

8 JUSTIFICACIÓN DE LA ADECUACIÓN DEL PTPO A LOS INSTRUMENTOS DE RANGO SUPERIOR Y A LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

8.1 ADECUACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA AL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (PIOT).

Según se establece en la directriz 2.1.1.5 2-D del Plan Insular de Ordenación de Tenerife toda figura de planeamiento deberá justificar la adecuación de sus propuestas de ordenación al modelo de ordenación territorial insular. Si se estableciera algún tipo de contradicción con el modelo habrá de razonar detalladamente la conveniencia y carácter no sustancial de las mismas, así como que son compatibles con la propuesta del PIOT y no dificultan la consecución de sus objetivos.

8.1.1 Adecuación a los objetivos básicos del PIOT

El presente Plan Territorial Parcial de Ordenación (PTPO) se formula en desarrollo del PIOT. Por un lado, el PIOT establece (disposición 2.4.8.3) que el desarrollo de las determinaciones de ordenación de la OSE se concretará a través de un Plan Territorial Parcial. Asimismo, el PIOT delimita también una serie de ámbitos extractivos donde se permite el desarrollo de la actividad extractiva de carácter industrial, localizándose en el área de actuación el Ámbito Extractivo 10 (Guama-El Grillo). También dispone (disposición 3.5.2.6) que el planeamiento de los ámbitos extractivos es el Plan Territorial Parcial.

Por tanto, el PTPO desarrolla la ordenación de infraestructuras de primer nivel, de sistemas generales de carácter insular como es el Complejo Ambiental, que el PIOT delimita expresamente, y que forma parte del modelo insular por él planteado.

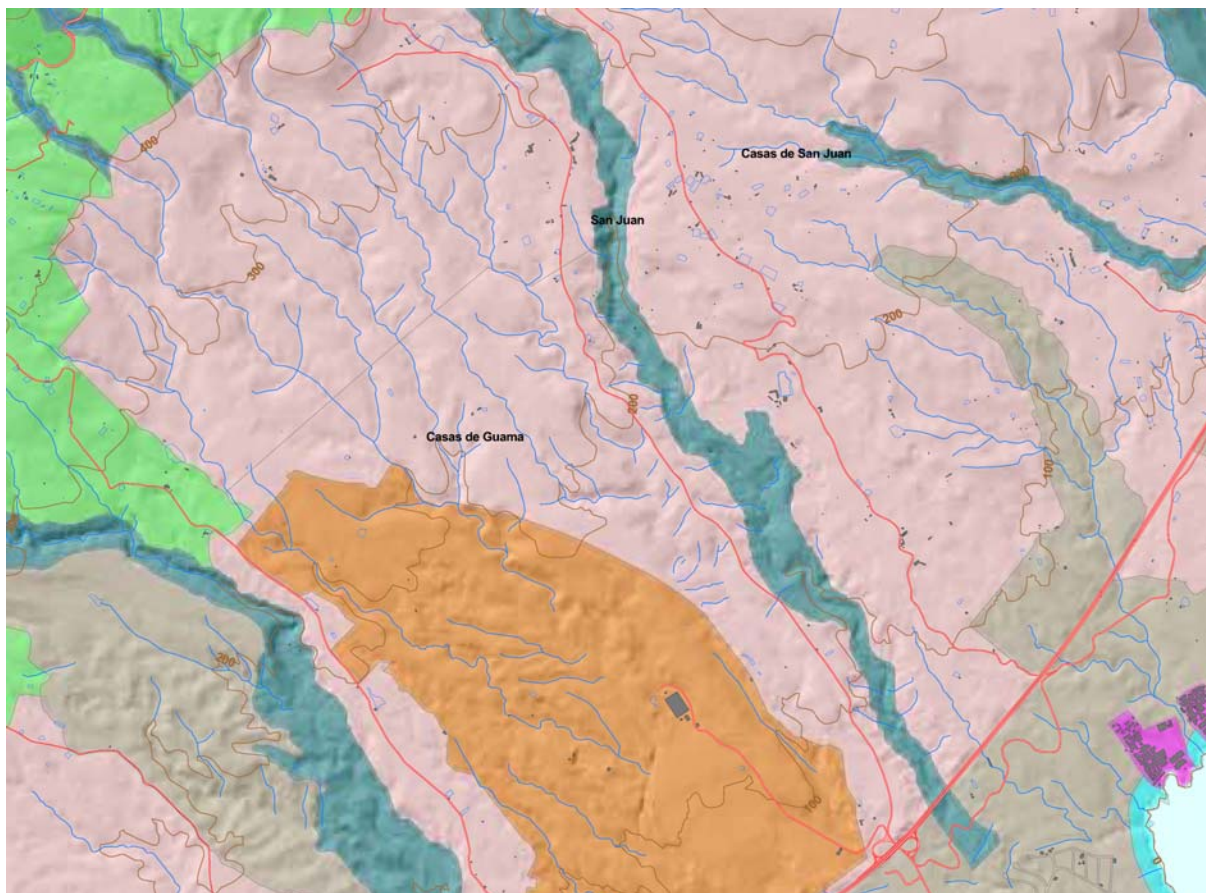
El PTPO cumple con el objetivo principal del PIOT de desarrollar *“un complejo de carácter industrial en el cual se centralice y resuelva al más largo plazo posible el tratamiento y gestión de los residuos generados en la isla”*.

El PTPO ordena en el ámbito de actuación las áreas de actividades que el PIOT contempla en el Complejo Ambiental, para la consecución de sus objetivos principales: áreas de selección y separación de residuos; áreas de reciclado de los distintos residuos; áreas de tratamiento de residuos no reutilizables; áreas para ubicar industrias y actividades de investigación y desarrollo vinculadas al aprovechamiento productivo de los residuos reciclables; y áreas de vertido con capacidad suficiente para absorber los residuos insulares a medio y largo plazo, teniendo en cuenta las técnicas de minimización y reciclaje que deben presidir la gestión del Complejo.

8.1.2 Adecuación al modelo insular de distribución básica de usos

Se procede a la justificación de la adecuación de la propuesta de régimen de usos de las diferentes Áreas Funcionales que plantea el PTPO al modelo de distribución básica de los usos del Plan Insular. Esta justificación se realiza a partir de la identificación de cada uno de los regímenes normativos correspondientes a las distintas Áreas Funcionales con una de las Áreas de Regulación Homogénea (ARH) establecidas por el PIOT, y por lo tanto con el régimen básico de usos.

El ámbito de actuación se emplaza en dos Áreas de Regulación Homogénea (ARH) del PIOT: ARH de Interés Estratégico y ARH de Protección Territorial.



- Protección Territorial
- Areas de Interés Estratégico

-ÁRH de Interés Estratégico

El Área de *Interés Estratégico* corresponde con la Operación Singular Estructurante delimitada por el PIOT. El PIOT incluye en esta categoría los ámbitos que ostentan un papel estratégico en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT, por estar destinados a albergar equipamientos o infraestructuras de nivel de servicio insular.

Los usos básicos que el PIOT determina en el ámbito de la OSE (infraestructura de gestión de residuos y minero-extractivo) coinciden con los usos globales que el PTPO plantea en su ámbito de actuación.

Parte del margen suroeste de la OSE delimitada por el PIOT, se introduce en parte en el suelo propuesto por el PTPO para destinarlo a un polígono de industrias recicladoras, de acuerdo a las directrices del PTEOR.

El PTPO puede reajustar dicho límite de la OSE, de acuerdo a la disposición 2.4.1.3. (Ámbito Territorial de las Operaciones Singulares Estructurantes) del PIOT, que determina que *“la delimitación precisa de éstos a efectos de iniciar los actos de transformación territorial corresponderá a la figura de planeamiento que haya de desarrollar su ordenación”* y de acuerdo a las directrices emanadas del planeamiento de rango superior de ordenar estratégicamente el suelo del ámbito del PTPO en concordancia con los objetivos generales del Complejo Ambiental, dirigidos a potenciar un espacio de carácter industrial en el cual se centralice y resuelva al más largo plazo posible el tratamiento y gestión de los residuos generados en la isla.

-ARH de Protección Territorial

El resto del ámbito de actuación que se encuentra fuera de la OSE del PIOT, éste lo incluye en un ARH de Protección Territorial.

El PIOT incluye en esta categoría *“los terrenos que en el modelo de ordenación territorial no ostentan una vocación específica que exija la protección de sus valores naturales o productivos, ni forman parte del sistema de núcleos urbanos o de equipamientos insulares, pero que constituyen una reserva fundamental de un recurso escaso como es el territorio disponible, y “resultan idóneas para la implantación de usos e intervenciones que, por su naturaleza y dinámica, encuentran difícil encaje en la estructura de ordenación insular, y cuya ubicación concreta no puede preverse desde el PIOT, tales como”:*

“-Equipamientos o instalaciones para el servicio de las actividades predominantes en el territorio circundante o en los núcleos de población cercanos que, por su naturaleza y características, deben ubicarse en emplazamientos autónomos.

-Instalaciones y edificaciones para el ejercicio de actividades infraestructurales o productivas que, por su naturaleza y características, deben ubicarse aisladas y no requieren conformar áreas urbanizadas, como granjas porcinas, industrias molestas, etc.

-Iniciativas singulares de imposible previsión temporal.”

Los usos globales que se permiten por el PTPO, el minero-extractivo y el industrial (ligado a actividades de reciclaje de residuos relacionados con el Complejo Ambiental), se ajustan a los usos dispuestos por el PIOT y el PTEOR que lo desarrolla.

Por un lado, el PIOT delimita un ámbito extractivo, y además tiene entre los objetivos de la OSE (disposición 2.4.8.1), *“aprovechar las dinámicas de reciclaje para generar procesos productivos con viabilidad económica y permanencia temporal que contribuyan al desarrollo económico de la comarca sureste.”*

Por otro lado, el PTEOR obliga al PTPO a ordenar de una forma integrada la actividad extractiva con las infraestructuras de residuos del Complejo Ambiental, capacitándolo para incluir suelo destinado a industrias recicladoras.

Las actividades industriales relacionadas con la gestión de residuos que se proponen en el suelo previsto anexo al Complejo Ambiental son fundamentales en la política de gestión insular de residuos, puesto que el fomento de ellas conlleva a reducir el vertido de residuos,

objetivo prioritario a conseguir. Estarían comprendidas en las “*instalaciones para el servicio de las actividades predominantes en el territorio circundante*” que permite el PIOT en un ARH de Protección Territorial, mencionado anteriormente.

8.2 ADECUACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA AL PTEOR

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife (PTEOR), en su Fichero de Ámbitos de Infraestructuras de Gestión de Residuos, delimita el Ámbito 1 (Complejo Ambiental de Tenerife y entorno), como suelo reservado para el Complejo Ambiental de la Isla y, por tanto, destinado a albergar las principales infraestructuras e instalaciones industriales de gestión de residuos insulares, así como al desarrollo de la actividad extractiva de acuerdo con las necesidades del Complejo, y que engloba los dos ámbitos delimitados por el PIOT (OSE y Ámbito Extractivo Guama-El Grillo).

El PTEOR determina como instrumento de desarrollo de la ordenación integral del conjunto de los dos ámbitos anteriores, el “*Plan Territorial Parcial de Ordenación (PTPO) del Complejo Ambiental de Tenerife y del Ámbito Extractivo de Guama-El Grillo*”.

Por tanto, el objeto del PTPO emana de las directrices del PTEOR.

La adecuación de los criterios de ordenación que el PTEOR plantea para su aplicación por el PTPO en su propuesta de ordenación, se justifica a continuación:

-El PTPO deberá distribuir las actividades e instalaciones previstas en el ámbito, compatibilizándolas en el tiempo y en el espacio, entre sí y con las actividades del entorno en que se sitúan.

La propuesta del PTPO distribuye las actividades previstas en el PIOT y PTEOR (tratamiento de residuos, reciclaje, vertidos, extractiva) en diferentes áreas, ordenándolas de una manera integrada.

El PTPO establecerá la ordenación morfológica global a la que se ajustarán los Planes de Restauración de las canteras y los proyectos de las celdas de vertido.

-El PTPO ordenará el ámbito delimitado por el PIOT como Complejo Ambiental, de acuerdo con las disposiciones establecidas en éste y en el PTEOR y las actividades extractivas, tanto en el Complejo Ambiental como en los restantes terrenos que comprenden el ámbito extractivo de Guama-El Grillo, según lo dispuesto en el PIOT y “de acuerdo a los requerimientos del Complejo”.

La ordenación del PTPO comprende las actividades del Complejo y las extractivas y teniendo en cuenta los objetivos del mismo. Las áreas extractivas son dos, AE y AE-RE; esta última se plantea como reserva estratégica para los requerimientos futuros del Complejo Ambiental.

-En el ámbito de ordenación, el PTPO, además de la localización de las infraestructuras de gestión de residuos que integran el Complejo Ambiental y de la regulación de la actividad extractiva, “delimitará ámbitos destinados a la implantación de polígonos de industrias de reciclaje, a la localización de infraestructuras de producción de energía a partir de fuentes renovables, al desarrollo de la actividad

agraria, etc”, Todo ello “subordinado a las actividades del Complejo Ambiental” y en base a la repercusión de las mismas en este entorno.

Además del polígono existente para industrias de reciclaje que el PTPO consolida, se califica suelo para la implantación de industrias recicladoras y se permiten la localización de infraestructuras de producción de energía a partir de fuentes renovables en todas las áreas funcionales delimitadas.

-El PTEOR “habilita la clasificación como suelo urbanizable industrial de aquellos ámbitos que el PTPO destine a la implantación de polígonos de industrias de reciclaje que complementen las actividades de gestión de residuos del Complejo”. Estos ámbitos de suelo urbanizable deberán permanecer como suelos urbanizables aislados sin posibilidad de que se le adosen otros destinados a la industria convencional o al almacenaje.

-El Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos (PTEOR) dispone (artículo 44) que los terrenos en los que se prevén implantar las infraestructuras de primer nivel contempladas en el PTEOR (como es el caso del Complejo Ambiental), quedan calificados como “sistema general de carácter insular”.

El PTPO califica el ámbito del Complejo Ambiental, ajustada su delimitación, como *Sistema General de Infraestructura de Residuos*.

8.3 JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS AFECIONES AEROPORTUARIAS

8.3.1 Consideraciones previas

Teniendo en cuenta la localización del aeropuerto Tenerife-Sur, en este apartado se va a analizar la repercusión del mismo, tanto desde el aspecto de requerimientos administrativos como de las afecciones aeroportuarias.

Los aeropuertos necesitan preservar su entorno para garantizar la seguridad y la regularidad de las operaciones de las aeronaves, así como su propia existencia. Los Planes Directores de los aeropuertos fijan los límites de las afecciones y servidumbres aeronáuticas.

Cualquier instrumento de planeamiento urbanístico y territorial que afecte a las áreas funcionales del aeropuerto y suelo circundante sujeto a servidumbres aeronáuticas será objeto de informe vinculante por el Ministerio de Fomento.

El fundamento legal de esta obligación se recoge en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 que establece:

"Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de

Navegación Aérea, al objeto de que aquél informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio."

Respecto al alcance del informe la mencionada Disposición continúa:

"Este informe, que tendrá carácter vinculante en lo que se refiere al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, será emitido en el plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más sin que el informe sea evacuado, se podrá continuar con la tramitación de los planes o instrumentos generales de ordenación territorial o urbanística. En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptara las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podrá procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado."

Para facilitar y agilizar la elaboración del informe por parte de la Dirección General de Aviación Civil, el Ministerio de Fomento aconseja complementar la documentación del instrumento de planeamiento con la inclusión, en su caso, de las afecciones por Zona de Servicio Aeroportuaria, las Huellas de Ruido y las Servidumbres Aeronáuticas.

8.3.2 El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Sur

El objeto del Plan Director es el dimensionado y determinación de las diferentes zonas del aeropuerto y la ordenación del espacio aéreo, así como la cuantificación del impacto sobre el territorio circundante que el futuro desarrollo del aeropuerto pudiera generar.

El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Sur fue aprobado por la Orden del Ministerio de Fomento 634/2002, de 14 de marzo, y publicado en el BOE nº 71 de 23 de marzo de 2002.

La aprobación de un Plan Director exige la adaptación de los instrumentos territoriales y urbanísticos a fin de incorporar a los mismos las determinaciones de la planificación aeroportuaria, conforme establece la Sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007, de 1 de marzo de 2007.

El Plan Director determina unas servidumbres sobre los terrenos del entorno del aeropuerto con el objeto de garantizar la seguridad de los aviones. Dichas servidumbres se describen en el apartado siguiente.

8.3.3 Afecciones aeroportuarias

El contenido mínimo de la documentación anexa complementaria al instrumento de planeamiento que solicita el Ministerio de Fomento se describe en su página oficial virtual:

"Respecto a la Zona de Servicio Aeroportuaria:

-Un plano normativo con el límite de la Zona de Servicio Aeroportuaria y el ámbito de estudio.

-Un extracto de la normativa y de las fichas urbanísticas correspondientes en la que se pudiera comprobar: la calificación de la Zona de Servicio como Sistema General Aeroportuario o denominación equivalente y que los usos admisibles

serán exclusivamente los previstos en la planificación aeroportuaria y en general los necesarios para la explotación del aeropuerto”

(No resulta afectado pues se encuentra fuera del ámbito del Plan la Zona de Servicio Aeroportuaria).

“Respecto a las Afecciones Acústicas:

-Un plano normativo con las huellas de ruido y el ámbito de estudio.

-Una relación de los ámbitos afectados por la huellas de ruido con los usos predominantes, los usos permitidos y los usos prohibidos.

-Un extracto de la normativa y de las fichas urbanísticas en la que se indique que en los ámbitos afectados por las huellas de ruido no se consideran compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios en los terrenos afectados por las curvas isófonas $Leq\ día = 60\ dB(A)$ ni $Leq\ noche = 50\ dB(A)$ ”.

(No resulta afectado el ámbito pues se encuentra fuera del mismo las Afecciones Acústicas).

“Respecto a las Servidumbres Aeronáuticas:

-Un plano normativo con las servidumbres aeronáuticas y el ámbito en estudio.

-Una relación de los ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, indicando aquellos que puedan interferir con las superficies de limitación de alturas que presentan las servidumbres aeronáuticas.

-En el caso de ámbitos con escaso margen entre las construcciones propuestas y las servidumbres aeronáuticas, se deberá presentar un plano en el que se representen las cotas del terreno, la altura máxima de las edificaciones propuestas en el planeamiento (incluidos todos sus elementos como antenas, chimeneas, casetas de ascensores, etc.) y la altura de las servidumbres aeronáuticas. Plano que demuestre que se respetan las servidumbres aeronáuticas.

-Un extracto de la normativa en el que se indique, entre otras cosas, que el ámbito se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, etc.), así como el gálibo de los vehículos.”

(No resulta afectado, pues aunque en parte del ámbito del Plan se superponen las Servidumbres Aeronáuticas, las alturas de las construcciones e instalaciones previstas estarían por debajo de las superficies limitadoras de obstáculos)

Analizadas las afecciones aeroportuarias en comparación con las actividades y alturas máximas previstas de las construcciones e instalaciones, se podría concluir que el ámbito

del Plan Territorial Parcial no se encuentra afectado por dichas afecciones. Las actividades, construcciones e instalaciones se ajustarán a la normativa aeroportuaria que se mencionan.

A continuación, se describe una serie de indicaciones de la Dirección General de Aviación Civil para ser trasladadas a la Normativa del Plan Territorial para el cumplimiento del informe sectorial correspondiente:

“Servidumbres Aeronáuticas

“1. Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur, representadas en el Plano Normativo determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, etc.), así como el gálibo de los vehículos.”

“2. La Altura Máxima de las construcciones, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc., no puede superar las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur....”

“3. En los terrenos incluidos en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.”

“4. Según el artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, las instalaciones previstas en el ámbito del Plan Territorial Parcial no emitirán humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de Tenerife-Sur, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad. Por otro lado, se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.”

“5. Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aún no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas. Igualmente deberá indicarse que, dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacue no generará ningún tipo de derecho a indemnización.”

“6. Al encontrarse parte del ámbito del Plan Territorial Parcial incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-

etc.), y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas.”