente atendiendo a la destrucción de áreas de interés para la flora. No obstante, no se escapa la gran cantidad de superficie de suelo destinado no sólo a usos urbanos e industriales sino también agrícolas lo que conducirá a una desaparición casi total de las comunidades xéricas que quedarán relegadas a los enclaves de suelo rústico de protección ambiental. Dentro de las áreas que se van a transformar no se identificaron especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias aunque si es previsible la existencia de otras incluidas en La Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de Especies de la Flora Vasculare Silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias cuya conservación, deberá regirse por sus propias determinaciones.

f) Impacto sobre la fauna

El impacto de mayor magnitud está relacionado con la ocupación de áreas que desde el contenido ambiental se han identificado como de interés faunístico. Son los suelos estratégicos del entorno del Aeropuerto, el estratégico industrial de Granadilla, así como el sector de Los Martines, los que afectarán a estas áreas originando un impacto significativo. En el resto del territorio las afecciones a la fauna se deben a la pérdida de hábitat mencionado en el párrafo anterior.

g) Impacto sobre el paisaje

Los impactos paisajísticos principales se identifican preferentemente con los grandes procesos de transformación de la costa, con las grandes áreas estratégicas a tenor no sólo de la tipología de las edificaciones y construcciones que se plantearán sino también de la gran accesibilidad visual de las áreas. Es aquí donde se puede valorar el impacto como muy significativo, mientras que en el resto del territorio también se originarán impactos paisajísticos importantes, sobre todo en los suelos agrícolas intensivos debido a los invernaderos y en los espacios destinados a dotaciones, equipamientos (como el Centro Insular de Deportes del Motor de Atogo) e infraestructuras viarias. Los usos y actuaciones permitidos o autorizables en suelo rústico de protección agraria pueden provocar cambios sustanciales en las tipologías tradicionales con la pérdida del valor patrimonial de este tipo de paisajes de medianías.

h) Impacto sobre usos y aprovechamientos

Los cambios de usos más relevantes podrían ser la pérdida de cultivos en explotación a favor del avance urbanístico como ya se indicó en el epígrafe referentes a suelos. Sin embargo la magnitud del cambio no debe ser muy significativo pues la agricultura no supone hoy en día la actividad dominante del municipio.

Por otro lado la incorporación a la economía local de actividades de gran relieve insular como son las grandes operaciones estratégicas industriales, Puerto, etc. generarán importantes cambios en la estructura económica y social del municipio que por un lado son de carácter positivo (empleo) pero por otro producen numerosos impactos negativos.

i) Patrimonio arqueológico

Desde el punto de vista de los usos ordenados por el aprovechamiento los impactos sobre el patrimonio pueden originarse con los nuevos crecimientos urbanos residenciales, turísticos e industriales así como con la agricultura, pues coexisten áreas con ese destino con elementos del patrimonio arqueológico y etnográfico cuya conservación es necesaria.

j) Generación de residuos

El incremento en la generación de residuos sólidos urbanos será muy notorio como corresponde al incremento poblacional esperado, pero también será importante la generación de residuos industriales, muchos de ellos pertenecientes a las categorías de tóxicos y peligrosos. Por último hay que hacer mención a la generación de residuos agrícolas que frecuentemente son vertidos en el medio rural sin control generando impactos ambientales y paisajísticos significativos. En todos los casos la magnitud vendrá determinada por la forma en cómo se gestionen su almacenaje temporal, recogida y depósito definitivo.

k) Tranquilidad y sosiego

Se originan principalmente por la compatibilidad de usos en un mismo sector del territorio y dentro de las mismas edificaciones. Así, en los asentamientos rurales puede haber problemas de olores, ruidos, etc. relacionados con la convivencia de actividades primarias, talleres industriales y las residencias. En los núcleos urbanos ocurre lo mismo con la posibilidad de coexistencia de lugares de ocio (restaurante, bares, etc) y talleres industriales con la necesaria tranquilidad de los usos residenciales, si la ordenanza municipal así lo permite.

Por otro lado, en los polígonos industriales pueden generarse también problemas de convivencia de usos pero que están más relacionados con riesgos que con el aspecto tratado en este epígrafe.

Todos los impactos que se han mencionado anteriormente son originados también por las infraestructuras planteadas por el Plan General.

Como indicamos al inicio del epígrafe hay otros muchos impactos relacionados con el proceso de desarrollo de las determinaciones del Plan como la fase de ejecución de las edificaciones y obras, y las fases de construcción y funcionamiento de las nuevas áreas a urbanizar. Así, al menos en el planeamiento de desarrollo, estas fases llevan su propio contenido ambiental que a nuestro juicio es el momento adecuado para definir los impactos y las

medidas correctoras oportunas. No obstante en el próximo epígrafe se darán, además de las medidas correctoras que surjan del análisis de impacto elaborado en este estudio, otras determinaciones o medidas correctoras de carácter general para dichas fases referentes a movimientos de tierra, desmontes, destino de los escombros generados, lugares de extracciones, reutilización de suelo, adaptación de la red de comunicaciones a las formas del relieve, conservación de valores naturales singulares, conservación del paisaje, vertido de aguas residuales, materiales alternativos en la edificación ajardinamiento, mobiliario urbano, minimización de molestias a la población durante la fase de obras, etc.

Para muchas de estas medidas no se ha encontrado encaje dentro del desarrollo normativo del Plan por lo que quedan como sugerencias del contenido ambiental, o se conciben como directrices para la elaboración de las ordenanzas municipales, para los estudios de impacto ambiental de los proyectos cuando proceda o para los contenidos ambientales del planeamiento de desarrollo, instrumentos donde quizás sea más adecuada su incorporación debido al detalle de su propio contenido.

9.4.- MEDIDAS CORRECTORAS O PROTECTORAS. DETERMINACIONES EN LAS DIFERENTES CATEGORÍAS DE SUELO.

Las determinaciones que aquí se incorporan hacen referencia a los artículos 6 a 9 del Reglamento de Contenido Ambiental. Se indica además aquellas que han sido incluidas en las Normas Urbanísticas en cumplimiento de lo establecido en el artículo 10.5 de dicho Decreto. Además de las medidas de ordenación contenidas en el documento por el cual se ha clasificado y categorizado en cada caso con los tipos de suelo más adecuado, el Plan General recoge en su normativa diferentes determinaciones encaminadas a proteger los valores propios de cada zona.

El régimen de usos contenido en las Normas Generales se ha elaborado en este sentido así como las condiciones de uso y edificaciones que se autoricen. No obstante, el nivel de detalle del contenido propio del Plan General dificulta la posibilidad de sugerir medidas correctoras concretas para muchos de los impactos asociados a los procesos urbanísticos, agrícolas, etc., por lo que en muchos casos nos ceñimos a la remisión a estudios de impacto ambiental, contenidos ambientales de planes parciales o a las ordenanzas municipales correspondientes como instrumentos más adecuados para definir dichas medidas.

Aún así, se han listado a continuación todas las medidas contempladas a lo largo del desarrollo normativo del Plan así como otras propuestas por este estudio de contenido ambiental, y que sin tener fuerza vinculante, son tratadas como recomendaciones para el desarrollo del planeamiento.

9.4.1. DETERMINACIONES EN SUELO RÚSTICO

- A) Condiciones para la defensa y recuperación de los valores naturales y los usos tradicionales del suelo rústico y del mantenimiento del carácter excepcional de las implantaciones, construcciones o instalaciones en dicho medio.

El Plan General establece en su articulado algunas determinaciones de carácter general encaminadas a la conservación del medio ambiente municipal aunque no pueda ser considerado una medida correctora específica a ningún impacto. Entre éstas se encuentra el art. 5.1.1 de las Normas Generales cuando para evitar la erosión y conservar y mantener el suelo y el equilibrio agrológico y ecológico remite al deber general, establecido legalmente, de los propietarios de mantenerlos en condiciones precisas.

Por su parte la ordenación dentro de los Espacios Naturales Protegidos se efectúa a través de sus propios instrumentos de ordenación y con carácter transitorio el Plan establece como medida protectora un régimen de usos muy restrictivo (art. 2.1.2. A y 2.1.8 de las Normas Generales) cuya finalidad es garantizar la conservación de sus valores durante este periodo.

Tanto dentro de dichos espacios como fuera de ellos pero calificados como suelos rústicos de protección ambiental, se garantizan la conservación de los recursos naturales por la prohibición de los actos de construcción de edificación o de uso que comporten un riesgo significativo para la integridad de los valores naturales y la capacidad productiva de los suelos (art. 5.1.5. 3), y además se le otorga un régimen de usos muy restrictivo (art. 5.2.1). De manera específica se prohíbe en estos suelos la apertura de nuevos caminos y se fomenta la conservación de los antiguos (art. 5.1.5.4).

Para cualquier categoría de suelo rústico se establece además que las edificaciones adoptarán cuantas medidas sean necesarias para proteger el ambiente del medio en el que se inserta, garantizando la restauración de las condiciones naturales de los terrenos y de su entorno inmediato tras la finalización de las obras.

Para controlar de manera genérica los usos más impactantes en el territorio, el Plan General a través de su desarrollo normativo asegura la incorporación de cuantas medidas correctoras se consideren necesarias para la preservación del medio ambiente, a través de la siguiente determinación:

“Todos los usos, construcciones, edificaciones e instalaciones permitidos o autorizables y que estén sometidos a evaluación de impacto ambiental según lo establecido en la ley 11/1990 deberán incorporar las medidas correctoras y condicionantes ambientales que dichos estudios establezcan. Cuando no proceda su aplicación deberán cumplirse además las determinaciones contenidas en el presente Plan y en la normativa sectorial vigente y lo que en su momento establezcan las Ordenanzas Ambientales que se elaboren en cumplimiento del artículo 5.1.3. de la Ordenación Pormenorizada”.

Además de esta determinación genérica, en algunos casos el Plan hace hincapié en este mecanismo para usos frecuentes y altamente impactantes. Así, se establece como medida correctora la obligatoriedad de someter a evaluación de impacto ambiental la apertura de nuevas pistas y caminos si bien es cierto que únicamente será posible en los supuestos contemplados en la Ley 11/1990. Además sólo permite aquellos relacionados con la actividad agropecuaria o los contemplados en Calificaciones Territoriales y Proyectos de Actuación Territorial.

Tanto para éstas como para el resto de usos, edificaciones y construcciones, el Plan General determina, que se elaborarán Ordenanzas que amplíen la normativa de Actividades Clasificadas y que además contendrán aspectos de carácter ambiental (art 5.3.1. de Normas Pormenorizadas). Tal y como se ha manifestado anteriormente dentro de estas Ordenanzas tienen cabida la mayor parte de las medidas correctoras que se establezcan en este documento así como todos aquellos criterios de carácter ambiental, no especificados aquí, que permitan disminuir o corregir los impactos asociados a todos los usos y edificaciones autorizables en suelo rústico.

En esta línea se reafirma el Plan General cuando vuelve a hacer referencia a las Ordenanzas Ambientales en diferentes uso. Así, establece que las medidas correctoras concretas que deben seguir para su adecuación ambiental las actividades e instalaciones ganaderas que se permitan o autoricen en el suelo rústico, además de las establecidas por Estudios de Impactos Ambientales cuando proceda, son las recogidas en la legislación sectorial, en la normativa reguladora de las Actividades Clasificadas y Ambientales según se establece en el artículo 5.6.4 de la Normativa Pormenorizada. De igual manera establece que los impactos generados por los usos terciarios e industriales en cualquiera de las formas de industria y categorías de suelo rústico deben ser corregidos atendiendo a lo establecido en la normativa sobre Actividades Clasificadas, las Ordenanzas Ambientales y las Condiciones Generales para la Edificación en suelo rústico (art. 5.5.3.). El artículo 5.9.4.4 de la Ordenación Pormenorizada establece que para permitir un uso recreativo se debe de igual manera cumplir las limitaciones y medidas correctoras derivadas de la legislación

de actividades clasificadas y espectáculos públicos, y en su caso (Centro Insular de Deportes del Motor) los estudios de evaluación de impacto ambiental.

Pero a pesar de que se remite la mayor parte del control ambiental a Ordenanzas, el Plan General regula algunos aspectos concretos destinados a corregir determinados impactos que se mencionan a continuación junto con otras medidas correctoras sugeridas por este estudio que no tienen carácter de norma:

a) Medidas genéricas

Las edificaciones en suelo rústico deben adoptar las medidas necesarias para proteger el medio y restaurar el entorno dañado (art. 5.1.6. 1).

Respecto a los usos recreativos permitidos en suelo rústico (esparcimiento en espacios no adaptados y adaptados) se establece que se debe garantizar al final que las actividades no quedan vestigios significativos de los mismos (art. 5.9.2 de las Normas Pormenorizadas).

Para controlar y corregir el impacto que origina las actividades turísticas especializadas en la naturaleza, el Plan establece en sus art. 5.3.6.2. de las normas pormenorizadas el requisito de que la actividad no supone un riesgo potencial contrario a los valores de la naturaleza y la obligación y restauración del espacio.

b) Medidas correctoras para la Flora y Fauna

Estricto cumplimiento de la Orden de Flora cuando para los usos permitidos en esta clase de suelo sea necesario el desbroce de la vegetación.

Manejo racional del ganado para evitar el sobrepastoreo (pérdida de biodiversidad, erosión , etc.) bien a través de las Ordenanzas Ambientales o de la elaboración de Planes Especiales que regulen la actividad con criterios de conservación del medio.

c) Medidas sobre la hidrología e hidrogeología.

En los barrancos no se admitirá ningún uso que pueda conllevar la reducción de su caudal y se evitarán derrumbes en los márgenes que puedan dar lugar a la obstaculización del libre discurrir de las aguas por el cauce (art. 5.2.2.3).

Todas las edificaciones, construcciones e instalaciones que para su desarrollo necesiten movimientos de tierra será necesario justificar expresamente la no-ocupación de cauces o escorrentías. A tal efecto podrán ser solicitados informes a la Administración con competencias en la materia.

Los vertidos de las aguas residuales generados tanto por las viviendas, comercios, talleres e industrias deberán hacerse conforme al Decreto 174/1994, de 29 de Julio, por el que se aprueba el Reglamento de Control de Vertidos para la protección del Dominio Público Hidráulico.

Uso de sistema de riegos eficaces que disminuyan la cantidad de agua utilizada.

d) Medidas correctoras para los suelos

Ubicación de las edificaciones en los sectores de las parcelas menos fértiles (art. 5.1.6.2).

Retirar el suelo fértil antes de las obras en aquellos casos que sea inevitable su ocupación para su posterior reutilización

e) Medidas correctoras para la conservación del paisaje

En el artículo 5.1.6.2 de las normas se establecen una serie de medidas correctoras para paliar los impactos paisajísticos de las edificaciones y construcciones en suelo rústico, especialmente en lo que se refiere al uso de tipologías tradicionales, cerramientos de fincas y muros de contención así como la prohibición de vallas publicitarias, anuncios, etc.. Dentro de ésta se incluyen también las dotaciones públicas que requieran edificaciones o instalaciones para

los cuales además las normas pormenorizadas establecen en su artículo 5.7.5 que, dentro del suelo rústico, deben proyectarse de forma que produzcan el menor impacto visual y la menor afección al territorio.

Para el control de los impactos paisajísticos derivados de la proliferación de pequeñas canteras se prohíbe desde el Plan General cualquier extracción en el suelo no acotado (clasificado) (art. 5.6.5 Normas Pormenorizadas). Cuando el uso minero es autorizable, se establece la obligatoriedad de su restauración una vez finalizada la autorización de la explotación (art. 5.6.5) así como la de contemplarse las medidas correctoras exigibles por los estudios de impacto cuando proceda.

Prohibición de utilizar invernaderos en las áreas de agricultura tradicional (art. 5.6.3) y para corregir los impactos paisajísticos que genera se remite a un proyecto de medidas correctoras del impacto visual cuando el invernadero supera los 20.000 m² mediante la creación de franjas de vegetación o cualquier otra medida que resulte óptima a tal fin (art 5.3.2.3). En este mismo artículo se establecen medidas como que se deben construir con materiales fácilmente desmontables, no constituyendo en ningún caso una instalación de carácter definitivo.

En el suelo rústico de protección agraria se establecen medidas concretas para que los vallados de fincas particulares se realicen de tal manera que no modifique las características tradicionales de entorno (art. 5.1.6.2.i y 5.1.6.2.j). En el mismo sentido se hacen referencias en el artículo 5.6.3.

También se refleja en el artículo 5.6.4. de la Ordenación Pormenorizada que las instalaciones vinculadas al pastoreo extensivo (vallados) se deben de hacer con métodos y formas del entorno y justificando su necesidad según las características del rebaño.

El emplazamiento de los espacios libres públicos se hará de tal manera que evitará zonas de topografía natural que impliquen desmontes de impacto paisajístico inadecuado

f) Medidas correctoras para el patrimonio cultural

Cualquier construcción, edificación o instalación en suelo rústico que para su desarrollo fuera necesario realizar movimientos de tierra, será necesario justificar expresamente la no afección a yacimientos arqueológicos y etnográficos. A tal efecto podrán ser solicitados informes a la Administración correspondiente. (art. 5.1.5.5 de Normas Generales).

Para la protección del patrimonio cultural el Plan remite el ámbito de los Bienes de Interés Cultural a la elaboración de Plan Especial de Protección según se refleja en el artículo 3.1.3. de Normas Pormenorizadas. El BIC de Charco del Pino está afectado parcialmente por el Asentamiento Rural por lo que el Plan ha incorporado como espacio libre dentro del asentamiento este pequeño sector del BIC.

A través de su delimitación cartográfica, se incluye una protección cautelar del patrimonio arqueológico y etnográfico no sometido a la clase de suelo rústico de protección cultural, haciendo una remisión a la normativa sectorial vigente.

Además en el artículo 3.3.2.7 de las normas pormenorizadas se remite a su inclusión en el catálogo los bienes muebles o inmuebles nuevos que se encuentren mediante expediente instruido al efecto.

g) Generación de residuos

Los proyectos para su edificación contendrán específicamente la solución adoptada para la absorción y reutilización de las materias orgánicas, que en ningún caso podrán ser vertidas a cauces ni bordes de caminos (art. 5.1.5.6 de Normas Generales).

Los residuos sólidos asimilables a urbanos serán recogidos por el servicio municipal de limpieza.

Los residuos tóxicos y peligrosos generados en industrias o talleres ubicadas en suelo rústico deberán ser recogidos por gestor autorizado.

B) Condiciones para el desarrollo de los núcleos rurales existentes

Además de las establecidas en los apartados anteriores se contempla específicamente las siguientes:

En los asentamientos rurales no se permiten nueva ganadería sino el mantenimiento de las existentes.

Los usos compatibles como talleres y ganadería estabulada familiar o artesanal serán autorizables en las condiciones establecidas por las Ordenanzas Ambientales (art. 5.6.4 O.P.)

Muchas de las medidas correctoras que con carácter de recomendación se darán para los suelos urbanizables, son también de aplicación en la ordenación de los asentamientos rurales.

C) Condiciones a que deben sujetarse las infraestructuras.

Se evitarán taludes de grandes proporciones y en cualquier caso deberá contemplarse un tratamiento paisajístico de todos los taludes y desmontes así como garantizar su mantenimiento en óptimas condiciones.

Deberá incorporarse al proyecto, cuando las condiciones técnicas de la vía lo permitan, los apartaderos, las vías de borde peatonal, las plantaciones a borde de carretera con especies resistentes y, a ser posible, autóctonas y del mismo piso de vegetación que la atraviesa.

El ajardinamiento se acometerá con especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes, debiendo ser preferiblemente especies autóctonas.

En las plantaciones sobre aceras deberá proveerse alcorques lo suficientemente amplios para garantizar la supervivencia de las plantaciones en su mayor desarrollo.

Toda actuación referida a las infraestructuras deberá realizarse con prioridad absoluta del criterio de minimizar los impactos medioambientales. A estos efectos primará la alternativa de mayor integración paisajística (art. 5.8.4.2 de Normas Pormenorizadas).

Los trazados de tendidos aéreos se proyectará manteniendo en lo posible una cota y adaptarse al relieve por el que discurre (art. 5.8.5.1. de Normas Pormenorizadas).

Las medidas correctoras específicas para las grandes infraestructuras previstas (Puerto, Tren, Aeropuerto, etc.) serán las que determine el Plan Especial de Infraestructuras que se presente para el desarrollo del sector, el Plan Director del Aeropuerto Tenerife Sur y los estudios de impacto ambiental que se redacten para cada una de las grandes infraestructuras.

9.4.2. DETERMINACIONES EN SUELO URBANO

- Medidas correctoras para conseguir en el suelo urbano consolidado las condiciones adecuadas de habitabilidad urbana y tranquilidad pública en materia de ruidos, olores, vibraciones, etc.

Estas mejoras se consiguen principalmente a través de dos líneas. Por un lado se regula, de manera restrictiva, la compatibilidad de residencial o turístico con otros usos que generalmente son generadores de impacto (industrias, usos primarios, etc.) mientras que por otro se hace referencia a las Ordenanzas Municipales que se redacten para regular numerosos parámetros tendentes a mejorar dichas condiciones, incluido los ambientales (art 5.2.4.1 de Normas Pormenorizadas). Además cuando se permite la compatibilidad de ciertos usos, éstos estarán sometidos en cualquier caso a la Normativa de Actividades Clasificadas. En esta línea, el artículo 5.1.3.de las Normas Urbanísticas remite a la elaboración de una Ordenanza los aspectos ambientales respecto a los usos o actividades clasificadas como molestas, insalubres, nocivas o peligrosas que desarrolle y concrete la regulación contenida en las propias Normas. De igual manera remite a la elaboración de ordenanzas las actividades de Hostelería y Espectáculos públicos la cual deberán contener no sólo los requisitos respecto al ruido sino a otros parámetros ambientales y que además podrá limitar y prohibir dichos usos en calles donde el efecto negativo no se pueda corregir con medidas correctoras (art. 5.2.5.5.6 Normas Pormenorizadas). En la misma línea se ordena el uso residencial respecto a los talleres domésticos o artesanales, los usos de hostelería (bares, cafeterías, etc) y los talleres industriales. Se insiste en el artículo 5.5.3. de las Normas Pormenorizadas que para que se admita el uso industrial en las categorías en el que es compatible con el urbano, deberán cumplir la regulación que contenga las Ordenanzas Ambientales y de Actividades Clasificadas.

Respecto a los yacimientos arqueológicos incluidos dentro del suelo urbano se establecen las mismas medidas correctoras que para el suelo urbano o urbanizable. Se trata simplemente de medidas cautelares mediante su señalamiento cartográfico y su remisión a las medidas cautelares de la Ley de Patrimonio.

El diseño, número y disposición de los espacios libres públicos cuyo destino es la mejora del medio ambiente urbano se regula a través de diversas normas contenidas en el art. 5.7.9. de la Ordenación Pormenorizada.

Para determinados sectores se remite a la elaboración de un Plan Especial de Mejora Urbana para la mejora de las condiciones ambientales y la calidad de vida (artículo 1.1.1.c de las Normas Pormenorizadas).

Existe la posibilidad de incorporar muchas medidas encaminadas a mejorar las condiciones de habitabilidad urbana y ambiental en los suelos urbanos (olores, ruidos, iluminación, tipologías constructivas, materiales de construcción, etc.). La mayor parte de ellas corresponden al nivel de detalle de las Ordenanzas Ambientales por lo que serán incorporadas cuando se redacten, entre las que podrían incluirse, además de lo señalado, las siguientes:

- acondicionamiento de aceras y mejora de firmes de algunos viales.
- dotación adecuada del mobiliario urbano con las características que mejor se adapten al entorno edificado.
- Deberá eliminarse el efecto estético indeseado derivado del tendido eléctrico y telefónico aéreo, así como el cableado sistemático sobre fachadas.
- Ajardinamiento con especies adaptadas a las condiciones ambientales existentes, debiendo ser preferiblemente especies autóctonas, y en cualquier caso, empleando vegetación poco exigente en requerimientos hídricos
- Las edificaciones adosadas y entremedianeras enfoscarán y pintarán el muro en tanto no se ejecute la edificación colindante y el mismo quede visto.

Por otro lado, y en ausencia de alcantarillado, todas las edificaciones deberán cumplir con las determinaciones del Decreto 174/1994, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Control de Vertidos para la protección del Dominio Público Hidráulico así como en las Ordenanzas Ambientales e específicas para la materia que se redacten. Este aspecto también corresponde a las Ordenanzas.

El suministro de agua debe estar garantizado así como la eliminación de basuras.

9.4.3. DETERMINACIONES EN SUELO URBANIZABLE.

A. Determinaciones en suelo urbanizables residencial o turístico

- Medidas para la integración de los nuevos crecimientos urbanos en las unidades de paisaje significativa y en su entorno ambiental inmediato.

Al igual que en los suelos urbanos, el Plan también contempla y regula la compatibilidad de usos con el residencial y remite a la normativa de actividades clasificadas y ordenanzas ambientales las condiciones específicas para su implantación (art. 5.1.3. de ordenación pormenorizada).

En el artículo 1.2.1.2 se establecen medidas de procedimiento para la protección del dominio público cuando no hay deslinde.

Los Planes Parciales que desarrollen los sectores de suelos urbanizables y su contenido ambiental deberán analizar en detalle cada sector y proponer las medidas correctoras oportunas acorde con el nivel de detalle de dicho instrumento. No obstante, dichos planes deben tener en cuenta las siguientes determinaciones, muchas de ellas incorporadas en el capítulo 2 de las normas ordenación pormenorizada:

- Los elementos del paisaje se conservarán e integrarán en el sistemas de espacios públicos (art. 1.2.2.2.b)
- La ordenación propuesta por el plan debe evitar los bordes rectilíneos que no se adapten a la topografía apoyándose en los espacios libres (zonas ajardinadas, etc.) para que la transición entre el suelo urbano y rústico se realice de forma gradual. (art. 1.2.2.2.).
- La orientación de las calles y plazas deberán atender a criterios ambientales tales como la necesidad de protegerlas del régimen dominante de vientos y la necesidad de radiación solar con el fin de incrementar el bienestar social.

- La red viaria se ajustará, si ello es posible, a la topografía natural siempre que ello permita que queden resguardadas de los vientos dominantes.
- Deberá estudiarse la dimensión adecuada de los anchos de calles y plazas, en relación a la alturas permitidas de las edificaciones, para que se den las condiciones ambientales (nivel de soleamiento o umbría adecuado) idóneas tanto en las calles como en las viviendas.
- Los espacios libres y zonas verdes deben ser de fácil acceso, al servicio de la mayor parte de la población residente y que pequeñas áreas se vean integradas en recorridos urbanos peatonales y verdes entre el continuo edificado y siempre protegido de los vientos dominantes.
- Utilizar especies vegetales autóctonas para las zonas verdes, el diseño de las plantaciones deberá atender a la creación de un microclima más adecuado para los usuarios sin entorpecer el de las viviendas anejas.
- Los yacimientos arqueológicos que puedan estar afectados por suelos urbanizables estarán protegidos a través del régimen de protección cautelar de la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias (art 3.1.5. de Normas Pormenorizadas).
- El espacio de El Tescón del Topo incluido dentro del ámbito del sector de Los Martines, y que destacan por su relativa importancia faunística ha sido considerado espacio libre de protección.

Además de todos estos aspectos que han sido incorporados a la normativa del Plan General, otros muchos son remitidos a las Ordenanzas Municipales que son las que deberán regular en mayor detalle los usos y actividades, entre otros para una mayor adecuación ambiental de las construcciones, adecuadas condiciones de habitabilidad urbana, control de las actividades clasificadas, etc. (art. 5.1.3 de normas pormenorizadas). Estas ordenanzas podrán incorporar medidas correctoras acorde a su nivel de detalle y entre las que se sugieren las siguientes:

- Los acabados superficiales de los espacios libres y zonas verdes serán de composición permeable para permitir la infiltración de las aguas de lluvia y disminuir los coeficientes de escorrentía superficial.

- Las superficies asfaltadas se reserva exclusivamente para las zonas de tráfico rodado. Los caminos peatonales se configurarán con terrazos, enlosados alternados con el crecimiento vegetal o similares.
- La urbanización deberá contemplar la adecuada evacuación de aguas de escorrentía y residuales y que el vertido al dominio público hidráulico se realice conforma a la normativa sectorial.
- Hay otros muchos criterios ambientales en relación a las condiciones particulares de las diferentes tipologías edificatorias que se desarrollarán en las ordenanzas ambientales.
- Los vertidos de las aguas residuales generados tanto por las viviendas, comercios, talleres e industrias deberán hacerse conforme al Decreto 174/1994, de 29 de Julio, por el que se aprueba el Reglamento de Control de Vertidos para la protección del Dominio Público Hidráulico.
- En la medida de lo posible se tenderá a la canalización subterránea de todo el cableado, eléctrico y de comunicaciones.

B. Determinaciones en suelo urbanizables industriales.

El impacto ambiental de los suelos urbanizables destinados a polígonos industriales serán corregidos según se establezcan en su correspondiente estudio de impacto ambiental.

Los impactos generados por los proyectos industriales en cualquiera de las formas de industria deben ser corregidos atendiendo a lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental cuando corresponda y en la normativa sobre actividades clasificadas, las ordenanzas ambientales y las condiciones generales para la edificación en suelo rústico (art. 5.5.3. de las Normas Urbanísticas).

Los vertidos de las aguas residuales generados deberán hacerse conforme al Decreto 174/1994, de 29 de Julio, por el que se aprueba el Reglamento de Control de Vertidos para la protección del Dominio Público Hidráulico.

El Plan Especial del Aeropuerto deberá contemplar la conservación del BIC de la Cueva del Hermano Pedro.

Para corregir los impactos sobre la calidad atmosférica producidos por las industrias pesadas, el Plan contempla en el art. 5.5.6. de las Normas Pormenorizadas una serie de determinaciones que deben contener los proyectos de instalación o sus modificaciones.

En cualquier caso las medidas correctoras para el polígono industrial de Granadilla estará regulado por sus propios instrumentos de planeamiento (Plan Especial de Infraestructuras, Planes Parciales y Plan Director del Polígono Industrial de Granadilla, del Puerto y otros que se formulen) además de las siguientes determinaciones incluidas en el Fichero de Ámbitos Urbanísticos y que tendrán que ser tenidas en cuenta y ordenadas por dichos instrumentos:

- Cauces hidráulicos y el posible desvío o canalización de los mismos
- Abastecimiento de agua
- Saneamiento y depuración
- Redes eléctricas
- Redes de telecomunicaciones
- Regulación de los usos indicando el grado de compatibilidad o incompatibilidad entre unos y otros.

Además de éstos, desde el contenido ambiental se recomiendan que dichos planes estudien medidas concretas destinadas a obtener polígonos industriales sostenibles que tengan en cuenta no sólo el efecto de la contaminación y generación de residuos de las industrias individuales sino del conjunto del Polígono.

- Medidas minimizadoras de los efectos ambientales producidos durante la fase de ejecución de los suelos urbanizables.

Será el contenido ambiental del planeamiento de desarrollo el que determinará las condiciones ambientales adecuadas en las que deben desarrollarse los nuevos asentamientos poblacionales o industriales, pero en cualquier caso se detallan a continuación algunas medidas que a modo de recomendación se deben de tener en cuenta por dichos instrumentos:

- Aquellos suelos fértiles que se vean afectados por el proceso de urbanización deberán ser retirados y reutilizados en las espacios ajardinados o habrá que buscarles un destino definitivo acorde a sus cualidades.
- Evitar la compactación de suelo seleccionando en lo posible maquinaria ligera y evitando el tránsito o aparcamientos de vehículos en las zonas no diseñadas al efecto.
- Controlar la emisión de partículas a la atmósfera mediante el riego de las superficies desbrozadas y expuestas, incluido pistas, movimientos de tierras, etc..
- La flora incluida en la Orden de Flora deberá atenderse en función de lo estipulado en el Decreto que la regula.
- Deberá establecerse las medidas adecuadas para evitar los vertidos de aceites de maquinarias y otras residuos contaminantes accidentales.
- Deberán tomarse la medidas oportunas para reducir el impacto sonoro para con las viviendas aledañas a las obras.
- Los escombros generados durante las obras deberán de depositarse en vertedero autorizado.

9.4.4. DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

Se dan las mismas directrices que se dieron como determinaciones para los planes parciales respecto a los espacios libres y son las siguientes, además de los contenidos en el artículo 5.7.9 de las normas pormenorizadas:

- Los espacios libres y zonas verdes sean de fácil acceso, al servicio de la mayor parte de la población residente y que pequeñas áreas se vean integradas en recorridos urbanos peatonales y verdes entre el continuo edificado y siempre protegido de los vientos dominantes.
- Los acabados superficiales de los espacios libres y zonas verdes serán de composición permeable para permitir la infiltración de las aguas de lluvia y disminuir los coeficientes de escorrentía superficial. Las superficies asfaltadas se reserva exclusivamente para las zonas de tráfico rodado. Los caminos peatonales se configurarán con terrizos, enlosados alternados con el crecimiento vegetal o similares.

En Santa Cruz de Tenerife, julio de 2004

fdo. Jorge Coderch Figueroa

ANEXO: RELACIÓN DE DOCUMENTOS Y PLANOS

Los documentos y planos que conforman el Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, son los que se enuncian a continuación:

- Memoria y Cuadros de características de la ordenación
- Normas Generales
- Normas de Ordenación Pormenorizada
- Anexo: Convenios Urbanísticos
- Memoria de la Información pública
- Fichas e Informes de las alegaciones sugerencias a la Aprobación Inicial (Tomo I - Tomo IV)
- Fichero de Ámbitos Urbanísticos y del Sistema General Viario
- Programa de Actuación
- Planos de Ordenación Estructural (clasificación del suelo y estructura general)
- Planos de Ordenación Pormenorizada (sobre ámbitos, tipologías usos pormenorizados y gestión).
- Además forma parte integrante de este Plan General la totalidad del Documento de Información y el Avance de planeamiento.

A continuación se incorpora el listado completo de los Planos de Ordenación Estructural y Pormenorizada de este Plan General.

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

E=1:20.000

- O-1 CLASIFICACIÓN DEL SUELO
- O-2 ESTRUCTURA GENERAL
- O.A-1 IMPACTOS AMBIENTALES

E=1:10.000

- O-1.1 CLASIFICACIÓN DEL SUELO
- O-1.2 CLASIFICACIÓN DEL SUELO
- O-2.1 ESTRUCTURA GENERAL
- O-2.2 ESTRUCTURA GENERAL

ORDENACIÓN PORMENORIZADA

TIPOLOGÍAS

E=1:2.000

- OP-1.1 GRANADILLA-VICÁCARO
- OP-2.1 CRUZ DE TEA
- OP-3.1 LA FUENTE-LA HIGUERA
- OP-4.1 CRUZ DE LAS ÁNIMAS-LOS BLANQUITOS
- OP-5.1 EL DRAGUITO-LAS PALOMAS-EL DESIERTO-EL SALTO
- OP-6.1 LAS VEGAS-LAS ROSAS
- OP-7.1 CHIMICHE
- OP-8.1 CHARCO DEL PINO
- OP-9.1 ALTAMIRA-VISTA GORDA-LOS LOMITOS
- OP-10.1 SAN ISIDRO
- OP-11.1 SAN ISIDRO
- OP-12.1 ATOGO
- OP-13.1 LOS ABRIGOS-LA MARETA

- OP-14.1 COSTABELLA-LA TEJITA-EL TAPADO
- OP-15.1 EL MÉDANO-LOS MARTINES
- OP-16.1 ARENAS DEL MAR-MÉDANO BEACH
- OP-17.1 POLÍGONO INDUSTRIAL

USOS PORMENORIZADOS

E=1:10.000

- OP-0.1 USOS PORMENORIZADOS
- OP-0.2 USOS PORMENORIZADOS

E=1:2.000

- OP-1.2 GRANADILLA-VICÁCARO
- OP-2.2 CRUZ DE TEA
- OP-3.2 LA FUENTE-LA HIGUERA
- OP-4.2 CRUZ DE LAS ÁNIMAS-LOS BLANQUITOS
- OP-5.2 EL DRAGUITO-LAS PALOMAS-EL DESIERTO-EL SALTO
- OP-6.2 LAS VEGAS-LAS ROSAS
- OP-7.2 CHIMICHE
- OP-8.2 CHARCO DEL PINO
- OP-9.2 ALTAMIRA-VISTA GORDA-LOS LOMITOS
- OP-10.2 SAN ISIDRO
- OP-11.2 SAN ISIDRO
- OP-12.2 ATOGO
- OP-13.2 LOS ABRIGOS-LA MARETA
- OP-14.2 COSTABELLA-LA TEJITA-EL TAPADO
- OP-15.2 EL MÉDANO-LOS MARTINES
- OP-16.2 ARENAS DEL MAR-MÉDANO BEACH
- OP-17.2 POLÍGONO INDUSTRIAL

ANEXO:
MODIFICACIONES ACUERDO COTMAC
25-06-03

En sesión celebrada con fecha 25 de junio de 2003 la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias acordó aprobar definitivamente aunque de forma parcial el Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona salvo lo establecido en el apartado tercero y las áreas que se mencionan en el apartado cuarto del acuerdo y a reserva de subsanación de forma previa a la publicación de las correcciones de las deficiencias detectadas y reflejadas en los informes técnico y jurídicos de la Dirección General de Ordenación del Territorio, del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y de otros organismos públicos.

A) CORRECCIONES DERIVADAS DEL INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.

A1) Correcciones de las normas urbanísticas:

- Se ha procedido a la corrección de los siguiente artículos:
 - Normas urbanísticas generales (Ordenación Estructural):
 - Art. 2.1.2.A
 - Art. 2.1.4.1
 - Art. 2.1.8
 - Art. 2.2.2
 - Art. 3.0.6.2
 - Art. 5.1.1
 - Art. 5.2.7.5.b
 - Art. 5.1.5.4
 - Art. 5.2.3.2
 - Art. 5.2.4
 - Art. 5.3.2 b) y c)
 - Art. 5.3.2.3 a)

- Normas urbanísticas de ordenación pormenorizada (Ordenación pormenorizada)
 - Art. 3.2.2
 - Art. 3.2.4
 - Art. 3.2.6
 - Art. 3.2.8
 - Ficha del casco histórico Granadilla.
- Se elimina la compatibilidad del uso turístico y residencial de las parcelas del Plan Parcial Los Martines, estableciendo el uso residencial como único uso, ya que en las parcelas donde era compatible con el turístico, la Administración municipal tiene concedidas licencias para uso residencial.
- En el sector Los Martines, en las parcelas de uso residencial 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10 y 11 las viviendas habrán de tener una dimensión mínima de 70 m² de superficie útil, salvo aquellas que han obtenido licencia con anterioridad a la aprobación provisional.

Se elimina la compatibilidad del uso turístico en las parcelas 5, 8 y 11.

Se adjunta Certificación del Secretario accidental del Ayuntamiento de Granadilla de Abona en el que se relacionan las licencias concedidas en el ámbito del sector Los Martines.

- En cuanto a la prohibición de tramitar cualquier instrumento de planeamiento o de gestión así como autorizar cualquier acto de ejecución (salvo los expresamente permitidos en el PIOT) en tanto no se apruebe el plan territorial parcial de la operación singular estructurante de la plataforma logística del sur en los ámbitos de Disa, Unelco, el sector de suelo urbanizable SP1 del Polígono Industrial y la ampliación del polígono industrial hasta el baranco del Río se ha recogido en:
 - En las fichas de los suelos urbanos de Unelco y Disa se ha establecido como instrucción que “en el supuesto de tramitación previa del Plan Especial al Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur se requerirá informe favorable del Cabildo Insular para su aprobación definitiva.”
 - En la ficha del sector de suelo urbanizable no ordenado del Polígono Industrial SP1 se ha establecido como instrucción que “el Plan Parcial no se podrá tramitar hasta la aprobación del Plan Territorial Parcial que establecerá las directrices y criterios para el desarrollo de la Operación Singular Estructurante de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife. Si el Plan Territorial estableciera parámetros más restrictivos, éstos sustituirán a los reflejados en esta ficha.”
 - El ámbito de la ampliación del polígono industrial hasta el barranco del Río es un suelo de protección de infraestructuras del Puerto de Granadilla y por lo tanto sujeto a la legislación de Puertos de Estado.

A2) Correcciones de carácter ambiental

- En el anexo del documento de información del Tomo IV se incluye el plano de información IA-1 de Espacios Naturales Protegidos, que sustituye al anterior, donde se refleja el área de sensibilidad ecológica, que siendo externo al ámbito territorial de aquellos se extiende contiguo a la Reserva Natural Especial de Montaña Roja.
- En el anexo del documento de información del Tomo IV se complementa el inventario de especies de flora y fauna incluido en el Tomo IV de la Memoria de Información indicando cuáles de las especies incluidas se encuentran en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (Decreto 151/2001, de 23 de julio).
- En el anexo del documento de información del Tomo IV se incluye la valoración visual del paisaje, tal y como exige el artículo 10.3.b) del Decreto 35/1995 y se realiza su plasmación cartográfica en el plano IA-19 sobre calidad visual del paisaje.
- Se redelimita y amplía en el entorno del ámbito de El Vicácaro la zona de interés florístico de *Anagyris latifolia* recategorizándose como suelo rústico de protección paisajística.
- El suelo al este de Toponegro y al norte del núcleo de Los Martines, incluyendo los ámbitos de interés ambiental delimitados en el PIOT se ha recategorizado como suelo rústico de protección paisajística, salvo los suelos transformados como el de la antigua urbanización El Topo.

- En el suelo situado entre la infraestructura aeroportuaria y el límite con el municipio de San Miguel de Abona se ha recategorizado como suelo rústico de protección natural una pequeña área de interés faunístico.
- Los ámbitos antes clasificado como suelo rústico de protección territorial 3, salvo el lindante con la Montaña de Las Tabaibas, se han recategorizado como suelo rústico de protección paisajística 2 en el suelo situado al este del núcleo de Cruz de Tea y como suelo rústico de protección agrícola tradicional 2 las zonas de la medianía alta del municipio.
- El cono volcánico de Montaña Acojeja, al sureste del casco de Granadilla, se clasifica como suelo rústico de protección natural.
- En el entorno del Monumento Natural de Montaña Ifara, entre éste y la vía de circunvalación prevista del núcleo de San Isidro, se ha recategorizado como suelo rústico de protección paisajística aquellos terrenos que conservan los rasgos fisiográficos originales.
- Se ha recategorizado como suelo rústico de protección agrícola intensivo los suelos con alta potencialidad agrícola, situados al norte de la TF-1 de La Asomada, Los Lomitos, desde Montaña Yaco hasta el monumento natural de las Montañas de Ifara y Los Riscos y el suelo localizado entre el aeropuerto y el polígono industrial aguas abajo de la vía de conexión entre ambos.
- El ámbito de Lomo de Manuel Díaz-Lomo el Vallito comprendido entre el Monumento Natural de Los Derriscaderos y la pieza de suelo rústico de protección minera de Malpasito se recategoriza como suelo rústico de protección agrícola tradicional, salvo en aquellos suelos actualmente ocupados con invernaderos en los

que se mantiene la clasificación de suelo rústico de protección agrícola intensivo.

- En la franja costera comprendida entre La Tejita y Los Abrigos se mantiene como suelo rústico de protección agrícola intensivo los suelos actualmente ocupados por invernaderos y se recategorizan como suelo rústico de protección paisajística los terrenos cuyas características fisiográficas no han sido transformadas. Los 100 metros de servidumbre de protección de la costa se clasifican como rústico de protección costera.
- Se recategoriza como suelo rústico de protección paisajística el Barranco de la Barca, entre el viario que une el aeropuerto, el polígono y el mar, al estar incluido en un área de protección ambiental del PIOT.
- Se ha recategorizado como suelo rústico de protección agrícola tradicional 2 el área Casa de Los Quemados y Barranco de Ifara.
- Se ha redelimitado el ámbito del suelo rústico de protección minera en Malpasito con el fin de hacer coincidir los límites del suelo rústico de protección minera con las áreas de mayor potencialidad extractiva.

A3) Correcciones en cuanto a la clasificación y categorización del suelo

- En el sector de suelo urbanizable Médano Park se establece como determinación del Plan General una parcela con una superficie mínima de 5.500 m² destinada a uso docente. La posición de este equipamiento se considera vinculante en su borde norte.

- Los suelos clasificados como rústico de protección de infraestructuras con destino a estacionamiento de vehículos industriales y taxis se han recategorizado como suelo rústico de protección territorial.

A4) Sistema generales

- En el epígrafe 6.11.1 de la Memoria de Ordenación sobre sistemas generales de espacios libres se incorporan los sistemas generales de espacios libres, plazas y parques, y se comprueba que superan los 5 m² por habitante según lo dispuesto en la legislación vigente
- Se delimita la unidad de actuación Mencey en el núcleo de Granadilla con el fin de establecer un equipamiento docente.
- En relación a la prolongación del viario que bordea los sectores de suelo urbanizable situados al Este de San Isidro hasta conectar con la circunvalación exterior del núcleo previsto se ha determinado su no idoneidad ya que la ordenación estructural establecida por el Plan General es la más adecuada para el municipio al configurarse como un mallado ortogonal, por lo que se mantiene la ordenación propuesta en el documento de aprobación provisional funcionando como vías de ronda provisionales hasta el desarrollo final del modelo, las dos vías previstas en los sectores de suelo urbanizable Las Acacias y La Jurada, tal y como se reflejan en las fichas de los sectores generales viarios.

- El viario de circunvalación de Los Abrigos en el área de Aguadulce se rectifica para adaptar su trazado a las exigencias de una vía de este tipo.

B) CORRECCIONES DERIVADAS DEL INFORME DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURAS TURÍSTICAS DE LA CONSEJERÍA DE TURISMO Y TRANSPORTE

- El uso característico del antiguo Plan Parcial El Médano Beach se modifica a turístico.
- El estándar de densidad en el suelo urbano de Costabella se ha modificado con el fin de cumplir el estándar de densidad de 60 m² de parcela por plaza alojativa en virtud de lo establecido en el artículo 5 del Decreto 10/2001, de 22 de enero por el que se regulan los estándares turísticos. Produciéndose una reducción de las plazas alojativas.
- Se ha incorporado a la ficha del sector de suelo urbanizable ordenado de Canarias Sol la determinación de que el Plan Parcial deberá adaptarse a las determinaciones sobre estándares de equipamiento de los establecimientos turísticos establecidos en el artículo 7 del Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos.
- En el epígrafe 6.5 C) de la Memoria de Ordenación sobre el desarrollo turístico se ha establecido con carácter indicativo el número máximo de plazas de turismo rural que se podrían desarrollar. Expresándose en el cuadro resumen de la oferta turística que en el número de plazas alojativas no se encuentran

incluidas las 1.150 plazas de turismo rural que se podrían desarrollar.

- Correcciones de las normas urbanísticas:
 - Se ha procedido a la corrección de los siguiente artículos:
 - Normas urbanísticas generales (Ordenación Estructural):
 - Art. 5.2.1.6
 - Art. 5.2.3.2
 - Art. 5.2.7.2
 - Normas urbanísticas de ordenación pormenorizada (Ordenación pormenorizada)
 - Art. 5.2.5.4
 - Art. 5.3.2
 - Art. 5.3.3.1
 - Art. 5.3.10
 - Art. 5.3.3.2
 - Art. 5.3.5.3
 - Art. 5.3.6.2

C) CORRECCIONES DERIVADAS DEL INFORME DE LA CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y AGUAS.

- En los planos de estructura general y de ordenación pormenorizada se reflejan las líneas de edificación correspondientes a las carreteras de interés general, estableciéndose para la autopista TF-1 la línea de edificación a 50 metros medidos desde el borde de la calzada.

- Se han rectificado el artículo 5.2.6.3 de las normas urbanísticas generales y la en la ficha del sistema general viario de la TF-1.

D) CORRECCIONES DERIVADAS DEL INFORME DEL CABILDO INSULAR DE TENERIFE.

- Se ha elaborado una ficha específica para cada sistema general viario de nueva creación o modificación de los existentes propuesto en la que se recogen la denominación de la vía, el tramo, la función territorial, tipología, el instrumento de ordenación complementario, obtención del suelo, agente que lo ejecuta, instrucciones y determinaciones, trazado en el que se reflejan las rasantes en los puntos de cruce, pendientes media de los diferentes tramos y las secciones tipo.

Para las vías incluidas en el Plan Territorial Parcial y del viario existente se ha elaborado una ficha sobre las instrucciones y determinaciones de aplicación a cada caso.

Todas estas fichas se encuentran incluidas en el fichero de ámbitos urbanísticos y del sistema general viario.

E) CORRECCIONES DERIVADAS DEL INFORME DEL CONSEJO INSULAR DE AGUAS.

- En los planos de ordenación pormenorizada OP-2.1 y OP2.2 de Cruz de Tea se han destinado una parcela de propiedad municipal para el emplazamiento del Depósito Regulador de Agua en el nuevo emplazamiento que posibilita las mejores condiciones de utilización en relación con el inicialmente planteado.

F) CORRECCIONES DERIVADAS DEL INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS.

- En el epígrafe 8 de la Memoria en el ámbito de Los Abrigos y El Médano se ha procedido a reflejar lo señalado en el punto 4b) del informe.

G) NORMATIVA ESTRUCTURAL SUSPENDIDA

- Se ha procedido a la corrección de los siguiente artículos:
 - Normas urbanísticas generales (Ordenación Estructural):
 - Se elimina el artículo 5.1.1.3
 - Art. 5.1.5.4
 - Art. 5.3.2.2 a)
 - Art. 5.3.2.2 c)

H) ÁMBITOS SUSPENDIDOS

- A continuación se incorpora un cuadro donde se establece la clasificación y categorización del suelo delimitado en el documento para aprobación provisional y la reclasificaciones efectuadas en el Texto Refundido.

Ámbito	Clasificación suelo aprobación provisional	Clasificación suelo Texto Refundido
Los Cardones	Urbano no consolidado	Urbanizable ordenado
Atogo	Urbano	Asentamiento rural y se delimita la unidad de actuación Atogo

Arenas del Mar	Urbanizable ordenado residencial	Urbanizable no sectorizado turístico (en la parte no urbanizada ni edificada) y urbano no consolidado (en la parte urbanizada y edificada)
Puerto de Los Abrigos	Urbanizable no ordenado terciario/equipamiento	Rústico de Protección Paisajística 1 y Rústico de Protección Costera (la zona de la costa)
Mar Vela	Urbanizable no ordenado residencial	Rústico de Protección Costera (la zona de la Costa) y Rústico de Protección Territorial 1 (la parte alta)
La Tejita	Urbanizable no ordenado residencial	Rústico de Protección Territorial 2
Aguadulce 2	Urbanizable no ordenado residencial	Rústico de Protección Territorial 1 (zona al norte de la vía) y Rústico de Protección Costera (la zona de la costa)
Altamira 1	Urbano consolidado	Se mantiene como suelo urbano consolidado la parte Sur del ámbito y se delimita la UA Altamira como suelo urbano no consolidado
Altamira 2	Urbano consolidado	Asentamiento rural adaptando el ámbito al suelo consolidado por la edificación
Atogo	Urbanizable no ordenado industrial	Rústico de Protección Territorial 1 y la parte del barranco rústico de protección paisajística y parte asentamiento rural.
Norte de El Médano	Urbanizable no sectorizado diferido residencial	En parte Rústico de Protección Territorial 1 y en parte Rústico de Protección Territorial 2

Barranco de La Barca	Rústico de Protección Territorial 2	Rústico de Protección Paisajística
----------------------	-------------------------------------	------------------------------------

- Por aplicación directa de la Disposición Adicional Cuarta 1ª de las Directrices de Ordenación General y del Turismo el sector de Arenas del Mar en la parte no edificada ni urbanizada queda clasificado como suelo urbanizable no sectorizado turístico.
- Se ha realizado la justificación de la adecuación de los asentamientos rurales al PIOT en el epígrafe 5.1.C)c de la Memoria de Ordenación.
- El sector de suelo urbanizable no ordenado residencial de Las Tabaibas mantiene su clasificación, ya que se considera necesario y fundamental para resolver el déficit de carácter estructural del núcleo de San Isidro.

El equilibrio entre las tensiones de desarrollo socio-económico y la capacidad de acogida del territorio hace necesario regular el aprovechamiento racional de los recursos de forma que su consumo responda a las necesidades presentes y las que en el trámite de la vigencia del plan se estimen imprescindibles. Por tanto una política urbanística integral del municipio en congruencia con los principios antes descritos no puede desconocer ni el proceso acelerado de edificación y urbanización que supone al núcleo de San Isidro ni la estrategia diseñada por el Plan General para abordar, encauzando y dirigiendo esas tensiones planteadas por otras administraciones, que prevén la ubicación de las grandes infraestructuras de transportes de la Isla en Granadilla de Abona. Es la existencia de tales infraestructuras lo que determina cualquier acercamiento a la planificación urbanística o territorial de Granadilla

y lo que obliga a cualquier plan de ordenación a establecer y prever las consecuencias sociales de la implantación de esas instalaciones.

Es en ese marco donde el Plan General refleja las estrategias de política municipal dirigida a afrontar las previsibles demandas de viviendas y servicios y la urgente necesidad de dotar al núcleo de San Isidro de los equipamientos y dotaciones a la escala adecuada que de cumplida respuesta a lo que demanda el actual estado de desarrollo socio-económico de la población y lo que se exija en el futuro, sin olvidar la imposibilidad de hacer un ejercicio de prever con exactitud cuales serán los movimientos de población y en que cantidad estarán en disposición de asentarse en Granadilla. Todo ello ante la llamada de los puestos de trabajo que esas infraestructuras pueden generar.

Ante este reto la política municipal ha estado dirigida por un lado en comprometer una fuerte presencia de la Administración pública, a través de las empresas públicas creadas al efecto, en la compra de suelo urbanizable y en la construcción de viviendas y, por otro lado, en la superficie oferta de suelo urbanizable en el mercado. El primer objetivo se ha cubierto rodeando el núcleo de San Isidro por su lado Oeste de suelo urbanizable, propiedad de Gestur Tenerife, empresa pública dependiente del Gobierno de Canarias, y cerrando el mismo núcleo por el lado Este con la disposición de una bolsa de suelo importante con las características contenidas en el convenio suscrito entre la propiedad y el Ayuntamiento según se ha expresado anteriormente, si bien a fin de que este suelo no distorsione la política municipal se difiere su ordenación hasta pasados cuatro años desde la entrada en vigor del Plan General.

Esta política es coherente con el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, al que por cierto este plan no tiene porque adaptarse ni observar sus determinaciones, ya que el mismo PIOT define el modelo Insular de Abona en el artículo 2.2.4.4. Infraestructuras como elementos integrantes del mismo dos infraestructuras de comunicaciones con el exterior de la Isla:

Puerto de Granadilla, concebido como la infraestructura de abastecimiento básico de la isla que ha de disponer de los espacios y servicios en el propio área, y el Aeropuerto de Reina Sofía incluido junto al puerto y el polígono dentro de la Operación Singular Estructurante.

Además al referirse al núcleo de San Isidro el PIOT lo describe como destinado a tener un importante papel vinculado a las operaciones estructurantes antes descritas y reconociendo una fuerte capacidad expansiva y proponiendo el suelo circundante como de protección territorial a fin de incorporarlo según su ritmo de crecimiento.

Ningún plan de ordenación integral de un determinado territorio puede ser ajeno a la realidad que acomete y, en este sentido, como ya se ha avanzado, parece indudable que el desarrollo de esas instalaciones, unido al crecimiento urbano experimentado por el núcleo de Granadilla en general en los últimos años, hace prever que llevará aparejado una intensificación de la expansión urbana de San Isidro pues es clara que las políticas económicas del tipo pretendido tienen su reflejo territorial y social sobre el territorio municipal en el que se actúa lo que obliga a la Administración responsable, Ayuntamiento, ha prevenir los fenómenos marginales pero con presencia actual en San Isidro ligados al tema de la inmigración extranjera legal o ilegal, a la implantación de

autoconstrucción en suelo rústico ante la ausencia de suelo urbanizable en el mercado lo que ahora se intenta paliar con la presencia pública como ya se ha indicado anteriormente a través de Gestur Tenerife, teniendo en cuenta la conversión de San Isidro en la ciudad dormitorio ligada a los núcleos turísticos.

Otro aspecto que el plan no podía desconocer es la necesidad de que la intervención de la Administración en el planeamiento urbanístico no pueda ser unidireccional, sino que además de los aspectos antes reseñados ha de dirigirse a la regulación del mercado del suelo de forma que la actuación conjunta de las medidas descritas, junto a la obligación de destinar el 40% de la edificabilidad a viviendas sometidas a algún régimen de protección pública incidirán en la moderación del precio tanto del suelo como de las viviendas.

La falta de previsión administrativa ante los fenómenos socio-económicos tuvo en su momento la consecuencia de la aparición del fenómeno de la edificación marginal en el ámbito del área metropolitana y la carencia de su previsión resulta llamativa en el PIOT donde después de describir la operación singular estructurante muestra una absoluta falta de atención el hecho de que los fenómenos sociales son autónomos y funcionan al margen de la Administración y de sus estudios tecnocráticos ya que no existe en el PIOT una correspondencia entre lo planteado y las medidas que se proponen, sólo así se explica que el área urbana de San Isidro ni siquiera recoja planes de ejecución actual lo que no puede impedir que la Administración local adopte las medidas necesarias en orden a la política de suelo descrita.

Esta realidad viene asimismo reconocida en el documento sobre el compromiso para el desarrollo del sistema portuario de Tenerife (que se anexa) suscrito por los Presidentes del Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife, Autoridad Portuaria y el Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Granadilla de Abona donde expresamente se lee que: “se fomente la concentración en Santa Cruz y Granadilla de la actividad económica y logística, minimizando la presión sobre el territorio de la Isla de Tenerife de por sí escaso”.

El Avance del Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur elaborado por el Cabildo Insular de Tenerife estima que un Parque de Actividades Logísticas (tipo ZAL portuaria, Parques de Logística y Distribución) de unas 25 a 30 Has de superficie media bruta total podría generar del orden de los 1.000 a 1.200 empleos directos, una vez que se ponga en marcha la Plataforma. Esta cantidad podría duplicarse en Parques de Actividad Industrial y de Servicios. Dado que la Plataforma Logística del Sur tiene capacidad para desarrollar más de 30 Parques de Actividad, supondría la creación de 30.000 a 36.000 nuevos puestos de trabajo, con una previsión de 30 a 40 años.

También, se deberá tener en cuenta el efecto inducido, a estos puestos de trabajo que se obtendrían de forma directa se les debe aplicar un factor multiplicador en el entorno de 2,5, lo que supondría una creación indirecta de 75.000 nuevos puestos de trabajo, que unidos a los que se crean de forma directa, suponen unos 105.000 nuevos puestos de trabajo en su hipótesis mínima.

Considerando que 1,5 personas de cada familia van a cubrir esos puestos de trabajo, obtenemos que se verán beneficiadas 70.000 familias, que suponen igual número de viviendas.

Dado que se ha establecido el desarrollo para 30 o 40 años, suponemos la necesidad de que se demande un 30% de las viviendas en los diez primeros años, lo que supone 21.000 viviendas para igual número de familias, que a razón de 3 habitantes por familia serán 63.000 habitantes.

Dado que como se establece en el documento de Avance del Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur este potencial de empleo deberá generar un entorno territorial y social adecuado que incluya la fijación territorial del mismo a su entorno comarcal, se deberá prever la existencia de suelo con destino residencial en el entorno, ya que previsiblemente, al menos, un 50% de la anteriores familias fijaran su nueva residencia en San Isidro, que demandaran unas 10.500 viviendas para 31.500 habitantes cada diez años.

Añade este documento de Avance que el reto de la oferta residencial no se limitará, previsiblemente, a la oferta cualificada, sino también hacia la población trabajadora que demande la Plataforma Logística del Sur, con posible incidencia en procesos inmigratorios que será necesario prever.

La consecuencia de este reconocimiento de la realidad que se ha explicitado justifica cumplidamente la clasificación del Sector de Las Tabaibas como forma de respuesta a los problemas urbanísticos consecuencia de las decisiones territoriales y económicas adoptadas en los planes territoriales.

A continuación se realiza un análisis del incremento de población que se producirá en San Isidro.

En el suelo urbano de San Isidro se han delimitado 27 unidades de actuación, de las que 25 son las consideradas de régimen transitorio, al haberse iniciado su desarrollo conforme al régimen derivado de un instrumento de planeamiento anterior.

De estas 27 unidades de actuación delimitadas, se deberán distinguir aquellas unidades de actuación con un gran número de pequeños propietarios, producto de un parcelario muy fragmentado, en muchos casos, debido a la previa existencia de una parcelación que no tuvo tramitación administrativa y aquellas otras unidades de actuación en las que ya se han iniciado e incluso finalizado las edificaciones, lo que hace un total de 20 unidades de actuación que no serán tenidas en cuenta para el cálculo de habitantes que se va a proceder a realizar, al no posibilitar desarrollos de mediana y gran dimensión y en ningún caso desarrollos de Viviendas Públicas.

En el plano que se adjunta de San Isidro se ha procedido a diferenciar las edificaciones existentes según el año de construcción desde la anteriores a 1999 hasta el año 2004. En este plano se comprueba el grado de consolidación en aquellas unidades y sectores de propietario único en donde se confirman grandes parcelas (U A Mata A, UA Chasnaflor, UA Mata B, UA Ucanca, UA La Hoyita, UA Hernández Oramas y los sectores de suelo urbanizable de Los Cardones y La Jurada) y el suelo vacante de edificaciones.

En relación a este plano se adjuntan dos cuadros en donde se recogen el número de licencias solicitadas en los últimos seis años y la superficie edificable que representa y los ámbitos donde se han solicitado las licencias.

SOLICITUDES DE LICENCIA EN LOS ÚLTIMOS 6 AÑOS

AÑO	Nº DE LICENCIAS	SUP. EDIFICABLE M²e
1.999	29	74.495
2.000	47	61.292
2.001	45	65.184
2.002	46	73.825
2.003	52	85.393
2.004	63	93.020
TOTAL	282	453.209

ÁMBITOS EN LOS QUE SE SOLICITAN LAS LICENCIAS

ÁMBITO	Nº DE LICENCIAS 1.999/2.004	
	Nº	Superficies
U.A. YACO 1	1	8.728
U.A. YACO 2	2	5.417
U.A. CARRETERA DE CHIMICHE A	0	0
U.A. CARRETERA DE CHIMICHE B	3	2.332
U.A. POMAR FRIAS	3	5.987
U.A. PONCELA	9	10.787
U.A. CHASNAFLOR	5	19.946
U.A. MARQUEZ CANO	2	623
U.A. CAMPO DE FUTBOL	2	1.268
U.A. MATA A	8	25.559
U.A. CARRETERA A GRANADILLA	0	0
U.A. FINCA DEL MARQUES	5	1.811
U.A. HERNANDEZ ORAMAS	3	14.067
U.A. CASTRO	7	3.336
U.A. ROBAYNA	6	3.320
U.A. ATOGO A	2	7.309
U.A. ATOGO B	2	6.830
U.A. ATOGO C	1	320
U.A. LA HOYITA	10	19.715
U.A. ARURE	0	0
U.A. CHUCHURUMBACHE	0	0
U.A. MATA B	6	19.847
U.A. LOS LLANOS	2	1.657
U.A. ATXOÑA	2	2.296
U.A. INVERNADEROS A	1	3.425
U.A. INVERNADEROS B	1	5.485
U.A. UCANCA	5	12.514
U.A. TOLEDO	0	0
P.P. LOS CARDONES	32	79.847
P.P. EL SALTADERO	0	0
P.P. CHO PORTADA	0	0
P.P. LAS ACACIAS	0	0
P.P. LA JURADA	14	41.930
SUELO URBANO DIRECTO	147	161.367
TOTAL	282	453.209

Una vez realizadas las anteriores consideraciones se adjunta un cuadro resumen en el que para el suelo urbano se incluyen las 7 unidades de actuación en las que por sus condiciones se prevé que se puedan desarrollar nuevas promociones de viviendas de tamaño mediano o grande, al no estar incluidas en los supuestos anteriormente relacionados, además de los sectores de suelo urbanizable ordenado no edificados y los no ordenados. En las unidades de actuación Atogo A y Toledo el cálculo se realiza sobre el 60% de la superficie residencial y en el sector de suelo urbanizable La Jurada sobre el 40% de la superficie residencial, ya que el resto de la superficie de uso residencial se encuentra ya construida o en construcción. Para las diferentes clases de suelo se extraen los datos del fichero de ámbitos urbanísticos sobre superficie de suelo y construida de uso residencial, número de viviendas y habitantes, superficie de suelo y construida y coeficiente de edificabilidad de todo el ámbito.

ÁMBITOS					TOTAL		
	TOTAL RESIDENCIAL				SUPERFICIE	S. EDIFICABLE	C. EDIFICAB.
	m ² s	m ² c	Vda.	Hab.	m ² s	m ² c	m ² c/m ² s
U.A. ATOGO A (60%)	3.417	5.532	55	180	9.532	14.568	1,528
U.A. ATOGO C	11.869	20.455	189	615	26.397	27.598	1,045
U.A. CARRETERA DE CHIMICHE A	12.541	8.277	63	204	34.277	20.872	0,609
U.A. CARRETERA DE GRANADILLA	7.515	12.100	121	393	16.572	18.150	1,095
U.A. INVERNADEROS A	5.493	10.586	106	344	14.419	15.910	1.103
U.A. INVERNADEROS B	9.321	18.643	186	606	21.218	27.964	1,318
U.A. TOLEDO (60%)	3.829	5.914	59	192	16.355	15.669	0,958
TOTAL URBANO U. A:	53.985	81.507	779	2.534	138.770	140.731	1,014
CUEVAS DE CHO PORTADA	28.437	39.499	395	1.284	79.128	47.418	0,599
LAS ACACIAS	29.890	34.456	351	1.140	76.600	50.216	0,656
LA JURADA (40%)	29.222	40.965	372	1.208	241.065	144.479	0,599
TOTAL URBANIZABLE ORDENADO:	87.549	114.920	1118	3.632	396.793	242.113	0,610
CUMBRES DE YACO			259	841	43.237	25.942	0,600
FINCA DEL MARQUÉS			382	1.242	54.613	43.690	0,800
NOROESTE			874	2.840	124.856	99.885	0,800
LAS TABAIBAS			3.685	11.976	526.520	421.216	0,800
TOTAL URBANIZABLE NO ORDENADO:			5.200	16.899	749.226	590.733	0,788
TOTAL:			7.097	23.065	1.284.789	973.577	0,757

Del anterior cuadro se desprende una población total de 23.065 habitantes, y de 11.089 habitantes si no se incluyera el sector de suelo urbanizable no ordenado de Las Tabaibas.

Del epígrafe 6.4.2 de la Memoria de Ordenación sobre Hipótesis de Proyección Poblacional se obtiene el dato de que el crecimiento medio anual de habitantes en Granadilla de Abona ha sido en torno a 3.500 habitantes.

Si consideramos que el 60% de este incremento de habitantes anual (3.500) se produce en San Isidro, obtenemos que San Isidro aumenta su población cada año en 2.100 habitantes. ($3.500 \times 60 \% = 2.100$). Este número de habitantes es acorde con las edificabilidades reflejadas en el cuadro adjuntado anteriormente de licencias concedidas.

Suponiendo que el 75% del incremento de población considerado de 2.100 habitantes se va a producir en las áreas que hemos considerado en el cuadro anterior, se obtiene que 1.575 habitantes residirán en estas zonas. ($2.100 \times 75\% = 1.575$)

Dado que la hipótesis de proyección poblacional realizada es para los próximos diez años, el incremento de población previsible en estas zonas de San Isidro será de 15.750 habitantes. ($1.575 \times 10 = 15.750$). Esta previsión es muy inferior a las que se derivan de las estimaciones del Avance del Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de 31.500 habitantes para un periodo de diez años. Sin embargo, para el cálculo que se realiza a continuación se utilizará el valor más conservador de 15.750 habitantes.

Este número de habitantes (15.750) es superior al obtenido del cálculo realizado en el anterior cuadro si no se incluyera el sector de suelo urbanizable no ordenado de Las Tabaibas (11.089).

Se prevé que el grado de colmatación de la edificación prevista en la ordenación sea del 60% del suelo antes reseñado en un periodo de diez años lo que conllevará a que sólo se desarrollen viviendas para 6.653 habitantes. ($11.089 \times 60 \% = 6.653$), no teniendo en cuenta el sector de Las Tabaibas.

Por lo tanto, será necesario habilitar más suelo para albergar al crecimiento de población previsible, ya que según el cálculo anteriormente realizado faltará suelo para 9.097 habitantes. ($15.750 - 6.653 = 9.097$), lo que se logrará paliar con el desarrollo del sector de suelo urbanizable no ordenado Las Tabaibas, ya que los 9.097 habitantes representan un 75,96% con respecto a los habitantes previstos en Las Tabaibas (11.976 habitantes).

En el sector de Las Tabaibas se deberá destinar como mínimo el 40% de la edificabilidad total a edificación de viviendas protegidas, lo que supone 168.486 m²c, superior al mínimo exigido legalmente. Esta medida se encuentra en consonancia con lo manifestado por el Consejero de Infraestructuras, Vivienda y Transporte, de modificar la legislación vigente para reducir al mínimo el trámite que ahora deben cumplimentar los ayuntamientos para crear suelo destinado a viviendas de protección oficial. Por lo tanto, con el suelo para viviendas protegidas que se ofertará en este sector sin necesidad de modificar el planeamiento general se logrará paliar el déficit existente, que es uno de los objetivos prioritarios de este Plan General.

Además, para el desarrollo del sector Las Tabaibas se deberá de destinar un mínimo de 168.486 m²s a espacios libres y dotaciones y 60.404 m²s a sistemas generales. En estos sistemas generales se encuentran incluido el sistema general viario (vía de ronda oeste), la zona ajardinada de protección (41.300 m²) y el parque urbano (9.004 m²). Habrán de destinarse, de las dotaciones de cesión gratuita (84.243 m²), 44.735 m² a uso docente que completarán los 10.000 m²s del sistema general. Para uso sanitario se destinan 10.000 m²s, y el resto se deben prever usos culturales, deportivos y administración pública.

Serán a cargo del sector la ejecución de la totalidad de las obras de urbanización interiores al mismo (viales y espacios libres) y exteriores (infraestructuras de servicios) con independencia de su condición de sistemas generales o locales y las demás obligaciones contenidas en la ficha del sector y en el Convenio Urbanístico.

- En el epígrafe 6.8 de la Memoria de Ordenación se realiza la justificación de la adecuación del sector de suelo urbanizable industrial La Montañita al Plan Insular y al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.
- En el epígrafe 6.7 de la Memoria de Ordenación se realiza la justificación de la adecuación del sector de suelo urbanizable La Trinchera al Plan Insular.
- En los ámbitos de Canarias Sol, La Mareta, Costabella, El Tapado, Arenas del Mar, Ensenada Pelada y Médano Beach se han modificado sus fichas estableciendo una dimensión mínima de vivienda de 100 m² útiles, las dimensiones mínimas de las piezas, los estándares del equipamiento complementario de las parcelas en función de un número mínimo de viviendas. El parámetro de densidad de 60 m² de solar por habitante entendiendo que una vivienda se ocupa por 3 habitantes se aplica prácticamente en todos los casos. Los casos en los que esto no ocurre es en Los Martines, de acuerdo con lo señalado anteriormente en el punto A1 sobre este sector, en 3 parcelas de la tipología CJ3.2 de La Mareta y en Costabella en el área al Norte de la vía de El Médano a Los Abrigos.

En virtud de lo establecido en la Disposición Transitoria Tercera Tercera de las Directrices de Ordenación General y del Turismo los planes generales ya aprobados provisionalmente y pendientes de aprobación definitiva podrán proseguir su tramitación y no adaptarse a las Directrices de Ordenación General y del Turismo, salvo en lo concerniente a las normas de aplicación directa y Disposiciones Adicionales y Transitorias, como es el caso del Plan General de Granadilla de Abona.

En relación a la determinación de que las viviendas deben de tener una dimensión mínima de 100 m² útiles, el Ayuntamiento entiende que en virtud de lo establecido en la Disposición Transitoria Primera Sexta de las Directrices de Ordenación General y del Turismo que remite a lo establecido en el apartado 2.b de la Directriz 19 de la Ordenación del Turismo, al ser una norma de aplicación directa si le es de aplicación al Plan General de Granadilla de Abona y por lo tanto, se incluye esta determinación, también se ha incluido la determinación sobre las dimensiones mínimas de las piezas al ser un parámetro coherente con las dimensión mínima de 100 m² útiles de las viviendas. En relación al equipamiento complementario se ha establecido en las diferentes fichas el estándar mínimo de 28 m² de jardines por vivienda.

Sin embargo, lo determinado por la COTMAC, a instancias del Cabildo Insular sobre el parámetro de densidad de 60 m² de solar por habitante, se considera que no es de aplicación al Plan General, al no ser normas de aplicación directa y que sólo podría venir impuesto en un futuro por el Plan Territorial Especial Turístico que se elabore o por el planeamiento general que se desarrolle en virtud de lo dispuesto en la Disposición Transitoria Tercera Segunda de las Directrices de Ordenación General y del Turismo. Por lo que estos parámetros al no ser de obligado cumplimiento por

no ser normas de directa aplicación se han establecido donde se han podido.

En cualquier caso, como ya se indicó, el parámetro de densidad de 60 m² de solar por habitante no se aplica en Los Martines, en tres parcelas de la tipología CJ3.2 de La Mareta y en Costabella en el área al Norte de la vía de El Médano a Los Abrigos.

El ámbito de Costabella se ha clasificado como suelo urbano consolidado ya que la urbanización ha sido recibida por el Ayuntamiento. Sin embargo, en base a lo establecido en el convenio urbanístico suscrito con la propiedad y con el fin de cualificar la oferta turística se produce una modificación de la ordenación consistente en destinar a uso hotelero dos parcelas y en modificar el emplazamiento de las zonas verdes por lo que se deberá readaptar el proyecto de compensación y urbanización a la ordenación establecida por el Plan General, en base a lo estipulado en el citado convenio urbanístico. Esta modificación no está sujeta al Plan Territorial Especial, al ser una de las excepciones establecidas en la Disposición Transitoria Primera Cuarta de las Directrices de Ordenación General y del Turismo ya que el Plan General de Granadilla de Abona es una revisión y adaptación al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

- Se mantiene la ordenación pormenorizada del Sector Canarias Sol, conservando el destino turístico de las parcelas con este uso establecido en el Plan Parcial vigente añadiendo en su ficha las determinaciones señaladas en el punto anterior.