

# ANEXO 2. FICHAS DE DESARROLLO DE PLANEAMIENTO POR ÁMBITOS

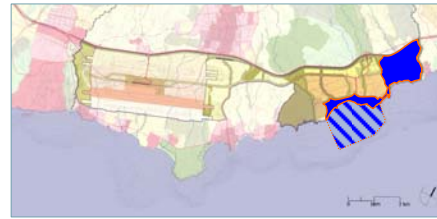
## Datos básicos

## Ámbito y Superficie

- ▶ Zona de Servicio Terrestre definida en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.
- ▶ 283,4 has (Zona de Servicio Terrestre), de las que 185,5 corresponden al Área de Reserva del Puerto.

## Conexiones viarias

- ▶ Accesos a la Autopista TF-1 en los enlaces 3 y 4, a través del Corredor Central, viario estructurante del Área Funcional Polígono Industrial.
- ▶ Acceso directo con la Autopista en el enlace 1, a largo plazo (Nuevo Acceso Este al Puerto), y el viario sur de la Zona de Reserva del Puerto.
- ▶ El puerto se conecta al Polígono Industrial en la glorieta situada entre DISA y el Sector SP1-01, que dan acceso al viario distribuidor del Polígono.
- ▶ Área de Reserva: con conexión a los enlaces 1 y 2 de la Autopista TF-1 y con el viario distribuidor del Polígono, Prolongación Este del Corredor Central (habrá de estudiarse su compatibilidad con las instalaciones de DISA y el Sector SP2-01), y posible conexión con el nuevo acceso este al Puerto.



## Estrategia

## Función estratégica en la Plataforma

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

## Coordinación (AD)

## 1. Coordinación de usos característicos entre Puerto y Polígono Industrial

- ▶ Para la consolidación en la Plataforma de un ámbito especializado en la integración de los recursos portuarios con los usos industriales, la generación de energía y las infraestructuras, es necesaria la ordenación y caracterización de usos entre los dos sectores.
- ▶ Se trata de crear las condiciones óptimas para la instalación de actividades complejas con buenas condiciones de compatibilidad, con espacios e instalaciones concretas y especializadas, evitando la repetición de sectores de pequeña escala que no alcanzarían la carga crítica necesaria para la inversión, acumulación de sinergias, renovación y mantenimiento a largo plazo.

## 2. Integración de la gestión de la oferta

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

## 3. Coordinación de infraestructuras

- ▶ Coordinación con el Polígono Industrial y sus infraestructuras básicas, y con las grandes Infraestructuras energéticas de DISA y UNELCO.
- ▶ Coordinación con el Polígono Industrial para la disposición de una estación depuradora de aguas residuales, y el emisario submarino de vertido al mar.
- ▶ Coordinación de redes de abastecimiento de combustible con la AF del Aeropuerto.
- ▶ Coordinación de canalización de aguas pluviales en el borde norte con el Polígono Industrial.
- ▶ Desarrollo del Corredor Central de conexión con el Aeropuerto, en caso de sinergias positivas entre ambas infraestructuras.

## 4. Reserva y programación de actuaciones

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

## 5. Gestión de residuos

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

## Ordenación (D)

## Condiciones de accesibilidad

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

## Integración funcional y accesibilidad

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

## AF – P. Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla.

## Condiciones de zonificación

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

## Red de abastecimiento de energía eléctrica

- ▶ La prevista implantación del gas natural requerirá plantas de regasificación que podrán implantarse, a título indicativo, inmediatamente al sur de la Central Térmica de UNELCO o bien, en el área de Reserva portuaria.
- ▶ Las líneas de transporte de 66 kv y 220 Kv hacia los anillos insulares se mantendrán en los trazados actuales a partir de la Central Térmica de UNELCO. Dichos trazados habrán de disponer de la específica banda de protección a ambos lados.

## Protección paisajística y ambiental

- ▶ Ordenación de plataformas con altimetrías adecuadas para la implantación de grandes instalaciones industriales, manteniendo un alto nivel de integración paisajística con los barrancos y el viario estructurante.
- ▶ Protección del Barranco del Río de acuerdo a la normativa correspondiente.
- ▶ En la medida de lo posible, protección del Barranco del Helecho siempre que no hipoteque la viabilidad del desarrollo de la función básica portuaria.

## Zonas de Protección Ambiental:

- ▶ En la primera Fase del Puerto, reserva del suelo paralela al viario de distribución, para encauzar las aguas de los barrancos hacia los extremos de la obra portuaria. En el correspondiente Plan Especial o en el proyecto se definirá una posible ampliación del corredor verde conforme a las necesidades para tal fin.
- ▶ El Área de Reserva Portuaria, se limita por dos barrancos protegidos en sus bordes este y oeste (Barrancos del Río y del Cobón), y se ve atravesada por otro, el Barranco de El Helecho.

## Parques de Actividad admisibles

## AF-P-1

- ▶ Parques de Actividad en Primera Línea Portuaria.
  - Terminales graneleras, de mercancía rodada y general y de contenedores.

## AF-P-2

- ▶ Zonas de Actividades Logísticas.
- ▶ Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas.

## AF-P-3, 4, 6 y 7

- ▶ Zonas de Actividades Logísticas.
- ▶ Zonas de Industria y Servicios Especiales.
- ▶ Centros de Servicios Portuarios.
- ▶ Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas.
- ▶ Parques de Industria Liger y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos).
- ▶ Ecoparques.

## AF-P-5, 8 y 9

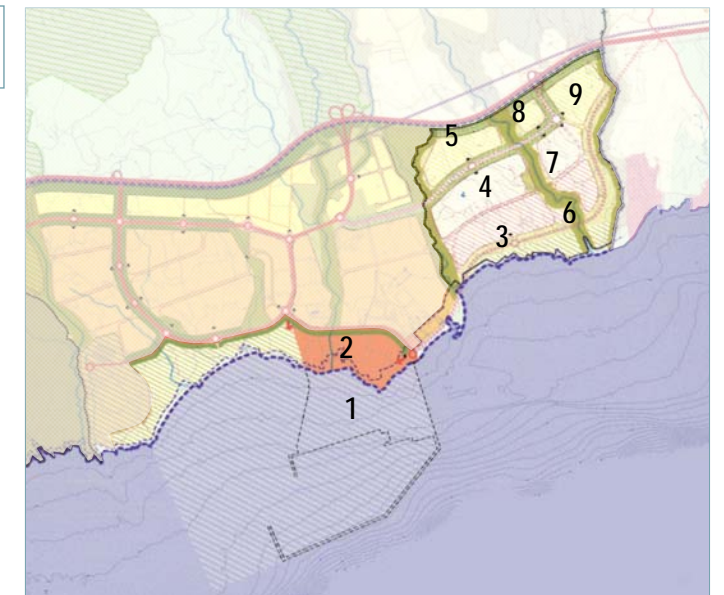
- ▶ Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados.
- ▶ Parques de Industria Liger y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos), en casos singulares.

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

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

## LÍNEAS DE ACTIVIDAD

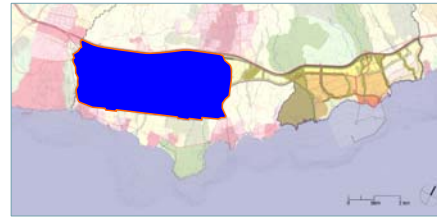
- 1LP PRIMERA LÍNEA PORTUARIA
- 2LP SEGUNDA LÍNEA PORTUARIA
- 3LI, 3LP TERCERA LÍNEA INDUSTRIAL, TERCERA LÍNEA PORTUARIA E ITER
- 4LT CUARTA LÍNEA TERCIARIA, DE SERVICIOS E INDUSTRIAS
- 4LP CUARTA LÍNEA PORTUARIA
- 1LA PRIMERA LÍNEA AEROPORTUARIA
- CV CAMPO DE VUELOS ACTUAL, PLANIFICADO (C Y DE RESERVA(CVR)



## Datos básicos

## Ámbito y Superficie

- ▶ Incluye el ámbito delimitado en el Plan Director del Aeropuerto y las zonas de protección territorial este y oeste indicadas en el PIOT y el Plan General de Granadilla de Abona.
- ▶ 1432,5 has (1.117,0 has correspondientes al Sistema General aeroportuario aprobado por el Plan Director).



## Conexiones viarias

- ▶ Acceso actual directo con la Autopista TF-1 en el enlace 7 (condicionado por la construcción de la pista norte del aeropuerto a corto-medio plazo).
- ▶ Con el desarrollo de la pista norte hará necesario los nuevos accesos este (en conexión con el enlace 6) y oeste (conexión con el enlace 8) desde la Autopista.
- ▶ Conexión con el resto de la Plataforma a través del Corredor Central.

## Estrategia

## Función estratégica en la Plataforma

- ▶ Función estratégica básica como Área Funcional que complementa la conectividad exterior de mercancías del Nuevo Puerto Comercial, y que dota a la Plataforma de un primer nivel de accesibilidad de pasajeros (accesibilidad rápida) a la isla, y de servicios complementarios de valor cualitativo (carga aérea).

## Coordinación (AD)

## 1. Coordinación de infraestructuras

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

## 2. Coordinación de la planificación y gestión

- ▶ Coordinación de AENA con el Ayuntamiento de Granadilla de Abona y con el Cabildo Insular de Tenerife para el trazado del Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto.

- ▶ Coordinación con el entorno funcional para las afecciones generales en el Complejo Terciario y de Servicios.

- ▶ A medio y largo plazo, coordinación comercial con la entidad gestora del Entorno Funcional para la orientación de la comercialización de las áreas limítrofes de ambos ámbitos.

- ▶ En caso necesario, coordinación con el Ayuntamiento de Granadilla de Abona para la redefinición puntual de algún límite de la Zona de Servicio, si el trazado definitivo de las conexiones entre pistas así lo requiere.

- ▶ Coordinación en ordenación y diseño de Estación de San Isidro del Tren del Sur, para dar servicio al núcleo de San Isidro.

## 3. Gestión de residuos

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

## Ordenación (D)

## Protección paisajística y ambiental

## Zonas de Protección Ambiental:

- ▶ Barranco de Los Balos, en el extremo este del Aeropuerto.
- ▶ Barranco de La Orchilla, en el borde oeste del Aeropuerto

## Área de interés faunístico "El Llano del Pato":

- ▶ El planeamiento establecerá un régimen de usos compatible con los valores a preservar siempre que ello, en previsión de futuras ampliaciones, no comprometa la funcionalidad del aeropuerto, circunstancia que tendrá que ser estudiada en la correspondiente evaluación ambiental.

## AF – A. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur.

## Criterios indicativos de accesibilidad y ordenación de actividades complementaria en el lado tierra

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

## Directrices sobre los Parques de Actividad

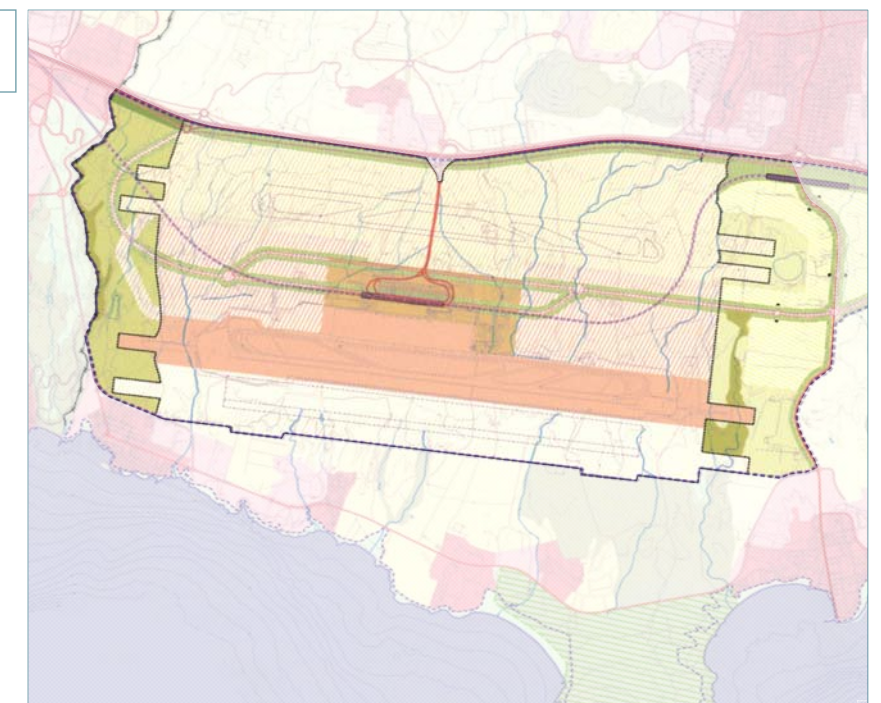
- ▶ Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero.
- ▶ Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios.
- ▶ Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves.
- ▶ Parques de Servicios Aeroportuarios Generales.

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

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

## LÍNEAS DE ACTIVIDAD

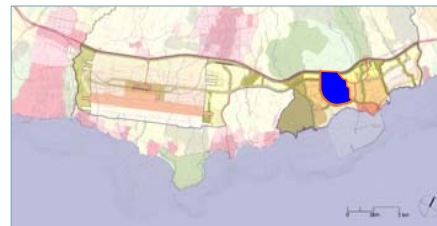
- 1LP PRIMERA LÍNEA PORTUARIA
- 2LP SEGUNDA LÍNEA PORTUARIA
- 3LI, 3LP TERCERA LÍNEA INDUSTRIAL, TERCERA LÍNEA PORTUARIA E ITER
- 4LT CUARTA LÍNEA TERCIARIA, DE SERVICIOS E INDUSTRIAS
- 4LP CUARTA LÍNEA PORTUARIA
- 1LA PRIMERA LÍNEA AEROPORTUARIA
- CV CAMPO DE VUELOS ACTUAL, PLANIFICADO (C Y DE RESERVA(CVR)



## Datos básicos

## Ámbito y Superficie

- ▶ Localizado en el Área Funcional Interpuerto, ámbito 1, AF – I 1 del Polígono Industrial de Granadilla.
- ▶ 99,41 has de suelo.



## Conexiones viarias

- ▶ Área con conexión a los enlaces 3 y 4 de la Autopista TF-1.
- ▶ El ámbito comprende el tramo ya realizado en el Polígono Industrial del Corredor Central y el distribuidor en lazo del viario del sur del Polígono.
- ▶ Comunicación directa con el resto de sectores del AF del Entorno Funcional-Interpuerto y con la primera fase de desarrollo del Puerto.

## Estrategia

## Función estratégica en la Plataforma

- ▶ Dotación eficaz de suelo para el desarrollo de usos industriales comunes, logísticos y de servicios característicos de la tercera línea de actividad, y en la cuarta línea en los ámbitos de fachada a la TF-1.
- ▶ Creación de oferta flexible y modular, gestionada y comercializada por la Sociedad del Polígono Industrial.
- ▶ Vinculación estratégica alta con actividades asociadas al Puerto y los Parques de Infraestructuras Energéticas, en función de las necesidades de comunicación viaria y de la red de infraestructuras respectivamente.

## Coordinación (AD)

## 1. Creación de oferta especializada

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

## 2. Adaptación del sector al terreno

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

## 3. Programación

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

## 4. Coordinación de Infraestructuras

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

## 5. Gestión de residuos

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

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

## Ordenación (D)

## Condiciones de accesibilidad

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

## Altimetría

- ▶ La ordenación de las plataformas por el Plan Parcial podrá adaptarse a la topografía original del terreno, o, por el contrario, la ordenación en terrazas, con pendientes máximas acotadas, compatibles con los usos logísticos necesarios del desarrollo de las funciones estratégicas derivadas del Puerto. El tratamiento de la mayor o menor integración en el terreno original será incluido en los documentos de desarrollo de planeamiento y obras, analizando las relaciones con los Parques y sistemas con los que tenga continuidad, con el fin de clarificar las condiciones de borde, conectividad y funcionalidad. La propuesta de terrazas incluida en los planos de ordenación se incluye con un carácter meramente indicativo.

## Protección paisajística ambiental

## Zonas de Protección Ambiental:

- ▶ Barranco del Charcón, en el borde oeste del sector, en la zona de acceso al ITER, para dar una mayor amplitud al corredor verde.
- ▶ En el borde este, protección del Barranco de Las Monjas.

## Reglas de agrupamiento de Parques

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

## Parques de Actividad admisibles

## AF-I.1-1

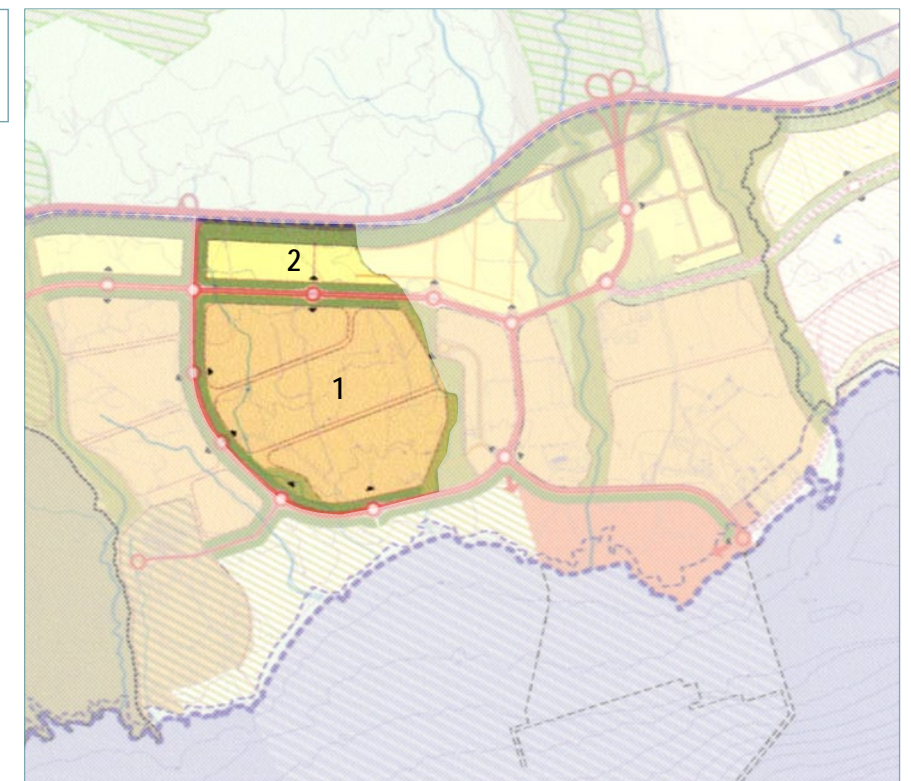
- ▶ Parques de Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales Mixtos).
- ▶ Parques Logísticos y de Distribución.
- ▶ Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas.
- ▶ Ecoparques.

## AF-I.1-2

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

Actividades incompatibles en AF-I.1-2: Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas.

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



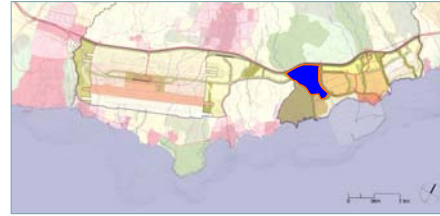
## LÍNEAS DE ACTIVIDAD

- 1LP PRIMERA LÍNEA PORTUARIA
- 2LP SEGUNDA LÍNEA PORTUARIA
- 3LI, 3LP TERCERA LÍNEA INDUSTRIAL, TERCERA LÍNEA PORTUARIA E ITER
- 4LT CUARTA LÍNEA TERCIARIA, DE SERVICIOS E INDUSTRIAS
- 4LP CUARTA LÍNEA PORTUARIA
- 1LA PRIMERA LÍNEA AEROPORTUARIA
- CV CAMPO DE VUELOS ACTUAL, PLANIFICADO (C) Y DE RESERVA (CVR)

## Datos básicos

## Ámbito y Superficie

- ▶ Localizado en el Área Funcional Interpuerto, ámbito 2, AF – I. 2 del Polígono Industrial de Granadilla.
- ▶ 122,75 has de suelo.



## Conexiones viarias

- ▶ Área con conexión al nudo 4 de la Autopista TF-1.
- ▶ El ámbito comprende el tramo del Corredor Central, en prolongación hacia el oeste del tramo ya existente.
- ▶ Comunicación directa con el resto de sectores del AF Polígono y la Zona Funcional Complejo Terciario y de Servicios.

## Estrategia

## Función estratégica en la Plataforma

- ▶ Suelo a medio plazo para el desarrollo de usos logísticos e industriales de carácter cualificado, característicos de la Tercera Línea, con oferta gestionada y comercializada por la Sociedad del Polígono Industrial.
- ▶ Posible reserva para Parques de Actividad especializados:
  - a) monocliente, con buenas condiciones de integración paisajística en Montaña Pelada;
  - b) reserva de suelo para actividades tecnológicas relacionadas con el entorno del ITER.
- ▶ Vinculación estratégica alta con actividades logísticas asociadas al Puerto, en función de su desarrollo a medio plazo, en los sectores por debajo del Corredor Central.
- ▶ Reserva de espacios destinados a albergar actividades compatibles con el Barranco de El Charcón, preferiblemente dotaciones y equipamientos (ligados a usos científicos, ocio y medioambiente) compatibles con la conexión medioambiental entre Montaña Pelada y las montañas de Ifara y Los Riscos propuesto.
- ▶ Vinculación estratégica baja con actividades asociadas a los Parques de Infraestructuras Energéticas.
- ▶ Reserva para la creación de oferta flexible y modular, gestionada y comercializada por la Sociedad del Polígono Industrial.

## Coordinación (AD)

## 1. Creación de oferta especializada

- ▶ El crecimiento del Polígono en este sector está vinculado a las demandas complementarias derivadas del Puerto y a la dotación de suelo para las actividades logísticas integradas entre el Puerto y el aeropuerto, previas al desarrollo del Complejo Terciario y de Servicios.

## 2. Adaptación del sector al terreno

- ▶ El Polígono necesita mantener la imagen de calidad e integración paisajística que ha caracterizado su ordenación general y las inversiones realizadas en infraestructuras viarias, por lo que el trazado de taludes y plataformas debe realizarse con criterios que garanticen un bajo impacto visual.
- ▶ Especialmente importante en este sector es la integración con el entorno de Montaña Pelada y la Montaña de los Riscos a través de:
  - El establecimiento de un corredor verde de conexión entre estos Espacios Naturales Protegidos de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.4.3.4 (6-D) del PIOT
  - La protección del cauce del barranco del Callao
  - La limitación del aprovechamiento edificatorio en el entorno de estos ámbitos, a través ocupaciones de escasa densidad y altura, con un alto grado de integración en el paisaje y vinculadas a actuaciones "de excelencia".

## 3. Programación

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

## 4. Coordinación de Infraestructuras

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

## 5. Gestión de residuos

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

## Ordenación (D)

## Condiciones de accesibilidad

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

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

## Altimetría

- ▶ La ordenación de las plataformas por el Plan Parcial podrá adaptarse a la topografía original del terreno, o, por el contrario, la ordenación en terrazas, con pendientes máximas acotadas, compatibles con los usos logísticos necesarios el desarrollo de las funciones estratégicas derivadas del Puerto. El tratamiento de la mayor o menor integración en el terreno original será incluido en los documentos de desarrollo de planeamiento y obras, analizando las relaciones con los Parques y sistemas con los que tenga continuidad, con el fin de clarificar las condiciones de borde, conectividad y funcionalidad.

## Protección paisajística y ambiental

- ▶ Condiciones de integración con Montaña Pelada y con las Montaña de Ifara y Los Riscos, limitando la implantación de actividades a aquellas mejor integradas desde el punto de vista paisajístico (parques científicos, de ocio, y medioambientales, etc)

## Zonas de Protección Ambiental:

- ▶ Establecimiento de un corredor verde de conexión entre Montaña Pelada y las montañas de Ifara y Los Riscos, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.4.3.4 (6-D) del PIOT.
- ▶ Protección del cauce del Barranco del Callao.
- ▶ Protección del Barranco del Charcón, en la zona de acceso al ITER, integrado en el corredor verde y proporcionando una mayor amplitud.

## Reglas de agrupamiento de Parques

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

## Directrices sobre los Parques de Actividad

## AF-I.2-1

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

## AF-I.2-2

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

## AF-I.2-3 y 4

- ▶ Parques Tecnológicos y Dotacionales (Científicos) del Área Funcional Interpuerto (*relacionados con el medioambiente y el ITER*).
- ▶ *Parques de Ocio relacionados con el medioambiente.*
- ▶ *Parques Medioambientales.*
- ▶ *Equipamientos y Dotaciones de la PLS, integrados en el medio físico.*

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

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

## LÍNEAS DE ACTIVIDAD

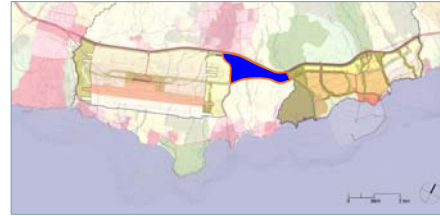
- 1LP PRIMERA LÍNEA PORTUARIA
- 2LP SEGUNDA LÍNEA PORTUARIA
- 3LI, 3LP TERCERA LÍNEA INDUSTRIAL, TERCERA LÍNEA PORTUARIA E ITER
- 4LT CUARTA LÍNEA TERCIARIA, DE SERVICIOS E INDUSTRIAS
- 4LP CUARTA LÍNEA PORTUARIA
- 1LA PRIMERA LÍNEA AEROPORTUARIA
- CV CAMPO DE VUELOS ACTUAL, PLANIFICADO (C) Y DE RESERVA(CVR)



## Datos básicos

## Ámbito y Superficie

- ▶ Sector coincidente con el área delimitada en el Plan General de Ordenación Municipal de Granadilla como Área Estratégica de Actividades Terciarias, Logísticas y de Transporte.
- ▶ 146,8 has de suelo.



## Conexiones viarias

- ▶ Acceso directo a la Autopista TF-1 en los enlaces 5 y 6.
- ▶ Conexión con el AF del Polígono Industrial de Granadilla y el AF del Aeropuerto Tenerife Sur mediante el corredor central.
- ▶ Accesibilidad directa a los núcleos urbanos de San Isidro y El Médano, viario transversal TF-64.

## Estrategia

## Función estratégica en la Plataforma

- ▶ Configuración de un territorio de interrelación entre el Aeropuerto y el Puerto.
- ▶ Reserva de suelo a medio y largo plazo para el desarrollo de usos terciarios, dotacionales, logísticos y de transporte que complemente el Área Funcional del Aeropuerto y colaboren en la coordinación de actividades entre ésta y el Polígono Industrial de Granadilla.

## Coordinación (AD)

## 1. Reserva de suelo para oferta especializada

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

## 2. Infraestructuras

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

## 3. Relación con el Aeropuerto y la pista norte

- ▶ El movimiento de tierras a efectuar en su momento en el complejo Terciario y de servicios por motivos de Servidumbres Aeronáuticas podrá ser utilizado para contribuir a las compensaciones de tierras en las obras del conjunto de la PLS entre el Puerto y aeropuerto y a reequilibrar las rasantes definitivas del Aeropuerto.
- ▶ La altimetría final de la pista norte se compatibilizará con el aprovechamiento del sector y el trazado de los viarios estructurantes de la Plataforma y el ferrocarril. Deben considerarse también los niveles sonoros admisibles por las actividades a implantar en el sector. Se redactará un Estudio Aeronáutico en el que se garantice que no se compromete ni la seguridad y ni la regularidad de las operaciones aeronáuticas de la nueva pista norte del Aeropuerto.

## 4. Dotaciones y servicios

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

## 5. Gestión de residuos

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

## Ordenación (D)

## Condiciones de accesibilidad

- ▶ Se modificará la configuración del viario transversal (enlace 6 de la autovía y acceso a la circunvalación de San Isidro), con el fin de mejorar la integración con el Barranco de la Barca; esta ordenación permitirá ordenar los accesos a los Parques de Actividad y la localización de la depuradora con menor impacto ambiental y paisajístico.
- ▶ El acceso al viario estructurante de los Parques de Actividad se realizará desde las glorietas del sistema básico, propuesta de forma indicativa. El Plan de Sectorización fijará la localización.
- ▶ Se coordinará la accesibilidad a la nueva estación de San Isidro y configurar un área adecuada de servicio en su entorno, para integrarla en el núcleo de San Isidro.
- ▶ Estructura viaria general, modificable en función de la protección de barrancos y los estudios funcionales necesarios.

## Ordenación

## Protección paisajística ambiental y

## Zonas de Protección Ambiental:

- ▶ Protección del Barranco de la Barca, que integrará la nueva estación depuradora comarcal de Granadilla propuesta en el Plan General.

## Relación con el Área Funcional del Aeropuerto

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

## Directrices sobre Parques de Actividad

## AF-I.3-1

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

## AF-I.3-2

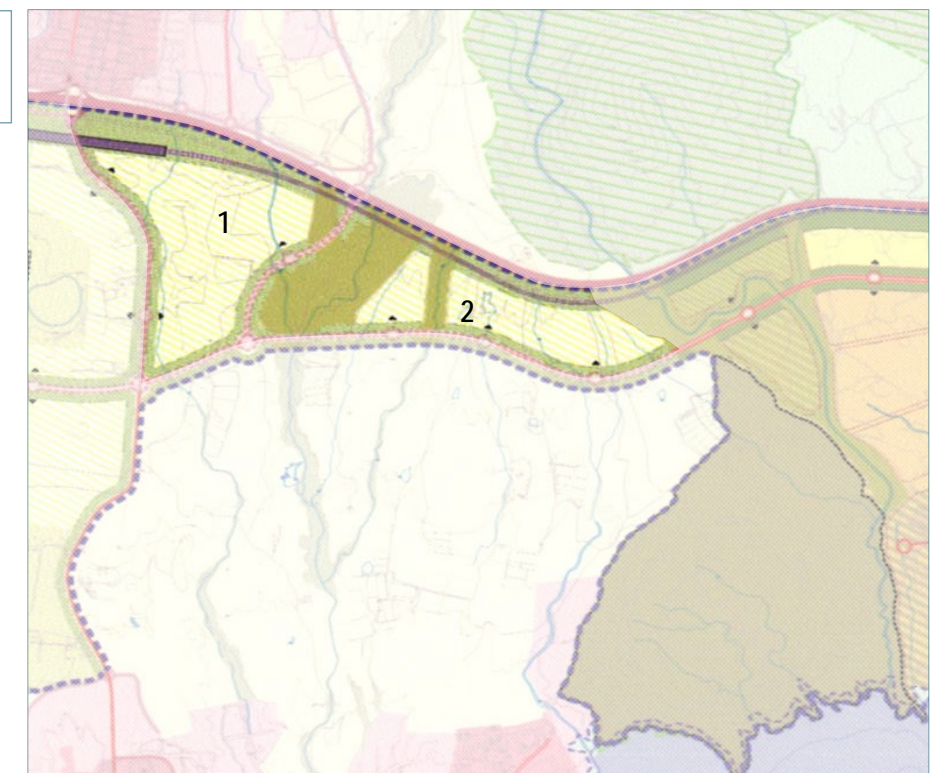
- ▶ Parques Empresariales Terciarios y Centros de Servicios Integrados.
- ▶ Parques Tecnológicos y Dotacionales del Área Funcional Interpuerto.
- ▶ Parques Científicos, de Ocio y Medioambientales.

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

## Condiciones al planeamiento

- ▶ Propuesta indicativa de sectorización del ámbito: dos sectores, oriental y occidental, separados por el nuevo acceso este al Aeropuerto y el Barranco de La Barca. El segundo sector incluye los suelos urbanizables no sectorizados englobados en el Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur.
- ▶ La aprobación del planeamiento de desarrollo, con la definición de sus usos y alturas concretas y la consiguiente otorgación de derechos urbanísticos, quedará supeditada a las Servidumbres Aeronáuticas del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en el momento de su desarrollo, a largo plazo, y por lo tanto, habrá de tener la conformidad de la Administración competente en razón de la materia.

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



## LÍNEAS DE ACTIVIDAD

- 1LP PRIMERA LÍNEA PORTUARIA
- 2LP SEGUNDA LÍNEA PORTUARIA
- 3LI, 3LP TERCERA LÍNEA INDUSTRIAL, TERCERA LÍNEA PORTUARIA E ITER
- 4LT CUARTA LÍNEA TERCIARIA, DE SERVICIOS E INDUSTRIAS
- 4LP CUARTA LÍNEA PORTUARIA
- 1LA PRIMERA LÍNEA AEROPORTUARIA
- CV CAMPO DE VUELOS ACTUAL, PLANIFICADO (C) Y DE RESERVA (CVR)

## Datos básicos

## Ámbito y Superficie

► Sector SP2 localizado en la parte nororiental del Polígono Industrial de Granadilla, del que se han aprobado los planes parciales de los subsectores SP2-01 (clasificado y categorizado como suelo urbano consolidado por el PGO vigente) y SP2-02 (clasificado y categorizado como Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado), destinados a industria en parcelas convencionales. Del primero de ellos, se ha urbanizado, ejecutado y comercializado en aprox. un 75%, tanto en su área norte como en la sur. Del segundo, se ha urbanizado tan solo su área sur la cual se encuentra sin ocupar.

- 61,6 has de suelo el subsector SP2-01
- 71,4 has de suelo el subsector SP2-02



## Conexiones viarias

- Acceso actual directo con la Autopista TF-1 en el enlace 3 (acceso Este del Polígono Industrial de Granadilla).
- El ámbito comprende el tramo ya realizado en el Polígono Industrial del Corredor Central y el distribuidor en lazo del viario del Polígono. La Prolongación Este del Corredor Central permitirá su conectividad con el Área de Reserva del AF-P. Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.
- Comunicación directa con el resto de sectores del AF del Entorno Funcional-Interpuerto, con la primera fase de desarrollo del Puerto y el Área de Reserva del AF-P. Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.
- Conexión con el resto de la Plataforma a través del Corredor Central.

## Estrategia

## Función estratégica en la Plataforma

► Este ámbito se corresponde con áreas desarrolladas y, algunas de ellas, ya consolidadas en el Polígono Industrial de Granadilla. Realizadas mediante planes parciales, con ordenaciones convencionales industriales muy acotadas espacial y temporalmente, adaptadas a la demanda existente en el momento de su realización y procurando su máxima adaptación topográfica y paisajística. Son paquetes de manzanas y parcelas medias y pequeñas, ajustadas en variedad y dimensiones. Esta tipología de ordenación habría de combinarse en un futuro con otras con mayores restricciones tipológicas.

## Coordinación (AD)

## 1. Coordinación de infraestructuras

- La Prolongación Este del Corredor Central, que articulará la banda superior de la Zona de Reserva Portuaria, enlaza a través del Sector SP2-01 con el viario existente del Polígono Industrial y con el Enlace 2 propuesto de la TF-1. Habrá de coordinarse el desarrollo del trazado entre los sectores y los ámbitos urbanos colindantes.
- Coordinación en relación con la red ferroviaria, en el marco del PTEO del Tren del Sur.

## Ordenación (D)

## Condiciones de accesibilidad

- El Corredor Central estará constituido por diversos tramos, a partir del tramo existente en el ámbito del Polígono Industrial; se propone la prolongación del mismo de tal modo que se permita la conexión entre Aeropuerto y Nuevo Puerto Comercial.
- La Prolongación Este del Corredor Central, que articula la banda superior de la Zona de Reserva Portuaria, fachada a la Autopista TF-1, enlaza a través del Sector SP2-01 con el viario existente del Polígono Industrial y con el enlace 2 propuesto de la TF-1.
- La conexión viaria del Área de Reserva (AF-P. Área Funcional Nuevo Puerto Comercial de Granadilla) con el Polígono Industrial se coordinará en trazado y geometría con las Instalaciones de DISA y con el Sector SP2-01, de modo que no suponga la aparición de nuevas afecciones.
- Los ejes viarios básicos de la PLS quedarán definidos en el PTP con carácter indicativo, en trazado y sección, con una altimetría también indicativa.
- Se reordenarán las posibles zonas afectadas por el desarrollo de la línea del Tren del Sur, para adaptar la ordenación al Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur.

## Protección paisajística y ambiental

- El viario existente en el Polígono Industrial, concebido en su origen como una infraestructura representativa y de gran calidad, cuenta con una serie de puentes que salvan los barrancos existentes que se integrarán como recurso paisajístico.
- Se establece una malla de calidad ambiental conformada por una red de corredores paisajísticos e integrada con los Sistemas Básicos y el Suelo Rústico de Protección Ambiental Natural y paisajística establecida. Esta malla de gran escala deberá incluir en la estructura básica los elementos protegidos más significativos, el Monumento Natural de Montaña Pelada y los barrancos. Los barrancos de Tagoro y del Cobón en el sector forman parte del Sistema de Corredores Paisajísticos de la Plataforma.

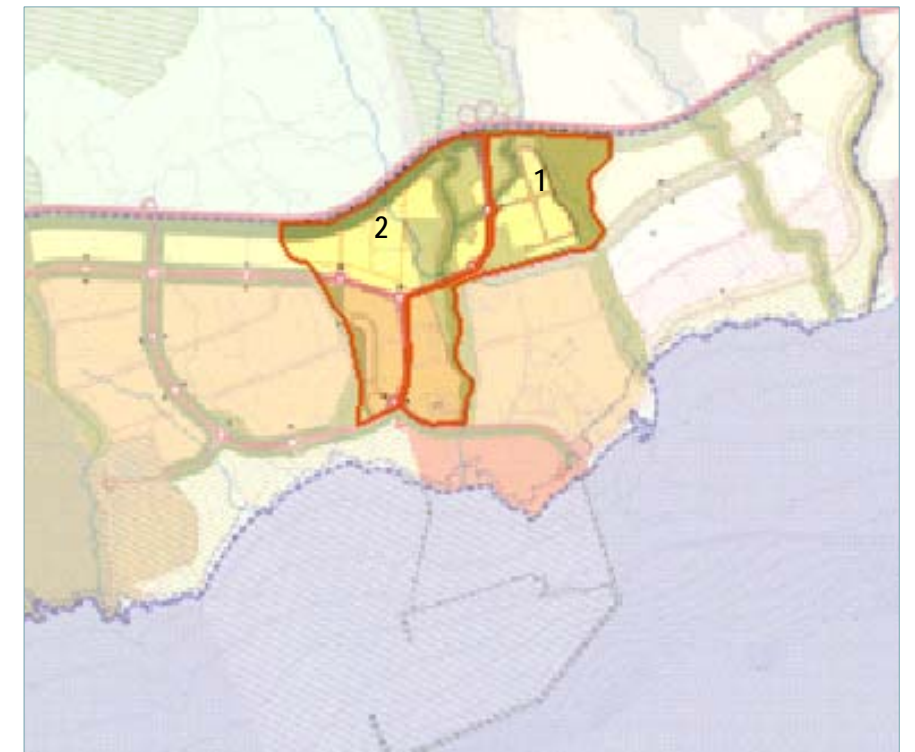
## Planeamiento de desarrollo

Para los ámbitos o subsectores SP2-01 y SP2-02 la ordenación pormenorizada se remite a los parámetros y condiciones específicas dispuestas por el PGO y los planes parciales correspondientes.

Esquema de Ordenación: Sector SP2.  
Subsectores SP2-01 y SP2-02

## LÍNEAS DE ACTIVIDAD

- 1LP PRIMERA LÍNEA PORTUARIA
- 2LP SEGUNDA LÍNEA PORTUARIA
- 3LI, 3LP TERCERA LÍNEA INDUSTRIAL, TERCERA LÍNEA PORTUARIA E ITER
- 4LT CUARTA LÍNEA TERCERARIA, DE SERVICIOS E INDUSTRIAS
- 4LP CUARTA LÍNEA PORTUARIA
- 1LA PRIMERA LÍNEA AEROPORTUARIA
- CV CAMPO DE VUELOS ACTUAL, PLANIFICADO (C) Y DE RESERVA (CVR)



Datos básicos

Ámbito y Superficie

- ▶ Sector UNELCO-DISA del Polígono Industrial de Granadilla. Zona de actividad especializada.
- ▶ Infraestructuras de abastecimiento energético de carácter insular, DISA – UNELCO, con las instalaciones necesarias para la Central Térmica y almacenamiento y distribución de combustibles. No ha sido desarrollado en su totalidad, quedando reservas de suelo para posteriores ampliaciones.
- ▶ 76 has de suelo, de las cuales 47,75 ha pertenecen a la parcela de UNELCO y 28,26 a la parcela de DISA.



Conexiones viarias

- ▶ El ámbito se conecta a través de los viarios interiores, ya realizados, del Polígono Industrial de Granadilla.
- ▶ El corredor central, en su configuración actual, conecta el sector con los ámbitos situados al norte y oeste. La Prolongación Este del Corredor Central permitirá su conectividad (habrá de estudiarse su compatibilidad con las instalaciones de DISA y Sector SP2-01) con el Área Funcional AF-P. Nuevo Puerto Comercial de Granadilla. El viario de distribución interior del Polígono Industrial, situado al sur del sector, permite su comunicación con el resto de ámbitos situados al oeste y su prolongación Este permitirá la conexión con el Nuevo Puerto (Nuevo Acceso Este al Nuevo Puerto conectado con el futuro enlace 1 de la TF-1).
- ▶ Área con conexión más cercana al enlace 3 de la Autopista TF-1.

Estrategia

Función estratégica en la Plataforma

- ▶ El ámbito concentra las instalaciones de cabecera para la producción, almacenamiento y distribución de productos energéticos a nivel insular, como son la central térmica de energía (UNELCO) y el almacenamiento de combustibles (DISA).

Coordinación (AD)

1.Coordinación de infraestructuras

La Prolongación Este del Corredor Central, que articula la banda superior de la Zona de Reserva Portuaria, enlaza a través del Sector SP2-01 con el viario existente del Polígono Industrial y con el Enlace 2 propuesto de la TF-1. Habrá de coordinarse el trazado del proyecto entre los ámbitos contiguos para minimizar las afecciones a las instalaciones de DISA. y al parcelario inmediato del polígono industrial, buscando una solución equilibrada a los mutuos intereses.

2. Coordinación del planeamiento.

La ordenación integral del ámbito se coordinará a través de un único Plan que comprenderá ambas áreas.

Ordenación (D)

Condiciones de accesibilidad

- ▶ Se propone la prolongación del Corredor Central de tal modo que se permita la conexión entre Aeropuerto y Nuevo Puerto Comercial.

Red de abastecimiento de energía eléctrica

- ▶ Las líneas de transporte de 66 kv y 220 Kv hacia los anillos insulares se mantendrán en los trazados actuales a partir de la Central Térmica de UNELCO. Dichos trazados habrán de disponer de la específica banda de protección a ambos lados.

Planeamiento de desarrollo

- ▶ Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona y Plan Especial.
- ▶ Se establecerán dos áreas: ámbito de UNELCO, con un uso característico de Infraestructura Energética (energía), y ámbito de DISA, con un uso característico Industrial.
- ▶ Se remite la ordenación pormenorizada a un único Plan Especial que comprenderá ambos ámbitos. Pudiendo establecerse diferentes unidades de actuación y proyectos diferenciados de desarrollo.

Parques de actividad admisibles

- ▶ Parques de industrias básicas y energéticas

Esquema de Ordenación: Parque de Actividad de UNELCO-DISA



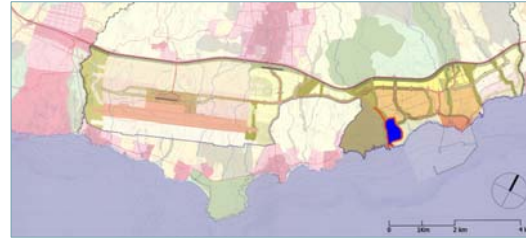
- LÍNEAS DE ACTIVIDAD
- 1LP PRIMERA LÍNEA PORTUARIA
  - 2LP SEGUNDA LÍNEA PORTUARIA
  - 3LI, 3LP TERCERA LÍNEA INDUSTRIAL, TERCERA LÍNEA PORTUARIA E ITER
  - 4LT CUARTA LÍNEA TERCERARIA, DE SERVICIOS E INDUSTRIAS
  - 4LP CUARTA LÍNEA PORTUARIA
  - 1LA PRIMERA LÍNEA AEROPORTUARIA
  - CV CAMPO DE VUELOS ACTUAL, PLANIFICADO (C) Y DE RESERVA (CVR)



Datos básicos

Ámbito y Superficie

▶ Instituto Tecnológico de Energías Renovables de Tenerife (ITER), ubicado en el área suroeste del Polígono Industrial de Granadilla. El Sector SP1, del que se han desarrollado usos industriales y de investigación para el desarrollo tecnológico, se sitúa en un entorno de calidad junto a Montaña Pelada y del mismo no se han desarrollado todas las actuaciones previstas.  
▶ 39,24 ha de suelo.



Conexiones viarias

▶ El ámbito se conecta a través del viario de existente del Polígono Industrial de Granadilla, viario de Distribución interior del La PLS.  
▶ Su esquema viario básico lo proporciona un eje central que parte de la estructura viaria principal del Polígono Industrial, mediante una rotonda. Este eje se bifurca en dos ramales, uno de acceso directo al I.T.E.R. y otro que se comunica con la costa en las proximidades de la Punta Cueva del Trigo. Este viario se encuentra totalmente urbanizado  
▶ Con conexión más cercana al enlace 4 de la Autopista TF-1 (acceso oeste del Polígono Industrial de Granadilla).

Estrategia y planificación

Función estratégica en la Plataforma

▶ El Área Funcional-Interpuerto concentra las instalaciones de cabecera para la producción, almacenamiento y distribución de productos energéticos a nivel insular, como son la central térmica de energía (UNELCO) y el almacenamiento de combustibles (DISA) y el Instituto Tecnológico de Energías Renovables (ITER) como foco de investigación.  
▶ Su objetivo es la promoción, desarrollo y potenciación de actividades científicas, técnicas y económicas en el campo tecnológico y en el de las energías renovables.

Ordenación (D)

Red de abastecimiento de energía eléctrica

▶ Se mantendrán las áreas de investigación de energías alternativas y los parques aerogeneradores existentes en el Instituto Tecnológico y de Energías Renovables de Tenerife (ITER).

Planeamiento remitido

▶ Plan General de Ordenación y Plan Especial.  
▶ La ordenación se remite a lo dispuesto en el Plan Especial que deberá reordenar las zonas afectadas por el espacio portuario.

Parques actividad admisibles

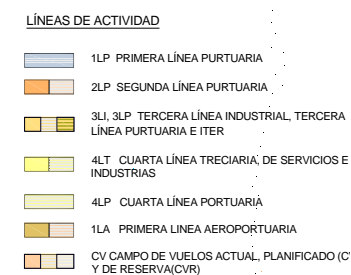
▶ Parques tecnológicos y dotacionales.

Coordinación (AD)

1. Coordinación a escala paisajística, impactos y actividades.

▶ El Plan Especial del ITER deberá de readaptarse a sus nuevas condiciones de entorno, como consecuencia de la Nueva Ampliación del Puerto. El PTP mantendrá básicamente el ámbito y ordenación del ITER con dos líneas de coordinación con su entorno:  
a) Se deberá coordinar la ordenación del frente costero del ITER con el Puerto, y se podrá acondicionar el extremo sur del muelle de ribera en contacto con el Instituto para usos y actividades medioambientales de manera que sean paisajísticamente compatibles con el mismo.  
b) Se constituirá en torno al ITER un foco de actividades tecnológicas, desarrollándose en las inmediaciones posibles Parques Tecnológicos.

Esquema de Ordenación: Parque de Actividad del ITER



## Datos básicos

## Ámbito y Superficie

- ▶ Ámbito correspondiente al Espacio Natural Protegido (código T-18) Monumento Natural de la Montaña Pelada.
- ▶ 152,7 has de suelo (s/datos de las Normas de Conservación del Monumento Natural de la Montaña Pelada)



## Conexiones viarias

- ▶ Acceso único a través de una pista de tierra que parte de las cercanías de la Ensenada de Pelada y alcanza la autopista TF-1, atravesando la parte occidental y septentrional del Espacio Natural Protegido.

## Estrategia y planificación

## Función estratégica en la Plataforma

- ▶ El conjunto debe configurarse como un espacio protegido de los usos característicos de la Plataforma, que permite, sin embargo, la transición desde las áreas portuarias e industriales a las zonas turísticas del Médano y la integración y conectividad con las Montañas de Ifara y de Los Riscos al norte, localizando usos cualificados, en la línea de desarrollo del ITER.

## Coordinación (AD)

## 1. Coordinación de actuaciones:

- ▶ Se hace necesaria la coordinación con la Administración Gestora del Espacio Natural Protegido de aquellas actuaciones que se desarrollen en su entorno y puedan tener incidencia en el área protegida.
- ▶ Se adoptarán las medidas de seguimiento y vigilancia oportunas por la Entidad de Coordinación para valorar y mitigar las posibles afecciones de los proyectos del entorno sobre el espacio protegido.

## Ordenación (D)

- ▶ No se establecen disposiciones de ordenación en el ámbito del Espacio Natural Protegido.
- ▶ Se remite a las Normas de Conservación del Monumento Natural de Montaña Pelada, documento aprobado definitivamente por Acuerdo de la COTMAC de 6 de abril de 2005 (BOC nº 2005/125, de 18 junio de 2005).

## Condiciones de accesibilidad

- ▶ Las establecidas en las Normas de Conservación del Monumento Natural de Montaña Pelada. El mantenimiento de las pistas de tierra existentes, que dan acceso al ámbito, podrá ser el mínimo necesario para mantener la funcionalidad de la vía; dichas actuaciones no podrán suponer una consolidación o intensificación del uso.

## Protección paisajística y ambiental

- ▶ Las recogidas en las Normas de Conservación del Monumento Natural de Montaña Pelada.
- ▶ Las Normas de Conservación ordenan el conjunto con una amplia Zona de Uso Restringido en el cono volcánico y un espacio de transición de uso moderado hacia el norte, clasificadas como Suelo Rústico de Protección Natural en el primer caso y de Protección Paisajística en el segundo.
- ▶ Se establece una malla de calidad ambiental conformada por una red de corredores paisajísticos e integrada con los Sistemas Básicos y el Suelo Rústico de Protección Ambiental Natural y paisajística establecida.
- ▶ La identidad visual común de toda la Plataforma se basa en la creación de una infraestructura de corredores paisajísticos. Esta malla de gran escala deberá incluir en la estructura básica los elementos protegidos más significativos, el Monumento Natural de Montaña Pelada y los barrancos.

