

II.4.1.2.1. Situación actual del Aeropuerto de Tenerife Sur

Como punto de referencia del aeropuerto se toma el punto central de la pista 08-26 y su altitud es de 57,00 m. Además del acceso desde la Autopista TF-1, existen otros accesos desde carreteras y caminos del entorno de carácter restringido. La descripción de cada uno de los subsistemas en que se divide la zona de servicio aeroportuaria es la siguiente:

► SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES

El aeropuerto dispone de una única **pista de vuelo**, 08-26, de 3.200 m de longitud y 45 m de anchura. Cuenta con su correspondiente franja de seguridad, una calle de rodadura paralela y seis calles de salida y acceso. La **calle de rodadura** se encuentra a una distancia entre ejes de 200 m, tiene 2.950 m de longitud y 23 m de anchura. Existe un apartadero de espera de 12.648 m² de superficie que sirve a la cabecera 08.

La **plataforma de estacionamiento de aeronaves**, frente al Edificio Terminal, de forma rectangular, tiene unas dimensiones aproximadas de 210 m de ancho y 1.095 m de largo, con una superficie de 236.850 m².

► SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS

- **Zona de Pasajeros:** Dispone de un **Edificio Terminal de Pasajeros** construido en 1978 y remodelado en 1995, destinado al tráfico nacional, internacional, de aviación general y militar. Su superficie es de 64.000 m² repartidos en tres plantas sobre el nivel de la plataforma. El **Bloque Técnico** se encuentra integrado en su mayoría en la última planta del Edificio Terminal. Además, el Área Terminal dispone de **aparcamientos públicos y privados**.



Imagen II.4.1.2.1.1. Imagen actual del Aeropuerto de Tenerife Sur.

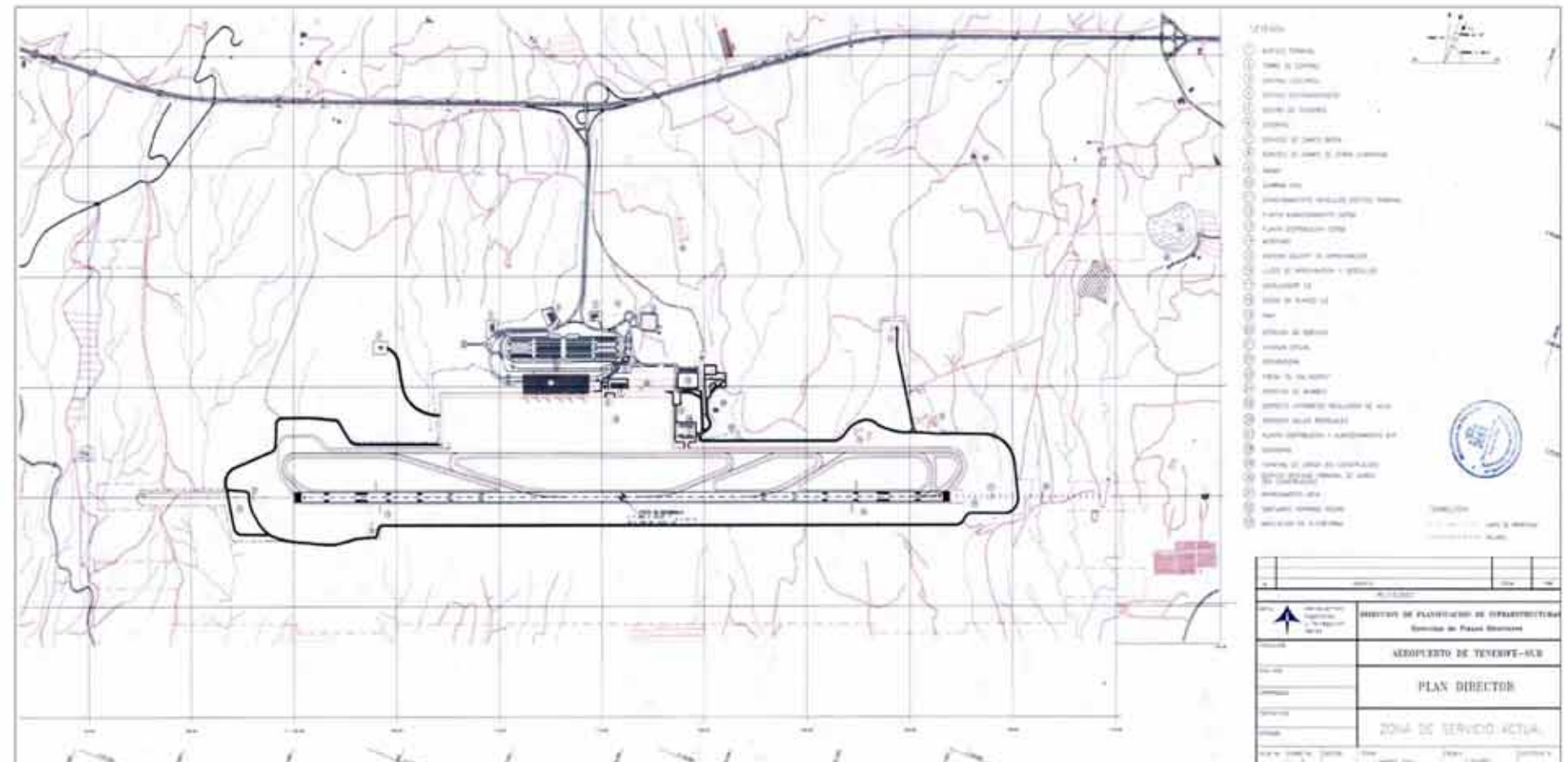


Figura II.4.1.2.1.2. Plano nº 3. Zona de Servicio Actual del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

La información contenida en este apartado se recoge del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, aprobado definitivamente el 14 de marzo de 2002 por Orden del Ministerio de Fomento.

El actual Aeropuerto tiene clasificación internacional, categoría O.A.C.I. 4E y primera categoría administrativa. El acceso al Aeropuerto se realiza desde la autopista TF-1 de Santa Cruz de Tenerife a Torviscas, a través de un ramal a distinto nivel.

Las actuales instalaciones son: la pista 08-26, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, el edificio Terminal de Pasajeros, con estacionamientos y servicios asociados, una terminal de carga y las instalaciones necesarias para el funcionamiento del aeropuerto (SEI, comunicaciones y abastecimiento energético).

- **Zona de Carga:** en la que se sitúa un **Edificio Terminal de Mercancías** de reciente construcción y 11.000 m² de superficie, un **Edificio Contraincendios y Salvamento**, situado junto a la calle de rodaje y a la plataforma, ocupa 1.045 m², y el **Centro de Emisores**, situado a 750 m del eje de la pista en dirección Norte y a 800 m de la cabecera 26, su superficie es de 518 m².

- **Zona de Abastecimiento:** Formada por la **Central Eléctrica**, situada junto a la bifurcación del acceso, a 300 m del Edificio Terminal con una superficie de 884 m² (el suministro de energía eléctrica se realiza por la compañía UNELCO con una línea aérea de 22 KV), la **depuradora** del aeropuerto, situada a 620 m al NE del punto de referencia del aeropuerto, con una superficie de 164 m² (la capacidad total es de 400 m³ y el suministro de agua se realiza mediante el depósito regulador situado en el Embalse El Saltadero) y la **parcela de combustibles** ocupada por CEPSA, situada a 800 m de distancia de la pista de vuelo, con una superficie de 21.500 m². (El abastecimiento de combustibles se realiza por medio de oleoducto desde una boya marina situada en la Playa La Tejita hasta los depósitos de almacenamiento). Existe otra parcela de combustibles asignada a BP.

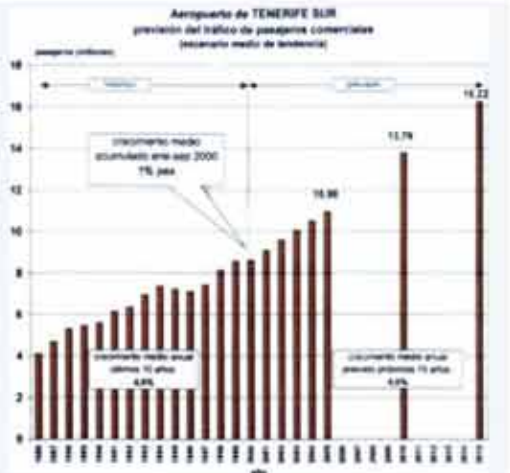
II.4.1.2.2. Tráficos y demanda futura

Según los estudios de tráfico contenidos en el Plan Director del Aeropuerto, el tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Tenerife Sur es marcadamente internacional, ocupando la sexta posición entre los aeropuertos españoles y agrupando el 6,8 % del total nacional. Los vuelos son principalmente de tipo charter. El movimiento de mercancías en el Aeropuerto es significativo ocupando el séptimo lugar entre los aeropuertos españoles. Las previsiones de tráfico realizadas hasta el año 2015 duplican las cifras actuales: 16 millones de pasajeros/año, 110.000 operaciones de aeronaves y 25 tn de mercancías.

	TRAFICO ACTUAL
PASAJEROS	<p>En el año 2000 el Aeropuerto de Tenerife Sur ocupa la sexta posición entre los aeropuertos españoles con un crecimiento del 1,5% respecto al año anterior, con un total de 8.706.316 pasajeros comerciales (de los 8.848.760 pasajeros totales).</p> <p>Del total de pasajeros comerciales, 5.789.009 fueron en tráfico no regular, un 66,49% del total.</p> <p>La mayor parte del tráfico de pasajeros es internacional, un 83,88% (7.302.872) del total del año 1999 (80,67% correspondiente a intracomunitarios y 3,21% a internacionales extracomunitarios), siendo el resto, un 16,12% (1.403.444), nacionales.</p> <p>El aeropuerto de Tenerife Sur, en materia de tráfico turístico es el tercero de España, tras Palma de Mallorca y Madrid.</p>
AERONAVES	<p>Las instalaciones del Aeropuerto de Tenerife Sur fueron utilizadas en el año 2000 por un total de 59.082 aeronaves comerciales.</p> <p>Un 65,89% (40.261) de las aeronaves de 1999 correspondieron al tráfico charter, por un 34,11% (20.846) correspondiente a movimientos regulares.</p> <p>La internacionalidad del tráfico, fue la predominante, con un 69,74% (42.613) de tráfico con origen/destino internacional, por un 30,26% (18.494) de movimientos nacionales.</p> <p>El tipo de tráfico predominante es el chárter internacional, tal y como ocurre con el tráfico de pasajeros.</p>
MERCANCÍAS	<p>El Aeropuerto de Tenerife Sur manejó durante el año 2000 un total de 12.000 Tm de mercancías.</p> <p>En movimiento de mercancías ocupa el séptimo lugar entre los aeropuertos españoles, tras Madrid, Barcelona, Gran Canaria, Vitoria y Palma de Mallorca.</p>

	EVOLUCIÓN (años 1.981 - 2.000)
PASAJEROS	<p>El tráfico total de pasajeros del aeropuerto presenta para el período 1981-2000 una evolución siempre positiva salvo en los años 1995 y 1996, con importantes índices de crecimiento en los primeros años.</p> <p>La media de crecimiento para todo el escenario contemplado es del orden del 7% anual, siendo considerablemente mayor el de los años más recientes.</p>
AERONAVES	<p>Las variaciones en las tasas de crecimiento anual para los distintos tipos de tráfico, y para el período 1981-1999, se deben, además de a las oscilaciones del mercado, al cambio del tipo de aeronaves en servicio, que al tener diferente capacidad de pasaje, influyen en el número de movimientos en el aeropuerto.</p>
MERCANCÍAS	<p>La evolución del tráfico de mercancía nacional indica un crecimiento prácticamente continuo hasta el año 1986, con tasas de crecimiento anuales superiores al 5%, para, a partir de esta fecha, iniciar un descenso que se acentuó en 1994, hasta estabilizarse en torno a las 6.000 Tm año.</p> <p>En cuanto al tráfico internacional, éste parece venir siguiendo una tendencia creciente estable.</p>

	PREVISIÓN (años 2.000 - 2.015)
PASAJEROS	<p>La previsión del tráfico comercial de pasajeros es para el año 2015 de 16,22 millones.</p> <p>El Plan Director prevé un crecimiento medio anual para los próximos 15 años del 4%.</p>
AERONAVES	<p>La previsión del tráfico comercial de aeronaves es para el año 2015 de 110.600.</p> <p>El Plan Director prevé un crecimiento medio anual para los próximos 15 años del 3,77%.</p>
MERCANCÍAS	<p>El Plan Director tiene previsto un crecimiento medio acumulado en los próximos 15 años del orden del 5%. Con esta consideración el tráfico de mercancías esperado es de 25.000 Tm para el año 2015.</p>



PREVISIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS

Año	Tm
2000	12.000
2005	15.300
2010	19.500
2015	25.000

Fuente: Aena. División Planes Directores. Departamento Prospectivas

Tabla II.4.1.2.2.1. Análisis, Evolución y Previsión del Tráfico del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

II.4.1.2.3. Alternativas de desarrollo para el campo de vuelos y análisis

Se describen a continuación las distintas alternativas consideradas para el desarrollo del campo de vuelos, para la implantación de una segunda pista.

▶ ALTERNATIVA A

Consiste en la **construcción de una pista dual a 210 m al sur de la actual**, con tres salidas rápidas y acceso a las dos cabeceras. Sus cotas en altura son de 54,5 m al oeste y 61 m al este. Su capacidad teórica alcanzaría las 44/46 operaciones a la hora con un movimiento total de 20 millones de pasajeros/año. Es la alternativa más sencilla en cuanto a construcción, con menor ocupación de suelo para su desarrollo, un mejor aprovechamiento de las instalaciones existentes y la que supone, por tanto, un menor coste.

▶ ALTERNATIVA B

Se propone la **construcción de una pista dual a 380 m al sur de la actual** con calle de rodadura paralela a 190 m, salidas rápidas y accesos a las dos cabeceras, quedando la nueva calle de rodadura entre ambas pistas. Sus cotas en altura son de 53 m al oeste y 59 m al este. Con esta alternativa no sólo se dispone de una pista de emergencia, sino que la capacidad del sistema aumenta significativamente, alcanzando 50/55 operaciones a la hora.

▶ ALTERNATIVA C

Consistente en la **construcción de una pista**, denominada 10-28, **formando 15° con la actual hacia el sur**, con tres calles de salida rápida y accesos a las dos cabeceras. Dispone además de una calle que une la rodadura actual con la cabecera 10. Sus cotas en altura son de 64 m al oeste y 35 m al este. Es una alternativa que consigue mayor capacidad que las dos anteriores, 68 operaciones a la hora, a costa de una inversión más elevada. Requiere, además, mayor incorporación de terrenos externos a la delimitación del aeropuerto, un total de 128,2 has.

▶ ALTERNATIVA D

Se trata de la **construcción de una pista paralela a la actual a 1.350 m al norte** con tres salidas rápidas y acceso solamente a la cabecera 26R, quedando el área terminal comprendida entre ambas. Supone un movimiento de tierras de mayor envergadura, además del desvío de la autopista TF-1. En esta alternativa se hace obligatoria la construcción de una plataforma adicional próxima a la pista 08L-26R, un nuevo Área Terminal y la creación de nuevos accesos viarios al aeropuerto desde el este y el oeste, eliminando el actual. Dado el gran desnivel que quedaría entre las dos pistas sería necesaria la construcción de una rodadura de gran longitud que permitiese la circulación entre plataformas, dentro de norma de las aeronaves, con un elevado consumo de suelo. Sus cotas en altura son de 110 m al oeste y 120 m al este.

Esta disposición proporciona la mayor capacidad del campo de vuelos con 84/90 operaciones a la hora, pero es la que mayor inversión requiere y prácticamente supone agotar el posible máximo desarrollo del aeropuerto en los terrenos actuales.

II.4.1.2. Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur (3)

El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur contempla el desarrollo de una segunda pista para satisfacer la demanda prevista para el año 2007.

La nueva pista aumentará la capacidad potencial de la pista actual, 35-42 operaciones/hora, hasta cubrir las necesidades planteadas en la previsión de tráfico.

De las cuatro alternativas estudiadas y analizadas por el PD se proponen como las más adecuadas la B, nueva pista a 380 m al sur de la actual, y la D, nueva pista al norte a 1.350 m de distancia. El desarrollo de una u otra dependerá de los plazos de ejecución y la necesidad temporal de su puesta en funcionamiento.

Alternativas de ampliación planteadas por el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur

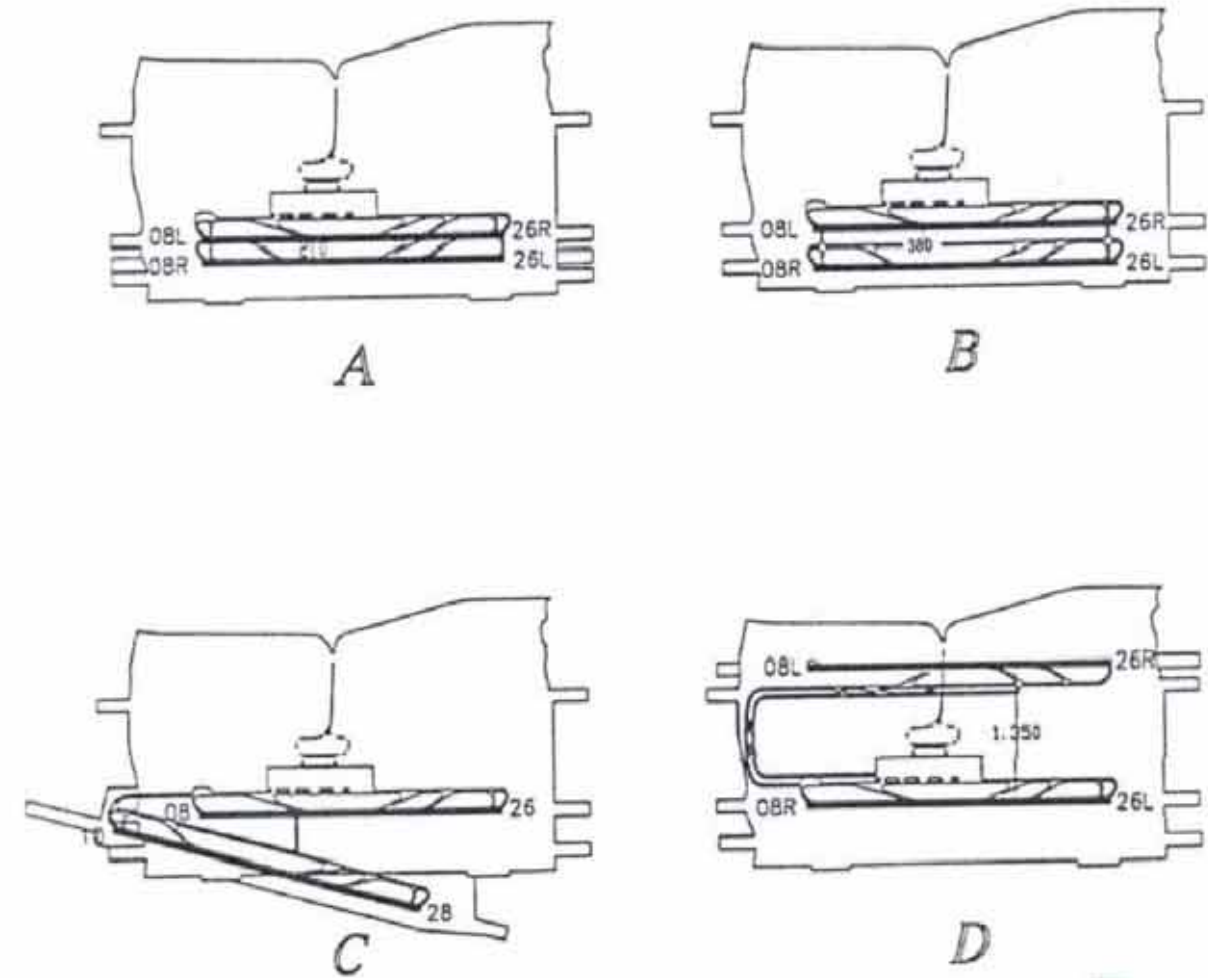


Figura II.4.1.2.3.1. Alternativas de desarrollo para el campo de vuelos del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur

II.4.1.2.4. Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur

La delimitación de la **Zona de Servicio del Aeropuerto** aprobada en el Plan Director incluye los espacios que garanticen la realización de las actividades actuales y los espacios de reserva que aseguren la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, hasta su máxima expansión previsible, con el año 2015 como horizonte temporal.

El Plan Director busca la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios. Prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos.

Además, se pretende la reducción máxima del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

La superficie total de la Zona de Servicio aeroportuaria aprobada en el Plan Director es de **1.117,2 has**. En esta se incluyen 8,8 nuevas hectáreas necesarias para garantizar la previsible ampliación del campo de vuelos.

La Zona de Servicio del aeropuerto se estructura en tres grandes áreas homogéneas:

- **Subsistema de Movimiento de Aeronaves.** Constituido por el campo de vuelos, la plataforma de aeronaves e instalaciones de navegación aérea y auxiliares, con una superficie de **210,0 has**.

El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur ha sido aprobado definitivamente con fecha 14 de marzo de 2002 mediante Orden del Ministerio de Fomento, publicada en el BOE de 23 de marzo de 2002.

El PD procede a la delimitación de la nueva zona de servicio del aeropuerto, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de los dispuesto en aquél.

El PD define las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta su máxima expansión previsible, año 2015. Su superficie es de 1.117,2 has.

- **Subsistema de Actividades Aeroportuarias.** Contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan el proceso de intercambio modal aéreo y terrestre. Incluye la Zona de Pasajeros, todas aquellas infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros. Siendo su superficie **65,7 has**.

- **Zona de Reserva Aeroportuaria.** Espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios o para la ampliación de los subsistemas anteriores. Su superficie total son **841,5 has**.

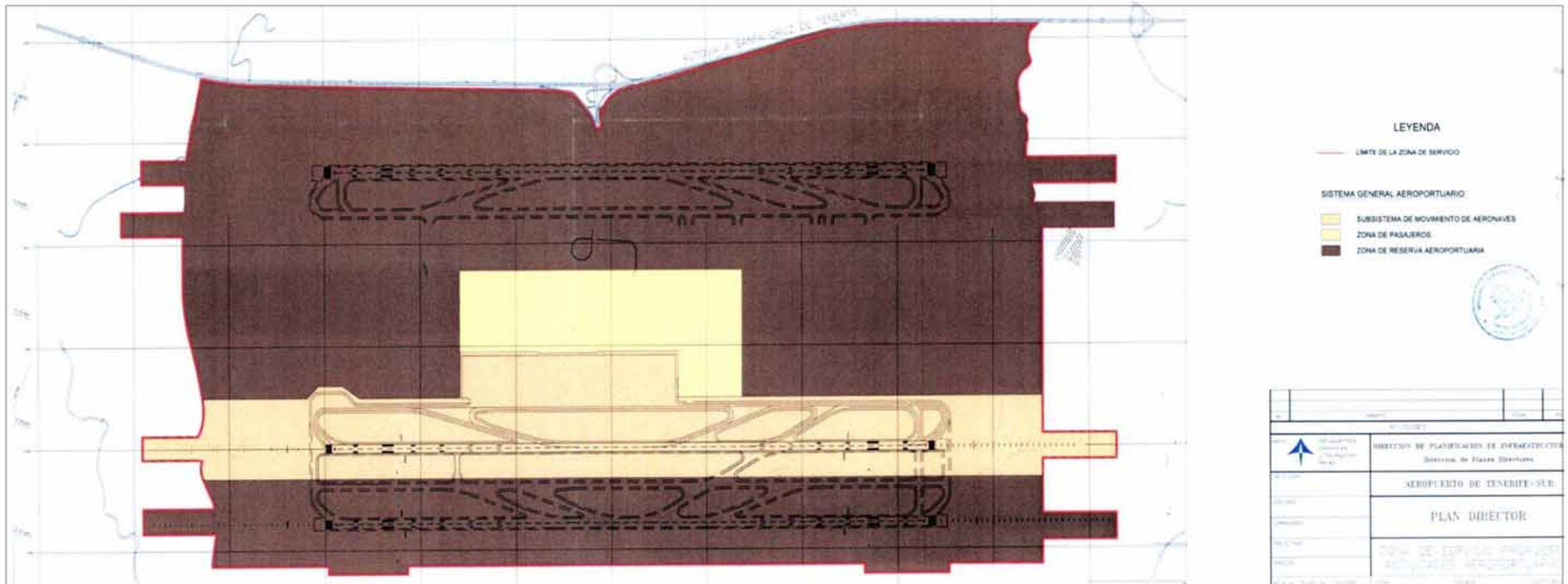


Figura II.4.1.2.4.1. Plano nº 4.4. Zona de Servicio Propuesta. Actividades Aeroportuarias del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

II.4.1.2.5. Máximo desarrollo

Con el fin de **dotar al aeropuerto de una capacidad suficiente para atender**, con altos niveles de calidad de servicio, la **demanda prevista hasta el año 2015**, fecha en la que se estima su máximo desarrollo, las actuaciones propuestas por el Plan Director son:

- **Ampliación del campo de vuelos**, considerando la construcción de una pista al norte de la actual y otra al sur.
- **Ampliación** de los espacios dedicados al **área terminal -aparcamientos** y de la **plataforma** de estacionamiento de aeronaves.
- **Ampliaciones y mejoras generales en zonas industriales y comerciales.**

El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur contempla el desarrollo del aeropuerto para tratar un tráfico definido por el horizonte de 49 operaciones de aeronaves/hora y 16 millones de pasajeros/año. Las posibilidades de desarrollo son sin embargo superiores gracias a la disponibilidad de terrenos en el aeropuerto que permiten la inclusión de una 3ª pista.

Actualmente se propone la **construcción de una nueva pista a corto plazo** (alternativa B o D) manteniendo la existente. Está previsto que para el **año 2007** el tráfico del aeropuerto supere las 42 operaciones en hora punta, momento en el cual será necesaria la puesta en funcionamiento de esta nueva pista para no congestionar el actual campo de vuelos.

En el máximo desarrollo del aeropuerto, el campo de vuelos quedará configurado por tres pistas de vuelo (la actual, la Norte y la Sur), junto con el sistema de calles de rodadura y plataformas asociadas.

La orografía es quizá el aspecto que plantea las mayores dificultades. Cualquier alternativa demandará elevados movimientos de tierra, de baja excavabilidad.

La expansión hacia el norte, si bien cuenta con terrenos suficientes propiedad del Aeropuerto y que sitúa el Área Terminal entre pistas, obligaría, por la diferencia de cotas existente, a la operación de las aeronaves en dos plataformas aeronáuticas diferenciadas, lo cual es equivalente al funcionamiento de dos aeropuertos diferenciados con los consiguientes problemas operacionales y de gestión aeroportuaria. La conexión entre las dos plataformas para las aeronaves conllevaría el desarrollo de una pista de rodadura de pendiente adecuada de gran longitud.

La expansión hacia el sur obliga a situar el Área Terminal a un lado de la totalidad del campo de vuelos. En esta opción se consiguen alternativas de menor capacidad que las desarrolladas hacia el norte.

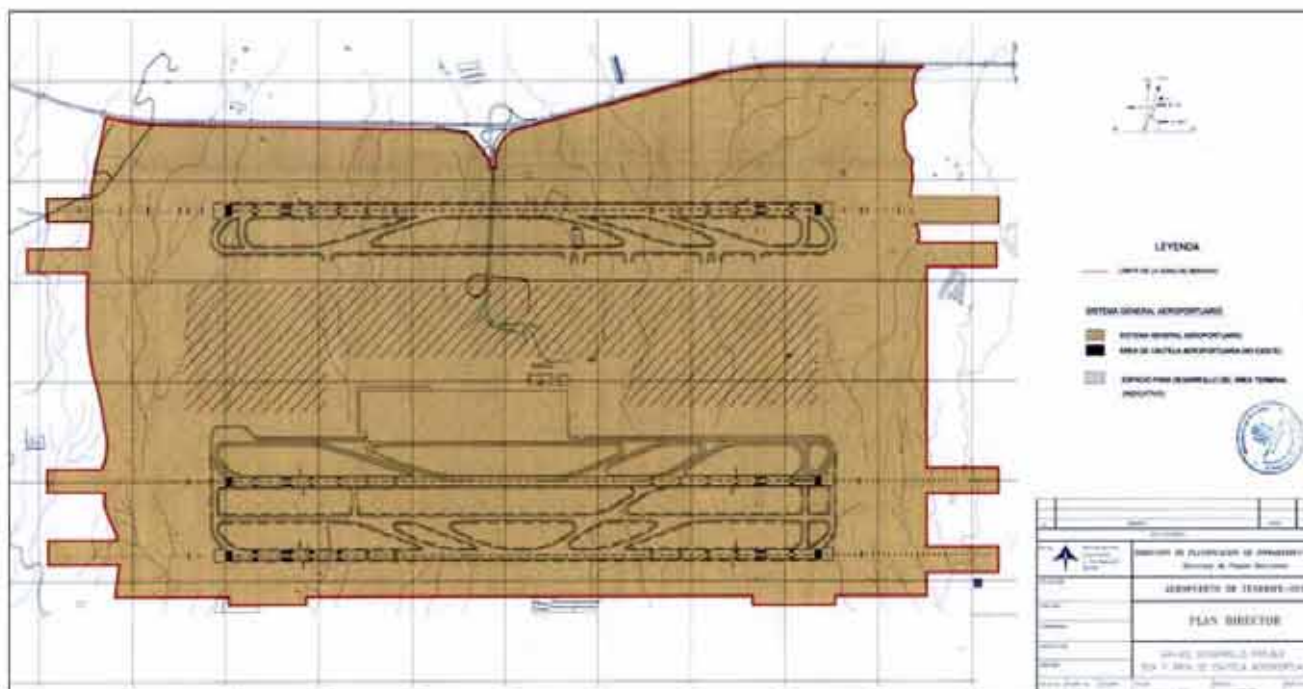


Figura II.4.1.2.5.1. Plano nº 5. Máximo Desarrollo Posible. SGA y Área de Cautela Aeroportuaria del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

II.4.1.2. Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur (5)

El Plan Director (PD) propone un conjunto de actuaciones que permitirán dar respuesta al crecimiento previsible del tráfico hasta el año 2015.

La principal actuación consiste en la ampliación del campo de vuelos, para la que el PD considera la construcción de dos pistas, una al norte y otra al sur de la actual. Otras actuaciones, plataformas de estacionamiento de aeronaves, ampliación de la terminal de pasajeros, nuevas zonas de carga, aviación general, áreas comerciales e industriales y zonas de abastecimiento energético, completarán la imagen final del aeropuerto.

La accesibilidad al aeropuerto habrá de resolverse mediante nuevos enlaces a la autopista TF-1 por el este y por el oeste.

El desarrollo de la **plataforma de estacionamiento de aeronaves** irá asociado al desarrollo del Área Terminal e integrará el conjunto de instalaciones del aeropuerto.

La accesibilidad al recinto habrá de mejorarse con la creación de nuevos accesos mediante el trazado de dos nuevos ramales que penetren por el este y por el oeste y que conecten con la autopista TF-1.

El actual acceso al aeropuerto debe ser modificado, en cualquier caso, si se opta por un desarrollo hacia el norte del campo de vuelos.

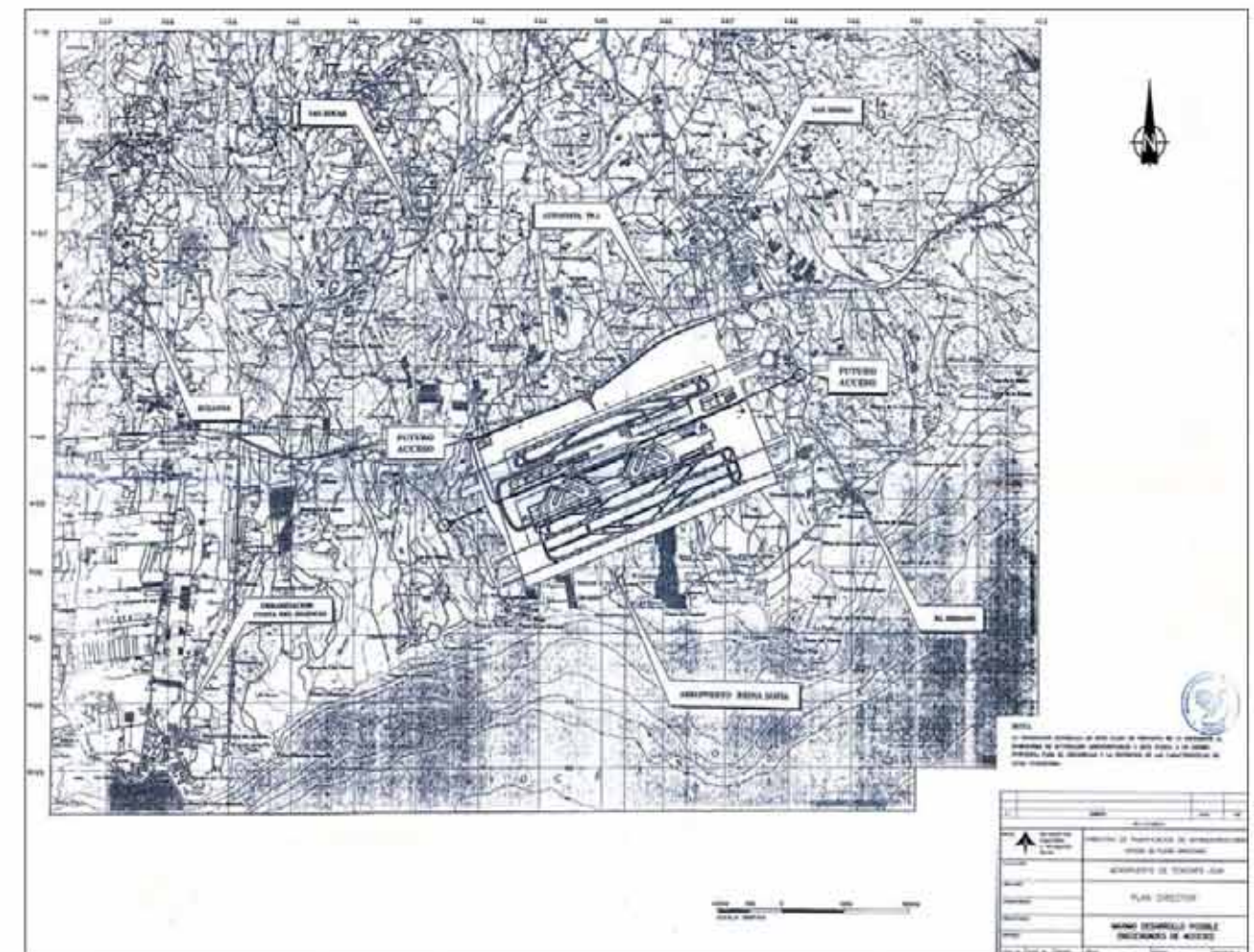


Figura II.4.1.2.5.2. Plano nº 8. Máximo Desarrollo Posible (Necesidades de Acceso) del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

II.4.1.2.6. Servidumbres aeronáuticas y radioeléctricas

Para lograr un correcto funcionamiento del espacio aéreo del aeropuerto, es necesario el cumplimiento estricto de las servidumbres aeronáuticas que garantizan la seguridad de los movimientos de las aeronaves en el entorno del aeropuerto. Las **servidumbres aeronáuticas** en vigor para este aeropuerto se establecen en el **Real Decreto n1 1414/78**, de 8 de junio, y publicadas en el B.O.E. N1 151, de 26 de junio de 1978. Las servidumbres aeronáuticas definen las superficies limitadoras de obstáculos correspondientes a la pista de vuelo existente, a las instalaciones radioeléctricas y a las maniobras de aproximación por instrumentos previstas. En el plano 6.1 del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur se definen gráficamente las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto en su configuración actual (ver planos adjuntos).

▶ SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS

Las servidumbres aeroportuarias son servidumbres físicas que definen la zona en la cual es preciso proceder a la **limitación de obstáculos** para garantizar la seguridad de los movimientos de las aeronaves que operan en el aeropuerto. Está comprendida por las superficies horizontal interna y cónica, y por las superficies de aproximación, de aproximación interna, transición, transición interna, aterrizaje interrumpido y de ascenso en el despegue correspondientes a cada una de las pistas, en este caso a la pista 08R-26L existente.

▶ SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS

Las Servidumbres Radioeléctricas derivadas de los sistemas electrónicos control y navegación aérea del aeropuerto **limitan la aparición de cualquier tipo de obstáculo** alrededor del elemento con una superficie troncocónica ascendente.

▶ SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS EN EL DESARROLLO PREVISIBLE

Las **servidumbres generadas por la construcción de las nuevas pistas e instalaciones** en las diferentes fases de desarrollo del aeropuerto, **deberán actualizarse mediante la promulgación de nuevos Decretos** y a su vez se irán confeccionando nuevos planos de servidumbres en los que se delimite el espacio aéreo necesario para garantizar la seguridad de las aeronaves en las diversas configuraciones del campo de vuelos. El Plan Director incluye información gráfica con las posibles servidumbres generadas por la configuración proyectada de tres pistas, plano 6.2 del PD, Servidumbres Aeronáuticas, Desarrollo Previsible (ver planos adjuntos y plano de Información del PTP I.13. Servidumbres y Afecciones).



Figura II 4.1.2.6.1. Plano nº 6.1. Servidumbres Aeronáuticas (Configuración Actual) del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

Entre la documentación del PD del Aeropuerto se incluye la información relativa a las Servidumbres Aeronáuticas. Las que se encuentran en vigor para el Aeropuerto de Tenerife Sur se establecen en el Real Decreto n1 1414/78, de 8 de junio, y publicadas en el B.O.E. N1 151, de 26 de junio de 1978. En ellas se definen las superficies limitadoras de obstáculos correspondientes a la pista de vuelo existente, a las instalaciones radioeléctricas y a las maniobras de aproximación por instrumentos previstas.

Las servidumbres aeronáuticas relativas al máximo desarrollo del aeropuerto se definirán mediante nuevos decretos y a su vez se irán confeccionando nuevos planos de servidumbres en los que se delimite el espacio aéreo necesario para garantizar la seguridad de las aeronaves en las diversas configuraciones del campo de vuelos.

Ello se ha considerado lo más adecuado, pues a falta del necesario proceso de decisión para definir el desarrollo previsible del Aeropuerto, optando por la construcción de una u otra pista a corto plazo en base al análisis de los condicionantes, la salvaguarda del entorno, objetivo de las servidumbres, queda garantizada considerando dos nuevas pistas a estos efectos; máxime teniendo en cuenta que el máximo desarrollo propuesto incluye ambas nuevas pistas.

Como el establecimiento de nuevas servidumbres aeronáuticas puede afectar a comunidades o propietarios en sus propiedades de uso, deberían valorarse las indemnizaciones que la creación de las nuevas servidumbres podría dar lugar. Será por tanto conveniente ofrecer a las Autoridades involucradas, las nuevas necesidades en servidumbres aeronáuticas, que se estima puede tener el aeropuerto en su máximo desarrollo, a fin de que no se coarte el crecimiento de la instalación aeroportuaria por mala planificación de los usos del terreno.



Figura II 4.1.2.6.2. Plano nº 6.2. Servidumbres Aeronáuticas, Desarrollo Previsible del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

II.4.1.2.7. Afecciones de ruido

El Plan Director del aeropuerto incluye entre su documentación el estudio correspondiente al análisis de ruido generado por la actual pista en los periodos diurno y nocturno. Las huellas sonoras se dibujan en los Planos nº 7-I D. Huellas Sonoras. Configuración Actual (Periodo Diurno) y nº 7-I N. Huellas Sonoras. Configuración Actual (Periodo Nocturno) del Plan Director (planos contenidos en esta página).

En dicho análisis se calculan las huellas de ruido para el escenario actual, utilizando la métrica Leq correspondientes a los siguientes niveles de ruido:

Leq_{dia} → 60 dB(A), 65 dB(A), 70 dB(A), 75 dB(A), 80 dB(A)

Leq_{noche} → 50 dB(A), 55 dB(A), 60 dB(A), 65 dB(A), 70 dB(A)

Es responsabilidad, tanto de los Ayuntamientos de Granadilla de Abona y de San Miguel como del Gobierno Autónomo de Canarias, recoger estas áreas, indicadas en los Planes Directores como de posibles zonas incompatibles en sus usos con la vivienda, y regularlas legislativamente dentro del Plan General de Ordenación a fin de minorizar las posibles afecciones sobre las poblaciones asentadas en el entorno y definir los usos compatibles con el ruido del aeropuerto o las áreas con limitaciones de uso.

No se han estimado las huellas de ruido del máximo desarrollo previsible, debido a que la operativa del Aeropuerto con la pista dual al Sur ó con la pista independiente al Norte ó con ambas requiere de un análisis en detalle de la estructura del espacio aéreo y su reconfiguración, análisis que excede los objetivos del Plan Director.

En cambio, para cada una de las alternativas estudiadas de ampliación del campo de vuelos se ha realizado un primer estudio del ruido para el que se han determinado las huellas sonoras que producirán las soluciones propuestas sobre la población circundante. Para dicho análisis se ha estimado el tráfico medio de aeronaves diario para el año 2005.

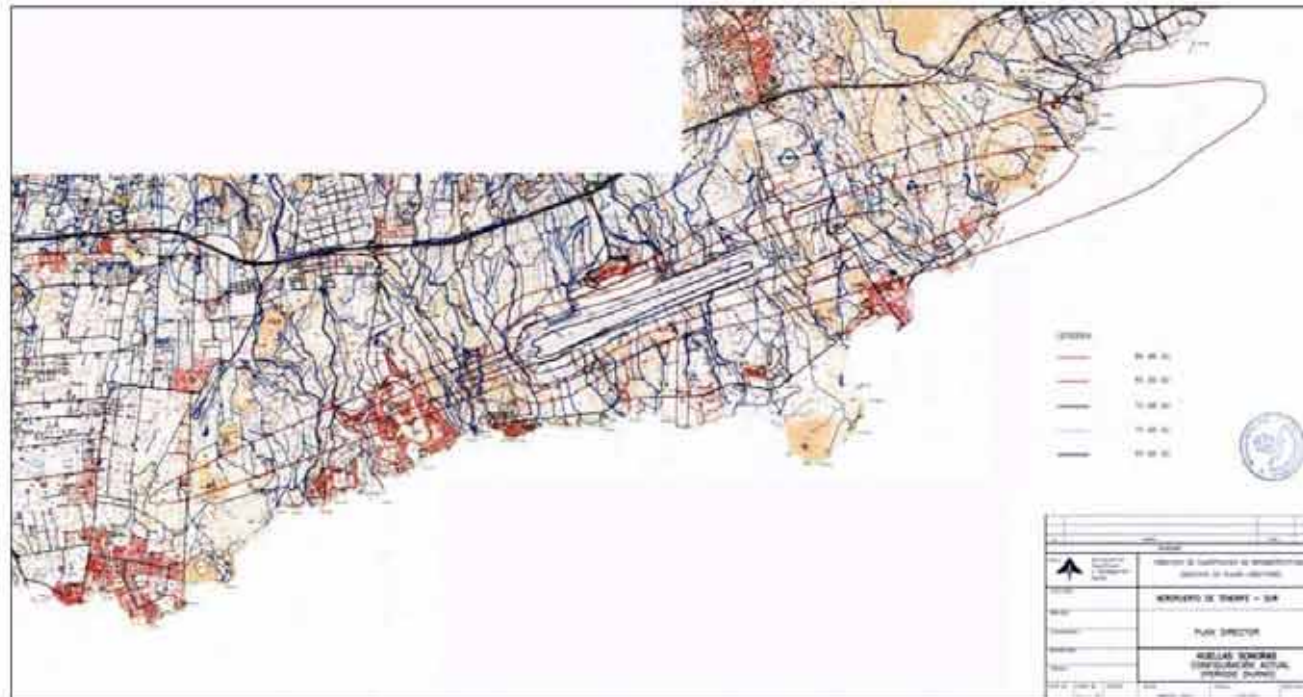


Figura II.4.1.2.7.1. Plano nº 7-I D. Huellas Sonoras. Configuración Actual (Periodo Diurno) del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

El análisis de ruido generado por la actual pista se incluye entre la documentación del Plan Director del Aeropuerto. Corresponde al estudio efectuado en los periodos diurno y nocturno. Las áreas afectadas por las huellas de ruido habrán de tenerse en cuenta por el planeamiento municipal y de desarrollo, para no incluir usos incompatibles con los niveles de ruido existentes.

A falta de las decisiones pertinentes sobre la ampliación del campo de vuelos, se ha realizado un primer análisis de ruido de cada alternativa para las superficies urbanas afectadas en el entorno, estimación para el año 2005, siendo la alternativa D la que menor impacto acústico produce. Las huellas de ruido previsibles definitivas se remiten a un posterior estudio más detallado.

Para cuantificar las afecciones por parte de este estudio y a falta de una legislación estatal sobre el tema se utilizan las directrices contenidas en la Declaración de Impacto Ambiental de la Ampliación del Aeropuerto de Madrid – Barajas (Resolución de 30 de noviembre de 2001, de la secretaria de Medio ambiente publicada en el BOE el 13 de diciembre de 2001), en lo que se refiere a la determinación de niveles de impacto acústico. Se utilizarán como limite para la determinación de afecciones las huellas correspondientes a los niveles sonoros LeqD(7-23) 65 dB(A) y LeqN(23-7) 55 dB(A). La evaluación se realiza en base a las superficies urbanas afectadas para cada núcleo de población por estas huellas sonoras. Las conclusiones obtenidas son las siguientes:

- La mayor superficie afectada se produce para el periodo nocturno. Además hay que tener en cuenta que la configuración este es la más utilizada en este aeropuerto.
- A la vista de las superficies urbanas afectadas, se deduce que para la configuración este la alternativa más favorecida es la opción D seguida de la A, siendo la C y B las que mayores afecciones presentan. Respecto a la configuración oeste no hay ninguna opción claramente mejor que otra, siendo la D la que menor superficie presenta.

Por tanto, la alternativa que menor impacto acústico produce es la D, seguida por la A, la C y por último la B. La razón de que la alternativa D sea la que ofrece menor impacto sobre los núcleos urbanos circundantes es que se ha supuesto que las pistas operan de manera independiente y se reparten el tráfico por igual. Si la pista al sur concretara más tráfico, las condiciones de ruido para esta configuración entonces no serían favorables y se asemejarían a las del resto de alternativas.



Figura II.4.1.2.7.2. Plano nº 7-I N. Huellas Sonoras. Configuración Actual (Periodo Nocturno) del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

II.4.1.2.8. Orden del Ministerio de Fomento 550/2004 de complementariedad de las previsiones del Plan Director del Aeropuerto

Las determinaciones contenidas en el Plan Director para la ampliación del campo de vuelos con una segunda pista remitan a la elaboración de estudios técnicos para analizar la viabilidad de las diferentes alternativas y los plazos de construcción y de entrada en servicio de cada una de ellas respecto a la demanda previsible a corto plazo.

Tras la valoración de dichos estudios técnicos se decide la construcción de la pista norte, alternativa D, y conforme a las determinaciones del PD mediante la ORDEN FOM/550/2004 y de la que se incluye en esta página su publicación en el BOE de 3 de marzo de 2004.

BOE núm. 54 Miércoles 3 marzo 2004 9847

ANEXO IV

Personas de cada municipalidad que, adscritas a cada entidad, residen en los municipios recogidos en el anexo II e importe que debe abonarse mensualmente a partir de enero de 2004 por cada uno de los colectivos (a 1 de mayo de 2003), a la comunidad autónoma de Aragón (Precio por persona = 0,50 €/año en 2004)

Entidad	Personas adscritas			Importe mensual		
	de BARRA	de ORZA	de MURCIA	Por las de BARRA	Por las de ORZA	Por las de MURCIA
Adoxos	1.265	3.299	41	1.012,00	2.632,00	32,00
Aragon	5	0	0	4,00	0	0,00
Asón	882	1.404	55	705,60	1.123,20	44,00
Casier	400	330	30	320,00	264,00	24,00
DKV Teguro	381	31	14	304,80	15,60	11,20
Mapfre-Caja Salud	924	796	18	409,20	398,40	14,40
Total	3.651	5.947	104	2.864,80	4.677,60	123,20

Madrid, 3 de febrero de 2004.-El Presidente, Benigno Varela Astrés.

3920 RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2004, de la Dirección General de Rehabilitación con la Administración de Justicia, por la que se emplea en los interdictos en el recurso contencioso-administrativo número 1662/2003, interpuesto ante la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Palma de Mallorca.

Ante la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Palma de Mallorca, D. Rafael Domínguez Castañó, D.ª Pilar Lluchada Pons, D. Luis Roselló Pujadas, D.ª Antonia Cervera Irujo, D. José Ramón Martínez de Albaitza Jimeno, han interpuesto el recurso contencioso-administrativo número 1662/2003, sobre pruebas selectivas para ingreso en el Cuerpo de Oficiales de la Administración de Justicia, turno libre, convocadas por Orden de 30 de agosto de 1991 (B.O.E. de 2 de septiembre).

En consecuencia, esta Dirección General ha resuelto emplear a los interdictos en el mismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, de 13 de julio de 1.998, para que puedan comparecer ante la referida Sala en el plazo de nueve días.

Madrid, de 10 de febrero de 2004.-El Director general, Carlos Lesmes Serrano.

Bna. Sra. Subdirectora general de Medios Personales al Servicio de la Administración de Justicia

MINISTERIO DE HACIENDA

3921 RESOLUCIÓN de 1 de febrero de 2004, de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace pública la comisión con garantía, de un número complementario y el número del sorteo de las loterías de la Lotería Primitiva celebradas los días 28 y 29 de febrero de 2004 y se ratifica de nuevo de cada una de las previsiones referidas.

En los sorteos de la Lotería Primitiva celebrados los días 28 y 29 de febrero de 2004 se han obtenido los siguientes resultados:

Día 28 de febrero de 2004.
Combinación ganadora: 11, 17, 11, 19, 49, 49.
Número complementario: 9.
Número del sorteo: 2.

Día 29 de febrero de 2004.
Combinación ganadora: 20, 25, 37, 49, 15, 31.
Número complementario: 30.
Número del sorteo: 9.

Los próximos sorteos que tendrán carácter público se celebrarán el día 4 de marzo, a las 21.55 horas y el día 11 de marzo de 2004, a las 21.30 horas, en el salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 1 de febrero de 2004.-El Director General, José Miguel Martínez Martínez.

MINISTERIO DE FOMENTO

3922 ORDEN FOM/550/2004, de 27 de febrero, por la que se complementan las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en cuanto a la ampliación del campo de vuelos.

El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento 634/2002 de 14 de marzo, prevé, entre otras cosas, la ampliación del campo de vuelos mediante la construcción de una o más pistas complementarias de la actual. Liberadamente la Orden Ministerial de aprobación del Plan Director, en su exposición de motivos se refería a esta cuestión en los siguientes términos:

El Plan Director propone un conjunto de acciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se resolverá al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta que lo menos el año 2015. La principal actuación consiste en la ampliación del campo de vuelos para lo que el Plan Director considera la construcción de una pista al norte de la pista actual, paralela y a 1.350 metros de ella y la construcción de una pista al sur de la misma, paralela y a 360 metros. El desarrollo integral del aeropuerto dependerá de la ejecución con o sin retraso de la solución adoptada, que se ha condicionado a un urgente proceso de decisión basado en la capacidad máxima de acogida turística, la coordinación con los restantes infraestructuras de la isla, el tiempo de construcción y pronta explotación de cada una de las infraestructuras, la operatividad del aeropuerto y las complejidades implicadas por el medio físico. Todo ello con el objetivo de ofrecer un servicio aeroportuario basado en una imagen de calidad acorde a los requerimientos económicos de la isla de Tenerife.

Así, el presente proyecto pretende garantizar la adaptación más rápida del desarrollo complementario a la capacidad total de los distintos colectivos.

II.4.1.2. Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur (8)

ORDEN FOM/550/2004 de Complementariedad de las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur del Ministerio de Fomento, por la que se decide la ampliación del campo de vuelos del Aeropuerto de Tenerife Sur prevista en el PD, mediante la construcción de una nueva pista al norte de la actual, paralela y a 1.350 m de distancia.

La construcción de la nueva pista se realizará conforme a las previsiones del propio Plan Director del Aeropuerto.

Las entidades públicas AENA y Puertos del Estado coordinarán entre sí los trabajos de extracción de áridos para las obras del puerto de Granadilla a realizar en la zona donde se ubicará la nueva pista a efectos de optimizar ambas inversiones.

9848 Miércoles 3 marzo 2004 BOE núm. 54

Si de los estudios técnicos que se realicen para analizar la viabilidad de las diferentes opciones se dedujese que, debido al tiempo necesario para construir la pista Norte, ésta no estaría en servicio a tiempo de satisfacer la demanda existente, una vez se alcanzase la saturación del campo de vuelos y del edificio terminal actual, después de introducir en ambos las mejoras que permitirían obtener su máxima capacidad, mejoras que serían compatibles, en su caso, con la solución Norte, se construiría la pista Sur, como solución transitoria temporal. Estos estudios se ejecutarán con carácter inmediato.

Por el contrario, si de la conclusión de los citados estudios se dedujese que antes de finalizar la construcción de la pista Sur fuera necesario disponer de la pista Norte para atender la demanda existente en el aeropuerto en el horizonte temporal de entrada en servicio de la pista Sur, se proyectaría directamente la construcción de la pista Norte.

En ejecución de estas previsiones del Plan Director se encargaron los estudios pertinentes de los vuelos se concluyese la conveniencia de ejecutar en primer lugar la pista Norte en el horizonte en que sea necesario según las previsiones de tráfico y ello tanto por razones de capacidad como de coste.

A la luz de las conclusiones de esos estudios, y de acuerdo con el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Canarias, prescindiendo de su decisión en los términos previstos en el Plan Director del Aeropuerto optando entre las dos alternativas que el propio Plan Director contemplaba para la ampliación del campo de vuelos mediante la construcción de nuevas pistas.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y de conformidad con lo establecido en la Orden del Ministerio de Fomento 634/2002 de 14 de marzo por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Tenerife Sur, dispongo:

Primero.-La ampliación del campo de vuelos del Aeropuerto de Tenerife Sur prevista en su Plan Director, se realizará mediante la construcción de una nueva pista al norte de la actual, paralela y a 1.350 metros de ella.

Segundo.-La construcción de la nueva pista se realizará conforme a las previsiones del propio Plan Director del Aeropuerto.

Tercero.-Las entidades públicas AENA y Puertos del Estado coordinarán entre sí los trabajos de extracción de áridos para las obras del puerto de Granadilla a realizar en la zona donde se ubicará la nueva pista a efectos de optimizar ambas inversiones.

Madrid, 27 de febrero de 2004.

ÁLVAREZ-CANCO YERNÁNDEZ

3923 RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2004, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al Instituto Social de la Marina para impartir los cursos de especialidad marítima de formación básica, embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos), desarrollo de sistemas de navegación, radar de puente automático (ARPA), operador general del sistema mundial de socorro y seguridad marítima, operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad marítima y botes de rescate (no rápidos) y botes de rescate (no rápidos).

El estudio solicitado de homologación por el Instituto Social de la Marina, para impartir los cursos de especialidad marítima de Formación Básica, Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (no rápidos), Avanzado en Lucha Contra Incendios, Botes de Puntos Automáticos (ARPA), Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima y Botes de Rescate de Pasaje, cuya documentación oportuna y el informe de las Capitánías Marítimas afectadas, y de conformidad con lo dispuesto en la Orden FOM/2286/2002, de 4 de septiembre (BOE, núm. 226 de 29 de septiembre), por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de Matreros de Puerto y de Maquistas de la Marina Mercante, y de Puertos Privados, así como los requisitos de especialidad acreditativos de la competencia profesional.

Esta Dirección General ha resuelto:

Primero.-Homologar al Instituto Social de la Marina, para impartir los cursos de especialidad en los siguientes ámbitos: formación profesional de sus Organizadas: Almirante, Almirante, Subcomandante, Comandante, Contramaestre, Contramaestre, y Promotor Almirante, Contramaestre, Las Palmas, Vigo.

Madrid, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Tarragona, Valencia, Vigo, Villagarcía y Vizcaya.

A los efectos de esta resolución, para simplificar y por equivalencia con la norma de referencia, se utilizará el término Centros en lugar de los antes mencionados Direcciones Provinciales.

Segundo.-Los mencionados Centros están homologados para impartir la siguiente formación, en función de la disponibilidad de material humano y docente, de acuerdo con la siguiente distribución:

- a) Formación Básica en todos los Centros citados en el punto Primero.
- b) Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (no rápidos), exclusivamente en el Centro de Baleares.
- c) Avanzado en Lucha Contra Incendios, exclusivamente en el Centro de Vizcaya.
- d) Radar de Puntos Automáticos (ARPA), exclusivamente en los Centros de Baleares, Gijón, Las Palmas y Vizcaya.
- e) Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, exclusivamente en los Centros de Baleares, Gijón y Vizcaya.
- f) Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, exclusivamente en los Centros de Baleares, Gijón y Vizcaya.
- g) Botes de Rescate de Pasaje, exclusivamente en el Centro de Islas-Balears.

Tercero.-Esta homologación tendrá validez por dos años, a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, pudiéndose prorrogar a la vista de la Memoria, planes de estudios, prácticas y demás documentación que presente el Instituto Social de la Marina, sobre los cursos realizados en base a esta homologación y se solicite antes de la fecha de su expiración.

Cuarto.-Respecto a la formación objeto de la presente Resolución que se imparte durante una asignatura o módulo de enseñanzas integradas en la Formación Profesional Reglada, en los Centros de Baleares, Gijón, Las Palmas y Vizcaya, estos deberán comunicar a través de los Servicios Centrales del Instituto Social de la Marina, por medios telemáticos y papel, antes de comenzar el curso escolar, la asignatura o módulo en la que se dan los contenidos referidos al certificado correspondiente, las fechas estimadas de impartición, la forma de hacer las prácticas, y las fechas y lugares de las mismas en los casos en que se hagan en un lugar externo al Centro. El acta se remitirá por cada Centro de acuerdo con el procedimiento de comunicación y plazos establecidos en los epígrafos Quinto y Sexto, una vez se complete la formación y se referirá solo a la formación del certificado correspondiente.

Quinto.-En el plazo no inferior a quince días antes de la celebración de cada curso no relacionado con el epígrafe Cuarto, los Centros informarán a la Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Comunicación Marítima y a la Capitánía Marítima de Primera correspondiente, del lugar, las fechas de inicio y finalización del curso a impartir, la distribución del contenido del curso en las fechas de desarrollo del mismo, las características del equipamiento material que se va a utilizar, la relación de los formadores, instructores y evaluadores del curso correspondiente acompañada del curriculum profesional, con la cualificación y experiencia de aquellos que no hayan participado en cursos anteriores o que no existan en el expediente de homologación.

Sexto.-En el plazo no superior a veinte días posteriores a la finalización del curso, los Centros respectivos remitirán a la Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Comunicación Marítima, mediante medios telemáticos, y preferentemente informáticos o electrónicos, los datos de los alumnos que hayan superado el curso, de acuerdo con los procedimientos determinados en el Anexo IV de la Orden FOM/2286/2002, de 4 de septiembre.

Séptimo.-Además, en el plazo no superior a una semana desde la finalización del curso correspondiente, los Centros respectivos remitirán acta oficial correspondiente a la Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Comunicación Marítima.

Octavo.-Al personal que haya finalizado con aprovechamiento el curso homologado, se le expedirá por la Dirección General de la Marina Mercante el oportuno certificado oficial a la vista de los actas o el certificado emitido por el centro de formación, con los contenidos documentados en el Anexo V de la Orden FOM/2286/2002, de 4 de septiembre.

Noventa.-Al objeto de comprobar que el desarrollo de los cursos se ajusta a los niveles de calidad y profesionalidad mencionados, la Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Comunicación Marítima podrá llevar a cabo inspecciones de los mismos.

Decimo.-El personal que participe en los cursos deberá estar asegurado por un seguro amplio de accidentes que cubra los posibles productos durante la realización de los mismos.

Undécimo.-En el caso en que alguno de los Centros mencionados en el epígrafe Primero, se produzca una modificación como consecuencia de

Figura II.4.1.2.8.1. ORDEN FOM/550/2004, de 27 de febrero de complementariedad de las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

II.4.1.3.1. El Nuevo Puerto Comercial de Granadilla

El **Nuevo Puerto Comercial de Granadilla** se sitúa en la costa sureste de la isla de Tenerife, en el término municipal de **Granadilla de Abona**, emplazándose en un tramo de costa en el que no existen explotaciones agrícolas importantes, ni zonas habitadas en las inmediaciones, situado a unos 400 metros al norte de Punta del Camello hasta la Puntilla de las Cuevas del Trigo.

La zona de servicio aprobada por el **Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP)** por **Orden del Ministerio de Fomento, ORDEN FOM/469/2004, con fecha del 13 de febrero**, pretende preservar su suelo de usos incompatibles que estrangularían y determinarían el desarrollo futuro del Puerto, la isla y la provincia.

El Puerto de Granadilla está considerado como **Puerto de Interés General del Estado**, incluido en el de Santa Cruz de Tenerife, por la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Este nace como consecuencia de la colmatación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, insuficiente para atender el crecimiento de los tráficos comerciales y limitado por el medio físico para la construcción de nuevas infraestructuras en condiciones económicas y ambientales asumibles.

Estas circunstancias llevan a la implantación de nuevas instalaciones en el territorio que permitan e incentiven el desarrollo portuario y económico de la isla, dentro de las cuales se enmarca el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, concebido como un polo portuario, industrial y logístico capaz de coordinar armónicamente las distintas actividades, de forma que las mismas se potencien en lugar de que se restrinjan. Granadilla puede configurarse como un puerto hub en las rutas Norte-Sur que sirva para potenciar la diversificación económica de las islas.

La ubicación en Granadilla deriva de la inexistencia de ninguna otra ubicación adecuada en la isla para la instalación de un puerto comercial de futuro y la última con las condiciones terrestres para albergar un gran puerto comercial.

La elección de **Granadilla** como ubicación de las nuevas infraestructuras portuarias responde a lo privilegiado de su situación, que hace que el área en que se localiza se configure como el **nodo logístico por excelencia de Tenerife** con la integración de todas las infraestructuras en juego mediante un "interface" capaz de generar valor añadido al puro tránsito de mercancías y de aglutinar y promover actividad económica en su entorno. Dispone de una conectividad excelente por la proximidad de la TF-1, que le proporciona conexión directa con Santa Cruz de Tenerife, el Norte y el Sur de la Isla.

El ámbito elegido se encuentra libre de presiones en el entorno de tipo urbanístico, urbano y turístico. Además, existe suelo industrial disponible en los terrenos adyacentes, oportunidad que presenta la ubicación del Polígono Industrial, de grandes dimensiones y de propiedad pública, frente al agotamiento de la oferta de suelo industrial a gran escala en Tenerife.

Es por todo ello, que la Zona de Servicio propuesta por el PUEP, responde a:

- La necesidad de garantizar la capacidad portuaria para el abastecimiento de las islas occidentales de manera eficiente, más allá de un horizonte temporal previsible.
- A un diseño que contempla un desarrollo global del Puerto que aprovecha completamente la plataforma costera y permite que operen grandes buques de distintos tipos de tráfico.
- Permitir que el Puerto tenga la posibilidad de operar como un Puerto hub en el tráfico de contenedores con capacidad para absorber una parte importante de la demanda potencial del servicio de transbordo de las rutas que pasan por las Islas Canarias.

Las nuevas infraestructuras portuarias constituyen una necesidad para dar un tratamiento adecuado a los flujos de mercancías garantizando la óptima conexión de Tenerife con el exterior. Pero son también una oportunidad de desarrollo de actividad económica, una posibilidad de diversificar la economía tinerfeña, dotándola de mayor equilibrio y fortaleza.

El área comercial portuaria propuesta permitirá obtener una capacidad de movimiento aproximada de 1,5 millones de TEUs/año en su máximo desarrollo. Según las estimaciones del PUEP (contenidas en su Anejo nº1) en el año horizonte 2023, se prevé alcanzar una cifra próxima al millón de TEUs/año, de los cuales 870.000 TEUs corresponderían a contenedores en tránsito. La mercancía general movida en contenedor, excluidos los transítos, ascendería a 1.571.000 toneladas.

Las cifras de graneles rondarán las 800.000 toneladas para los graneles sólidos y 1.350.000 toneladas para los líquidos. El tráfico de mercancía general previsto para el año horizonte es de unas 525.000 toneladas.

El Nuevo Puerto Comercial de Granadilla se ubica en el sudeste de la isla de Tenerife, en el municipio de Granadilla. Está considerado como Puerto de Interés General del Estado.

Su Zona de Servicio Portuaria se ha definido mediante la aprobación definitiva del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios por la Orden FOM 469/2004, 13 de febrero de 2004.

El proyecto del Puerto de Granadilla nace como consecuencia de la situación de agotamiento de las actuales instalaciones del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y supone una oportunidad de desarrollo de actividad económica de la isla.

Las características costeras, la accesibilidad territorial y la existencia de suelo Industrial hacen de Granadilla la localización más idónea de toda la isla para el nuevo puerto.

Según los diversos acuerdos alcanzados en estos últimos años y de acuerdo con la Zona de Servicio aprobada por el PUEP, el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla se construirá en su Fase I (proyecto presentado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife). El proyecto del puerto ocupa 1,5 kilómetros de costa, constituido por un muelle de 1.200 metros de línea de atraque, una superficie aneja de 68 hectáreas y un dique de abrigo de 2.000 metros de longitud.

La Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto "nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla, Fase I", de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, se ha efectuado mediante Resolución de 5 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente (publicado en el BOE el miércoles 26 de febrero de 2003).

Zona de Servicio Terrestre del Puerto de Granadilla del Plan de Utilización de Espacios Portuarios

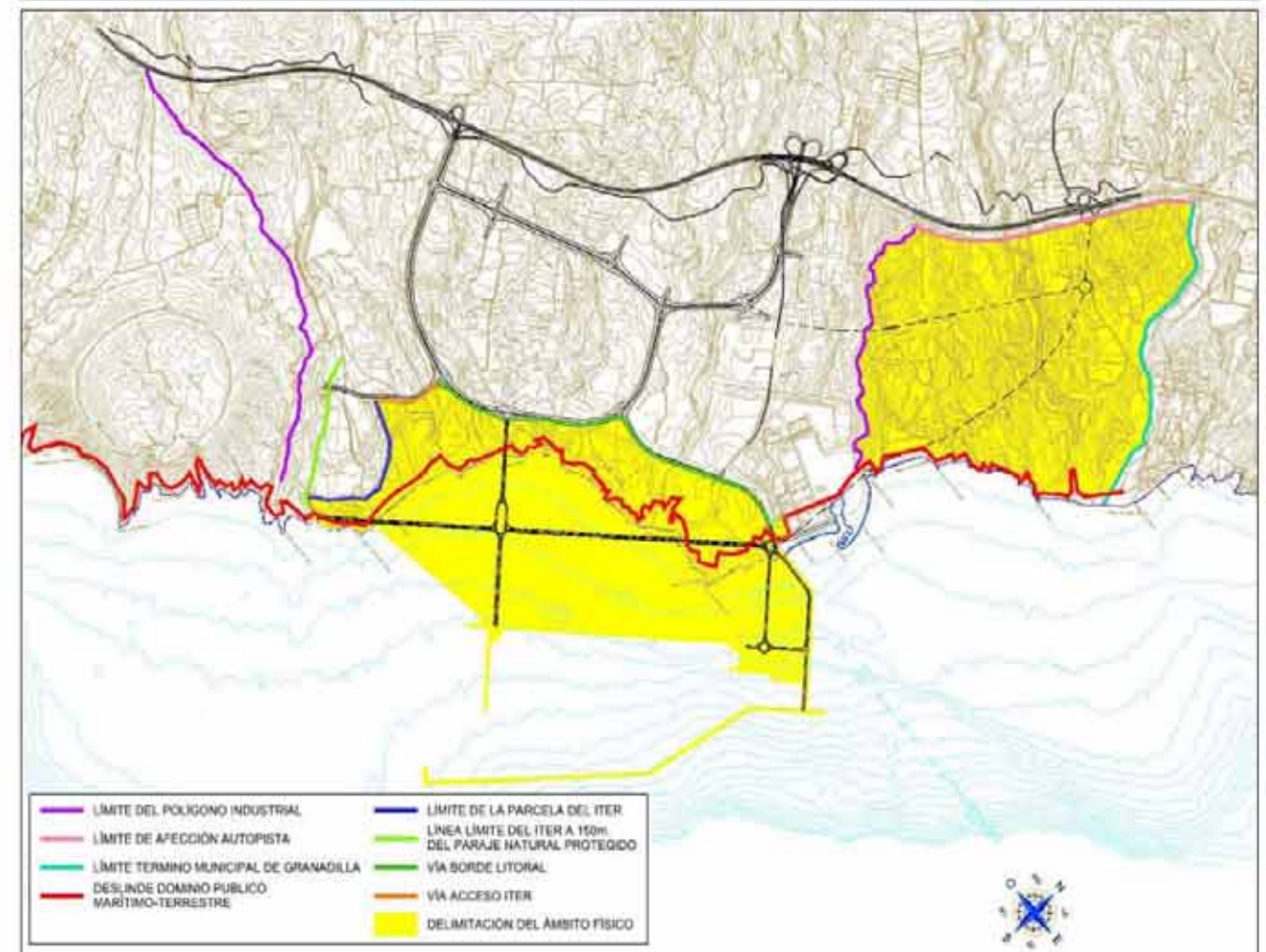


Figura II.4.2.3.1.1. Plano del ámbito físico de la Zona de Servicio Terrestre del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla del Plan de Utilización de Espacios Portuarios.

II.4.1.3.2. Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (1)

La vigente Ley de Puertos establece en su artículo 15.2 la necesidad de que las Autoridades Portuarias procedan a delimitar la Zona de Servicio de su competencia a través del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios. Este instrumento de planificación tiene dos objetivos: la delimitación de la Zona de Servicio, y la asignación de los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, redactado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, se ha aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, ORDEN FOM/469/2004, de 13 de febrero de 2004.

▶ DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

El ámbito territorial del Plan de Utilización de Espacios Portuarios comprende a grandes rasgos, los terrenos desde la vía de borde litoral del Polígono Industrial hacia el mar y, además, los comprendidos al norte del Polígono entre el Barranco del Cobón y el límite del término municipal de Granadilla de Abona. La extensión del ámbito (según PUEP) es de 276 Has.

La Zona de Servicio Portuaria incluye aquellos terrenos que garantizan la funcionalidad de las actividades portuarias, los que permiten actividades complementarias a las anteriores y espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo futura.

Los límites de la Zona de Servicio Terrestre, fragmentada en dos enclaves, los definen: la vía de borde del Polígono Industrial, los terrenos del ITER y las instalaciones de UNELCO, en el enclave oeste; y los barrancos del Cobón y del Río, el deslinde marítimo terrestre y una franja de separación de 50 metros con la autopista TF-1, en el enclave este.

La Zona de Aguas Portuarias incluida en el PUEP se subdivide en dos zonas:

- Zona I, o Interior de Aguas, que abarca los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y de revido, donde no existan diques.
- Zona II, o Exterior de Aguas, que abarca las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo, subsidiarias del puerto y sujetas a control tarifario de la Autoridad Portuaria. (Artículo 15.7 de la LPMM). Esta zona comprende:
 - La zona comprendida entre la línea que une las puntas de Montaña Roja y de Montaña Amarilla y la línea batimétrica -10 m.
 - Las aguas entre la línea batimétrica -10 m y las siguientes tres líneas: de la Punta de la Jaquita al punto de coordenadas UTM X=352.429 Y=3.100.897, de la Punta del Sordo al punto de coordenadas UTM X=359.244 Y=3.107.258 y la línea que une los dos puntos extremos de las dos anteriores.

▶ ZONIFICACIÓN FUNCIONAL

En la Zonificación Funcional establecida por el PUEP para la Zona de Servicio Terrestre se definen 3 áreas:

- **Área Comercial-Portuaria:** Ligada al uso comercial portuario, se incluyen las actividades de operación y almacenamiento de contenedores, mercancía rodada y general, graneles y comunicaciones. La superficie total propuesta para este uso es de 111 Has, que permite absorber variaciones en el rendimiento de atraque y superficie, y atender al resto de tráfico que operarán en el puerto. De esta superficie, 8 Has están comprendidas dentro de la zona de servicio terrestre, y el resto corresponde a obras marítimas de diques, muelles y explanadas. La amplitud del Área Comercial Portuaria la justifica principalmente el tráfico de contenedores. La capacidad total de la infraestructura y de este área comercial se estima en torno a los 1,5 millones de TEUS.
- **Área Logístico-Dotacional:** Destinada al uso logístico y dotacional, incluye: industria ligera, Zona de Actividades Logísticas (ZAL), Zona Especial Canaria (ZEC), Zona Franca (ZF), Equipamiento Terciario-portuario, Institucional portuario e instalaciones de la administración portuaria, Espacios libres y comunicaciones. La superficie propuesta es de 103 Has. De ésta, 69,5 Has están incluidas en la zona de servicio terrestre y el resto corresponde a obra marítima de rellenos para crear explanadas.
- **Área de Reserva:** espacio que garantiza el desarrollo futuro del Puerto a largo plazo y evitar así el estrangulamiento actual que sufre el Puerto de Santa Cruz de Tenerife por la falta de disponibilidad de espacio terrestre. Uso asignado a los espacios en espera de su desarrollo o urbanización para su futura incorporación a las zonas activas de explotación portuaria y para el desarrollo futuro de los viales de acceso al recinto logístico portuario (en la determinación futura de las actividades a acoger deberá encuadrarse dentro del resto de usos globales descritos con anterioridad). Su superficie es de 185,5 Has.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla, redactado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, se ha aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, ORDEN FOM/469/2004, de 13 de febrero de 2004.

La Zona de Servicio Terrestre aprobada por el Plan de Utilización comprende los terrenos desde la vía de borde litoral del Polígono Industrial hacia el mar, limitados al sur por el ITER, y los situados entre la Autopista TF-1, el Polígono y el Barranco del Río.

El primero de ellos se destina a uso Comercial-Portuario (1ª línea) y a un uso Logístico-Dotacional (2ª línea). El otro área se destina a reserva portuaria posibilitando el desarrollo futuro del puerto y la localización de nuevos viales de acceso desde la Autopista TF-1.

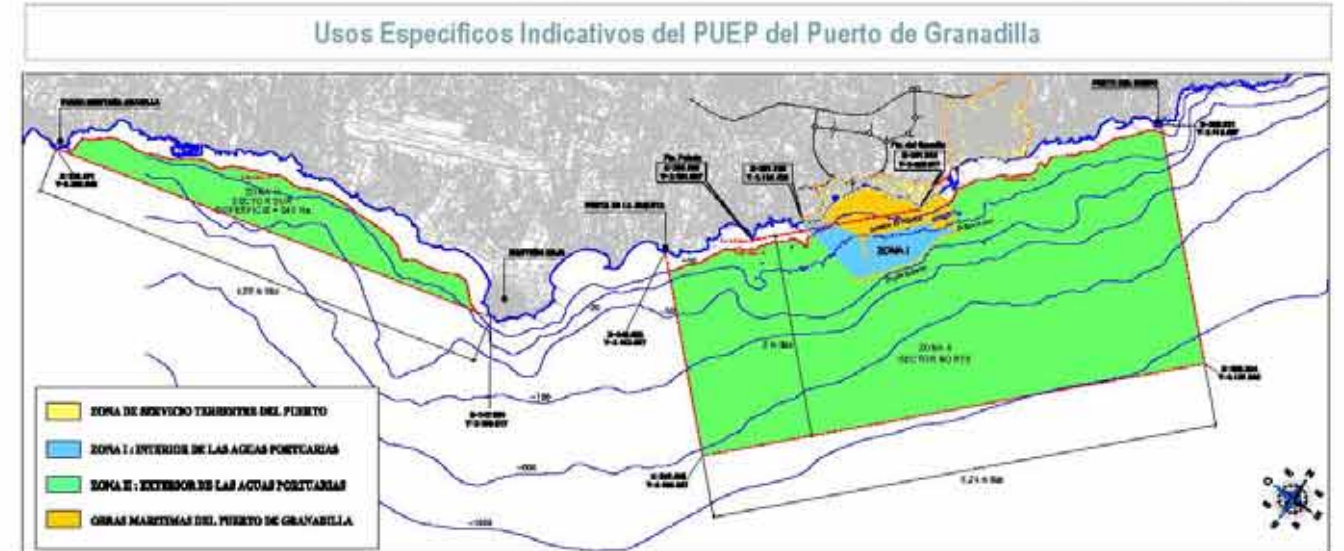


Figura II.4.2.3.2.1. Plano de la Zona de Servicio de Aguas del Puerto, establecidas por el Plan de Utilización de Espacios Portuarios.

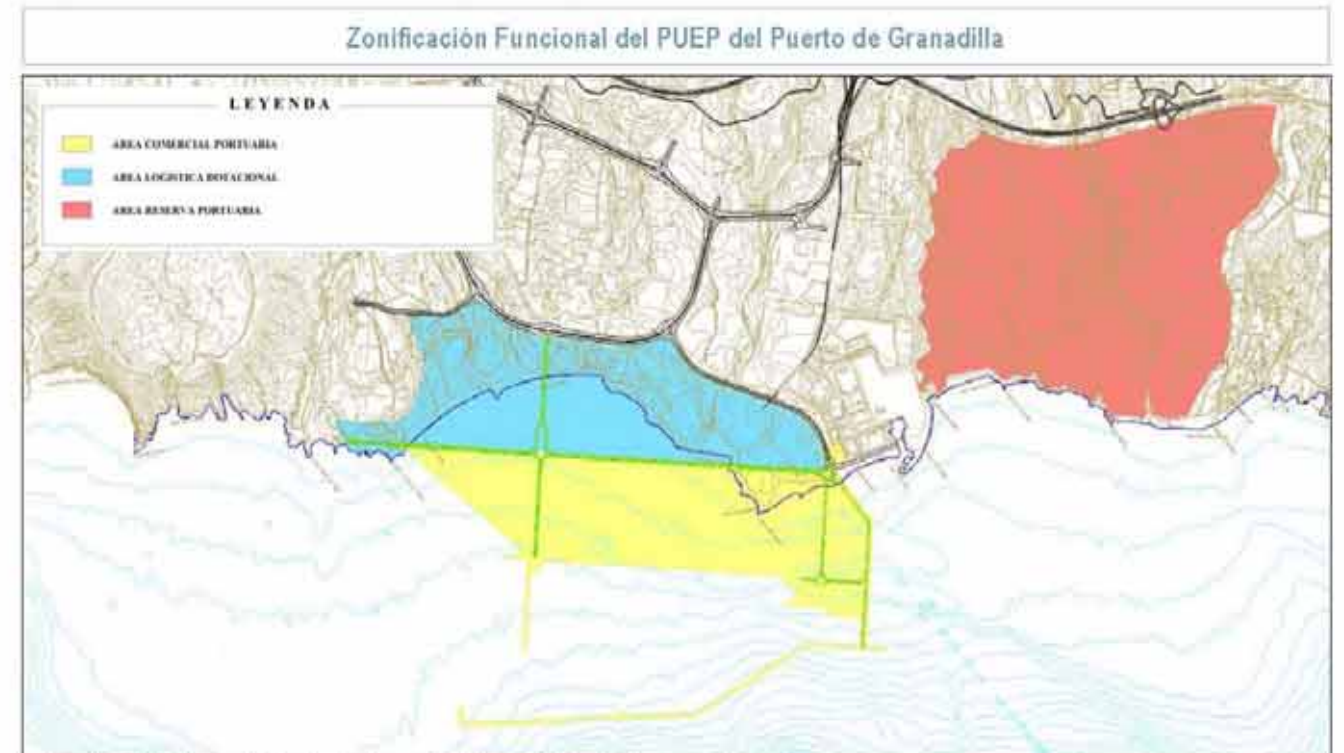


Figura II.4.2.3.2.2. Plano de Zonificación Funcional del Plan de Utilización de Espacios Portuarios.

II.4.1.3.2. Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (2)

► ZONAS ZAL, ZEC Y ZF

La Zona de Actividades Logísticas, la Zona Especial Canaria y Zona Franca han de estar coordinadas con el conjunto de la PLS.

Dentro de las estrategias para el desarrollo de la plataforma, se plantea por el PUEP (en sus Directrices Básicas de desarrollo) realizar la adjudicación de suelo en el área ZEC, en régimen de cesión temporal del derecho de uso, para garantizar la reversibilidad de la concesión una vez terminado el periodo de aplicación.

En cuanto a la delimitación de la Zona Franca es aconsejable que ésta se efectúe sobre terrenos unidos o solapados con la destinada a ZEC, de manera que tras la finalización del periodo transitorio anterior puedan reconvertirse los terrenos liberados para su uso en el área general delimitada con aquel fin.

- **La Zona de Actividades Logística (ZAL)** la constituyen áreas destinadas selectivamente a operadores de transporte y logísticos (transporte, almacenaje y distribución, servicios a vehículos y/o tripulaciones), agrupados en zonas específicamente diseñadas y ordenadas para proporcionar la funcionalidad más adecuada a sus operaciones.
- **Zona Especial Canaria (ZEC)** incluida o aneja a la Zona de Actividades Logísticas y sometida a su legislación específica, tal como la regula el Título V de la Ley 19/1994 de 6 de julio de "Modificación del Régimen Económico y Fiscal" de las Islas Canarias.
- **Zona Franca (ZF)**, la cual podrá coincidir en ubicación con la ZEC regulada por el Título VI de la misma Ley.

► USOS ESPECÍFICOS

Los usos específicos reflejados por el PUEP son meramente indicativos a título de previsión y no pretenden determinar la ordenación futura del puerto (ver plano adjunto). Estos se establecen para las áreas Comercial-Portuaria y Logístico-Dotacional (se encuentran contenidos Anejo nº1 "Análisis de los tráficos portuarios previstos. Base para el diseño de las infraestructuras portuarias y para definir el alcance de la primera fase del Puerto de Granadilla" del PUEP).

Partiendo de las tres áreas establecidas por el Plan de Utilización (ver cuadro de superficies adjunto) se localizan los siguientes usos específicos indicativos necesarios para cada función y actividad portuaria:

- **Terminal de contenedores:** superficie situada en primera línea de muelle con una explanada aneja, de 500 metros de anchura, necesaria para movimiento y almacenaje de contenedores y todos aquellos servicios y operaciones complementarias. La superficie establecida es de 54 has y 1.200 m de muelle.
- **Rodados y mercancía general:** Áreas destinadas a operaciones de carga y descarga de mercancía general convencional o en vehículo (ro-ro), así como áreas de embarque-desembarque y áreas de almacenaje y maniobra relacionadas. Se definen dos áreas situadas en los laterales de la alineación de muelle con tacones dispuestos para permitir el atraque de ferrys. El área oeste dispone de una superficie posterior destinada a almacenaje, estacionamiento y servicios complementarios. El área este se sitúa en el tacón de arranque del muelle. La superficie terrestre total de ambos es de 13,7 has.
- **Graneles:** espacio situado en el acceso principal del puerto, explanada aneja, con la posibilidad de utilización del frente interior del dique de abrigo norte para carga y descarga de graneles líquidos o sólidos. Su superficie terrestre total es de 23 has con una longitud de muelle de aproximadamente 1.705 metros.
- **Uso portuario polivalente:** áreas reservadas para adaptarse a las demandas portuarias futuras. Se disponen tres enclaves: en el arranque del dique de abrigo norte, en el muelle oblicuo y en el acceso al puerto. Superficie total de 19,6 has.
- **Usos de Industria Liger, ZAL, ZEC y ZF:** situados todos ellos en la segunda línea del puerto hasta el límite con el viario del Polígono Industrial. Repartidos los cuatro usos en esta área y adaptados, cada uno de ellos, a las necesidades futuras. La Industria Liger agrupa actividades de industria portuaria instaladas en la zona de servicio del puerto, industria ligera, almacenaje, talleres y servicios complementarios. Las zonas ZAL, ZEC y ZF contarán con sus propias necesidades funcionales y regulación.
- **Dotaciones y Servicios Portuarios,** localizados en el acceso previsto al oeste y destinado a acoger las oficinas e instalaciones de la administración portuaria y control de acceso.

II.4.1.3. Nuevo Puerto Comercial de Granadilla (3)

Según el Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla la Zona de Actividades Logística (ZAL), la Zona Especial Canaria (ZEC) y la Zona Franca (ZF) del Puerto han de estar coordinadas con el conjunto de la Plataforma Logística del Sur.

A partir de la Zonificación Funcional establecida por el Plan de Utilización se distribuyen una serie de Usos Específicos, meramente con carácter indicativo a título de previsión, sin pretender determinar la ordenación futura del puerto.

El tráfico de contenedores presenta una importancia portuaria de primer orden en el conjunto del Puerto de Granadilla, actividad que ha de realizarse en primera línea de muelle con grandes superficies anejas.

Tabla de Superficies de la Zonificación Funcional establecida por el P.U.E.P.	Área	Superficie (has)	%
	Comercial-Portuaria	111,0	27,8
	Logístico-Dotacional	103,0	25,8
	Reserva	185,5	46,4
	Total PUEP	399,5	100,0

Tabla II.4.2.3.2.1. Superficies establecidas en la Zonificación Funcional por el Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

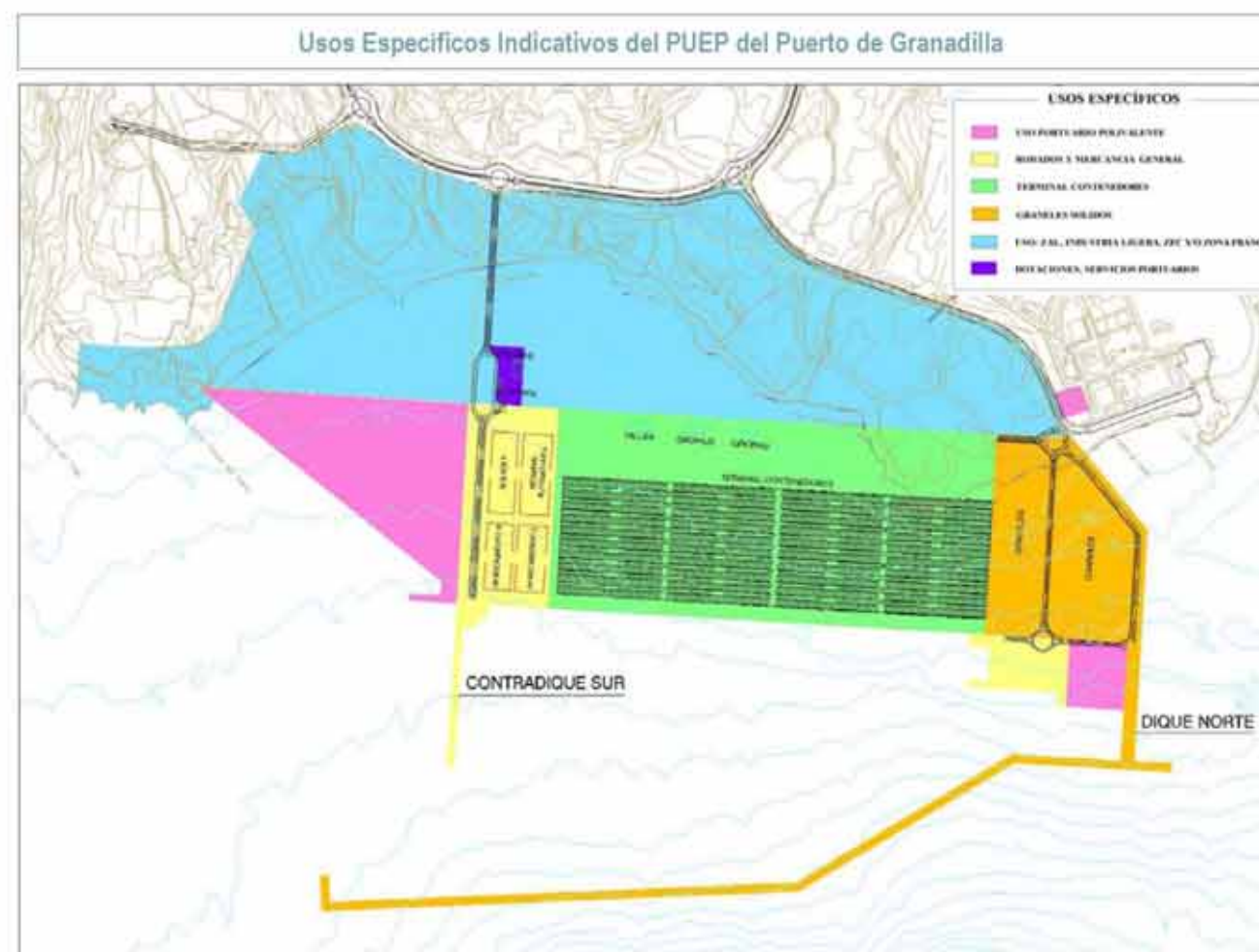


Figura II.4.2.3.2.1. Plano de ordenación indicativa de Usos Específicos. Anejo nº 1 del PUEP del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

II.4.1.3.2. Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (3)

► PROPUESTA DE ESTRUCTURA VIARIA Y ACCESIBILIDAD

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla incluye un "Análisis de la necesidad y viabilidad del trazado de una vía específica de conexión con la autopista del sur en el ámbito de la zona de servicio del puerto" (Anexo nº 2) donde se justifica la necesidad de realizar un acceso que conecte de forma directa la vía de gran capacidad TF-1 con el Nuevo Puerto Comercial.

El análisis estima, en primer lugar la demanda de transporte de mercancías que generarán las actividades del nuevo puerto y la funcionalidad del esquema viario que existe en la actualidad. El viario existente en el Polígono Industrial, por sus características geométricas y funcionales, no se adapta plenamente a los requerimientos del tráfico de vehículos pesados que generará el nuevo puerto. Por otro lado, no es conveniente mezclar flujos de diferente naturaleza en un viario de estas características.

Se ha realizado también un análisis del número de vehículos para el año 2005, fecha prevista de entrada en servicio de la primera fase del puerto. En dicho análisis se obtiene para este año una IMDp comprendida entre los 561 y los 769 vehículos pesados diarios (horquilla resultante de las diversas alternativas planteadas por el análisis).

A la vista de estos resultados, la estructura viaria propuesta contempla dos alternativas de acceso directo desde la Autopista para las que se han tenido en cuenta una serie de condicionantes:

- Conseguir una pendiente adecuada para superar el fuerte desnivel existente entre la Autopista TF-1 y el acceso al puerto.
- Salvar los dos barrancos existentes del Cobón y del Helecho.
- Invadir el mínimo posible los terrenos de UNELCO y DISA.
- Buscar trazas que estructuren el territorio en el que se implantan, imponiendo como direcciones principales las paralelas y perpendiculares a la línea de muelle o a la Autopista TF-1.

Las dos alternativas propuestas por el citado análisis (ver plano adjunto) son:

- **Alternativa A:** responde funcionalmente a la necesidad de un acceso propio al puerto independiente desde la autopista TF-1, creando un nuevo enlace en este punto. Su utilización funcional se verá reforzada a medida que se consolide la oferta logística en la segunda línea portuaria

El viario parte perpendicular a la autopista, desarrolla una curva de 300 metros de radio para establecer un viario paralelo a la futura alineación del muelle hasta el barranco del Cobón. De esta alternativa se definen dos variantes:

- Variante A1: que penetra entre los terrenos de DISA y UNELCO hasta conectar con el Sistema General Viario del Polígono.
- Variante A2: una vez sobrepasado el barranco del Cobón desarrolla una curva de 200 metros de radio para acceder al puerto sobre el actual pantalán de UNELCO.

- **Alternativa B:** responde a la necesidad de un nuevo acceso directo al puerto, trazado por el oeste, y su estructuración y coordinación con otras piezas de su entorno inmediato, Polígono y Aeropuerto, permitiendo una mayor accesibilidad entre ellos. Al igual que el anterior, presenta dos variantes:

- Variante B1: Partiendo de la alternativa A, busca una alineación intermedia entre la Autopista y la línea de muelle. Su desarrollo se sitúa más cercano a la TF-1 para poder conectar con la glorieta del Polígono que da acceso a DISA. Tras el cruce con el barranco del Cobón pueden plantearse tres alternativas:
 - El acceso al puerto con el trazado similar a la alternativa A.
 - El de acceso a la Zona de Actividades Logísticas que discurre en la banda de terreno que separa las propiedades de UNELCO y DISA.
 - Acceso al Polígono por la referida glorieta.

- Variante B2: se propone la inclusión de una glorieta que permite articular los tres ramales posibles. Sin embargo esta solución resta exclusividad al trayecto comprendido entre el Barranco del Cobón y la Autopista, al compartir el mismo tronco viario, tráfico de naturaleza muy diferente.

II.4.1.3. Nuevo Puerto Comercial de Granadilla (4)

El Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla incluye entre su documentación la necesidad de construcción de un nuevo acceso directo al Puerto desde la Autopista TF-1 (Anejo nº2 del PUEP cuyo contenido se recoge en este apartado). Esta nueva vía de acceso ha de contar con capacidad adecuada para el tráfico pesado originado por la puesta en servicio de la infraestructura portuaria.

En el Análisis incluido en el Anejo nº2 del PUEP se recogen diversas alternativas de trazado: Alternativa A, enlace con la Autopista por el este con carácter independiente atravesando el área de reserva portuaria, entre el Barranco del Cobón y del Río, y Alternativa B compartiendo parte del Sistema General del Polígono y permitiendo la relación del Puerto con otras piezas de su entorno inmediato, Polígono y Aeropuerto.

Alternativas de trazado de un nuevo acceso directo al Puerto desde la Autopista TF-1, incluidas en el PUEP del Puerto de Granadilla

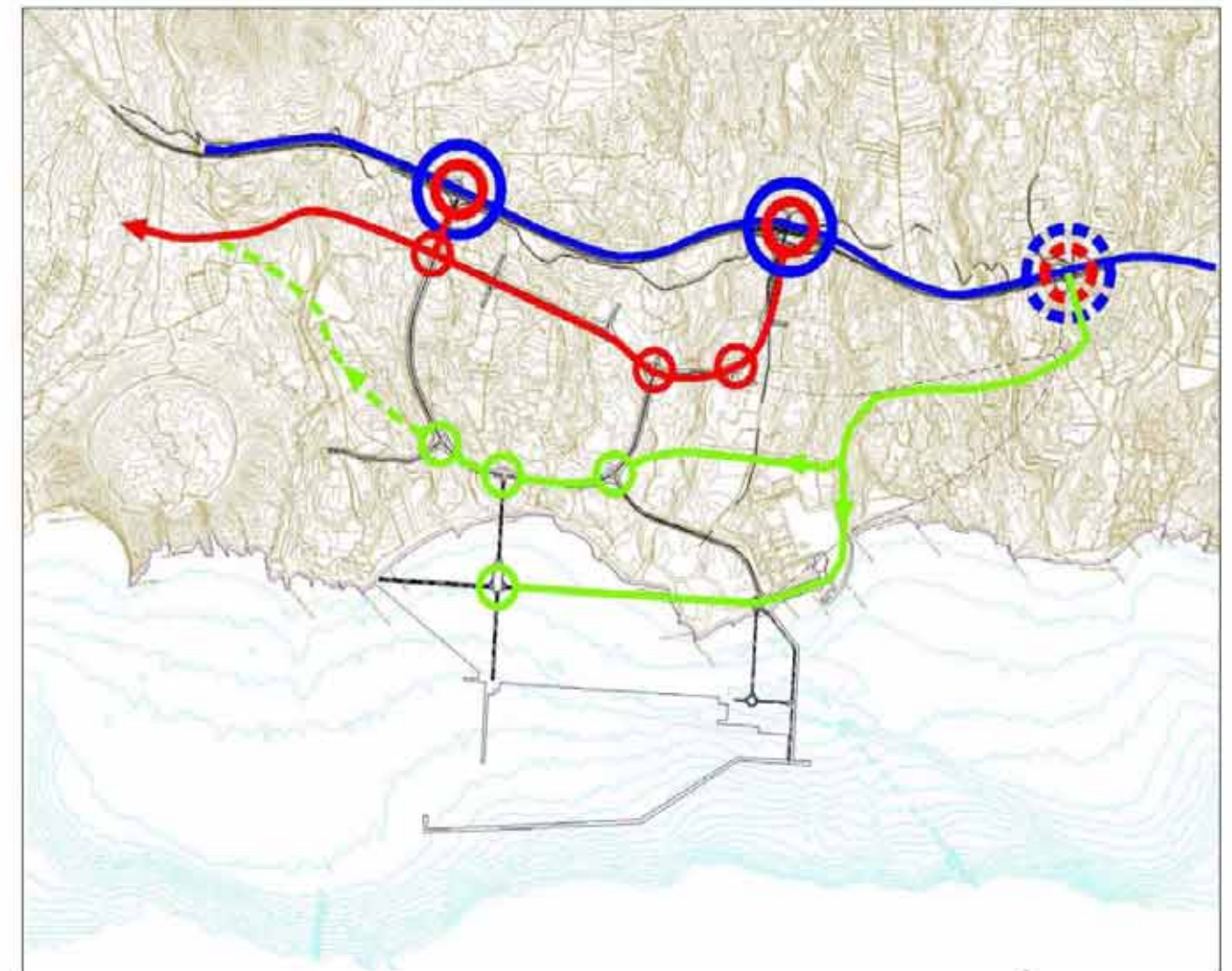


Figura II.4.2.3.2.1. Plano-esquema contenido en el "Análisis de la necesidad y viabilidad del trazado de una vía específica de conexión con la autopista del sur en el ámbito de la zona de servicio del puerto" ANEJO Nº2 del PUEP del Puerto de Granadilla.

II.4.1.4.1. El Polígono Industrial

En los años 70 a falta de planeamiento municipal El Polígono Industrial de Granadilla fue delimitado mediante Decreto 1.284/1975 de 25 de abril a propuesta del Cabildo Insular de Tenerife y al amparo de la Ley 52/1962 de 21 de julio.

Las posteriores Normas Subsidiarias de Granadilla de Abona, aprobadas definitivamente el 7 de abril de 1994, recogieron todas las actuaciones y desarrollos realizados en el Polígono Industrial hasta la fecha y establecieron las determinaciones y normativa para su desarrollo posterior.

El aprovechamiento y las edificabilidades actuales del Polígono Industrial de Granadilla, para las diferentes áreas y sectores de la Modificación de las Normas Subsidiarias de 1994 es la siguiente:

Área o Sector	Superficie (m ²)	Aprovechamiento (m ²)	Volumetría (m ³)	Edificabilidad (m ²)
AE1	1.300.000	0	0	0,05
AE2	760.000	38.000	380.000	0,20
SP1	2.800.000	560.000	3.920.000	0,25
SP2	1.330.000	332.500	2.255.945	0,20
SP3	590.000	118.000	413.000	
Sistemas Generales	188.945	0	0	
Total	6.968.945	1.048.500	6.968.945	

Tabla II.4.1.4.1.1. Cuadro resumen de características del Polígono Industrial de Granadilla. Modificación de las Normas Subsidiarias de 1994.

La edificabilidad media para todo el ámbito del Polígono Industrial de Granadilla (Sectores SP1, SP2, SP3 y AE2) es de 1 m³/m².

II.4.1.4.2. Fraccionamiento del Sector SP2

El sector SP2 está destinado a un uso de Industria Convencional y Especial. Es el primero de los dos sectores que se ha desarrollado debido a su inmediata accesibilidad desde la Autopista.

Dada la excesiva superficie que presentaba el Sector SP2 para dar respuesta a la demanda existente en un principio, se redacta el Documento de Fraccionamiento del Sector SP2, tramitado junto con el Plan Parcial del sector SP2-01 y aprobado definitivamente el 16 de mayo de 1999, para la segregación del ámbito en dos sectores. Por tanto, las 133 has originarias quedan segregadas en dos, sectores SP2-01 y SP2-02, de 61,6 has y 71,4 has respectivamente. Ambos sectores cuentan en la actualidad con sus respectivos planes parciales aprobados (ver paginas siguientes).

La edificabilidad asignada al sector completo SP2 se reparte de forma no homogénea entre los dos, debido a los bajos requerimientos de superficie construida que demandan determinadas parcelas. De la edificabilidad total de 0,25 m²/m² y del volumen máximo edificable 1,69 m³/m², se obtienen 332.500 m² y 2.247.700 m³ respectivamente, los cuales se reparten de la siguiente manera:

Sector	Sup. max. Edificable	Volumen max. edificable
SP2-01	120.464 m ²	759.636 m ³
SP2-02	212.036 m ²	1.452.064 m ³

Los dos sectores han de permitir el establecimiento de instalaciones de mayor tamaño, similares a las de DISA, como complemento a la oferta de parcelación destinada a Industria Convencional.

Las reservas de dotaciones y equipamientos en cada uno de los sectores mantienen tamaños adecuados a su funcionalidad respetando los módulos mínimos establecidos por el Reglamento de Planeamiento:

Sector	Deportivo (2%)	Eq. comercial (1%)	Eq social (1%)
SP2-01	1,2 has	0,6 has	0,6 has
SP2-02	1,4 has	0,7 has	0,7 has

El Polígono Industrial de Granadilla fue delimitado mediante Decreto 1.284/1975 de 25 de abril.

De las diferentes áreas y sectores que forman el Polígono Industrial: SP1, SP2, SP3 y AE2 se han desarrollado total o parcialmente las siguientes: el Sector SP2 con uso industrial, el Sector SP1-01 o ITER con usos industriales y tecnológicos, el Sector AE2 destinado a las infraestructuras de abastecimiento energético Insular (DISA y UNELCO).

El Sector SP2 se fragmentó en dos sectores, SP2-01 y SP2-02, mediante Documento de Fraccionamiento tramitado conjuntamente con el Plan Parcial del primero de ellos para adecuar su puesta en marcha ajustándose a la demanda de suelo existente en el momento de su realización. La información contenida en esta página se recoge del Plan Director del Polígono y del Documento de Fraccionamiento del Sector SP2.

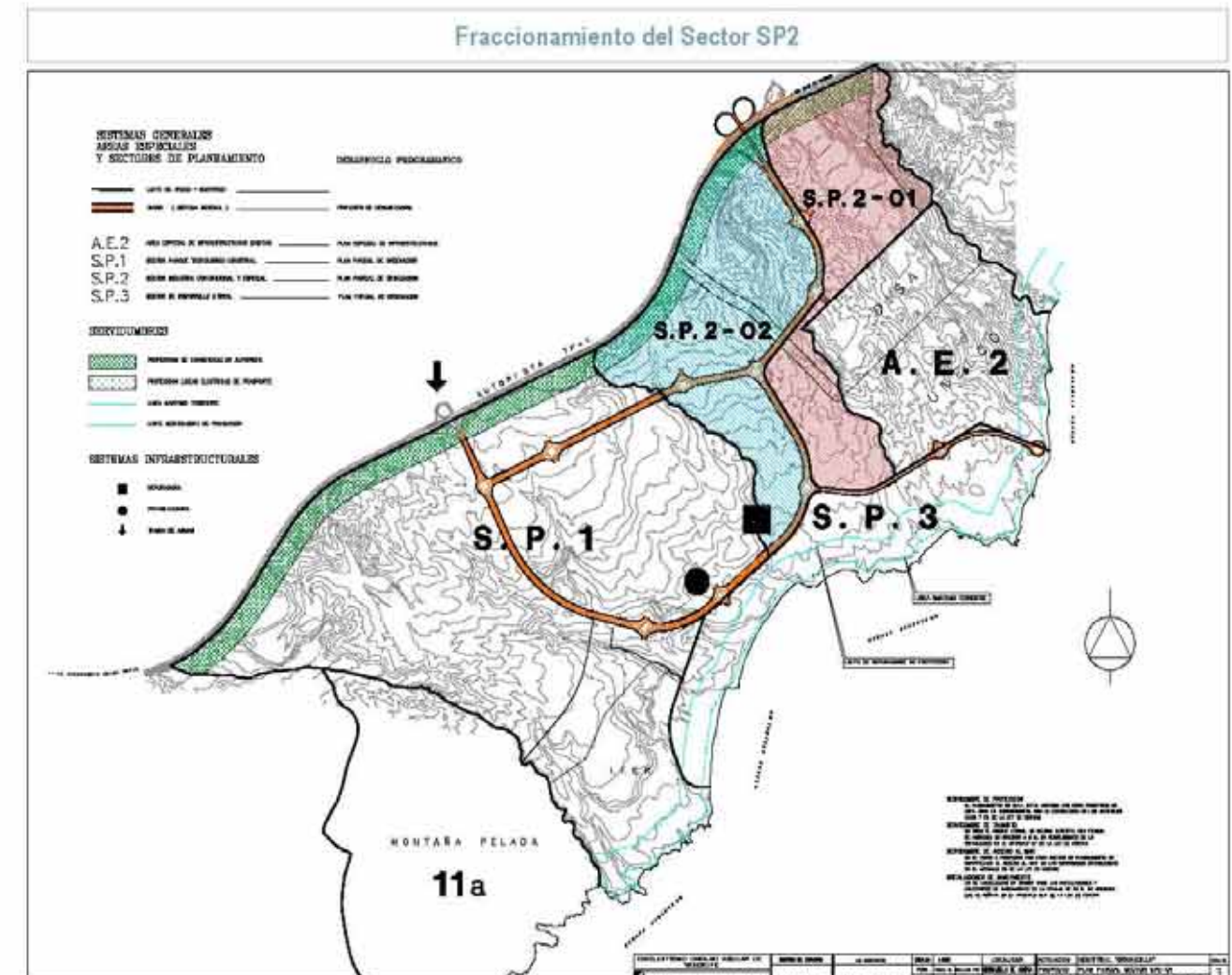


Figura II.4.1.4.2.1. Plano de Sectores del documento de Fraccionamiento del Sector SP2. Tramitado junto con el Plan Parcial del Sector SP2-01.

II.4.1.4.3. Plan Parcial del Sector SP2-01

El Plan Parcial, aprobado definitivamente el 16-5-99, se encuentra urbanizado y en su mayor parte consolidado y en uso.

Se localiza en la parte nororiental del Polígono Industrial. Sus límites son la Autopista TF-1, El Sistema General Vial del Polígono, El Área Especial de Infraestructuras Básicas y El Barranco del Cobón.

Sus características básicas son: Superficie bruta: 61,59 has

Uso global: **Industria Convencional**

Constituido por 64 parcelas, con una superficie edificable total de 120.464 m².

La finalidad del Sector SP2-01, según la memoria del Plan Parcial, es "la preparación de suelo destinado, por un lado, a la industria convencional relacionada con las necesidades de los desarrollos turísticos y de la población del sur de la isla, y por otro a instalaciones de almacenamiento de derivados del petróleo o actividades que requieran parcelas de gran superficie." El Plan Parcial incorpora un Estudio Medioambiental para analizar y corregir los impactos en el medio ambiente.

El sector, de forma irregular, presenta dos áreas diferenciadas y que son aprovechadas para establecer usos y condiciones de parcelación diferenciadas. El área norte se aprovecha para una parcelación de menor tamaño estructurada mediante un viario interior que conecta con el viario principal del Polígono Industrial mediante una rotonda y rodeada perimetralmente por las zonas verdes y espacios libres. El área sur se articula directamente desde el viario principal del Polígono, el cual dota de accesibilidad directa a las parcelas, las cuales son de mayor tamaño. Las superficies correspondientes a las servidumbres de protección de la autopista y de la línea de Alta Tensión existente están incluidas en el Plan Parcial.

Las dotaciones se sitúan en el viario de acceso al área norte, aprovechando el carácter de fachada que se obtiene desde el viario principal del Polígono Industrial y su accesibilidad directa desde la autopista TF-1.

La posibilidad de que sean necesarios terrenos para la localización de la zona ZEC en el ámbito del Plan Parcial ha llevado a permitir en las ordenanzas el establecimiento de un recinto vallado conjunto aunando las parcelas 5 a 61, incluyendo su viario interior y manteniendo fuera las parcelas de equipamiento salvo los usos comerciales de oficinas y servicios de la ZEC.

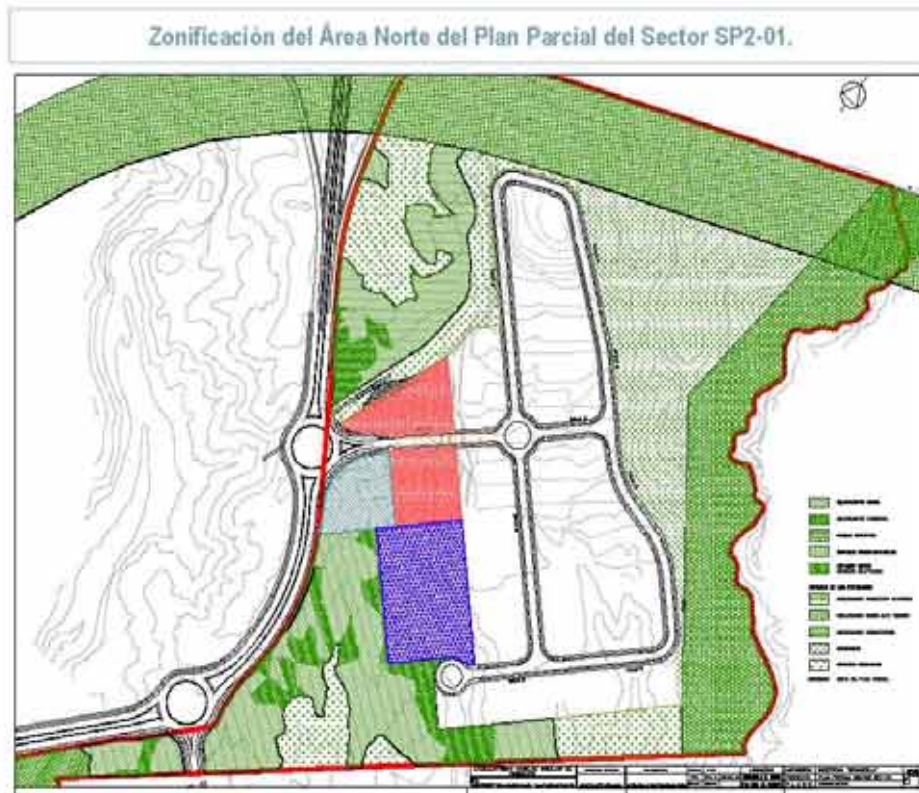


Figura II.4.1.4.3.1. Plano de Zonificación del Suelo del Plan Parcial del Sector SP2-01. Área Norte

II.4.1.4. Polígono Industrial de Granadilla (2)

El Plan Parcial del Sector SP2-01 se aprobó definitivamente el 16 de mayo de 1999. Con una superficie total de 61,59 has se localiza en la parte nororiental del Polígono Industrial.

El Sector se encuentra urbanizado en su totalidad y en su mayor parte ocupado.

Alberga usos Industriales convencionales con equipamientos y servicios localizados junto al viario principal del Polígono desde el que se resuelve su acceso, en proximidad con la Autopista TF-1.

El Sector presenta dos áreas diferenciadas, un área norte con parcelación de menor tamaño y un área sur destinada a empresas, industrias o instalaciones con necesidad de parcelas mayores.

Plan Parcial Sector SP2-01. Cuadro resumen de características

Uso	Superficie		Ocupación máxima		Luminosidad mínima (lux)	Superficie máx. edificable (m ²)	Alto máx. Edificable (m)	Volumen máx. edificable (m ³)		
	has	%	%	m ²				m ³	m ³	m ³
Talleres	52,104	84,71	100,0	25.000	0,000	25.000	2,0	10	200.000	5.000
Haberes aisladas	109,000	32,31	20,0	37.000	0,500	30.000	2,0	10	40.000	2.000
Suma	211,172	37,32	80,1	62.000	0,500	55.000			140.000	7.000
Equipamiento Social	6.300	1,10	90,0	3.100	1,000	6.300	3,0	11	34.000	4.500
Equipamiento Comercial	12.000	2,10	100,0	6.000	1,500	10.000	3,0	11	60.000	5.500
Parque Deportivo	14.000	2,40	5,0	700	0,000	700	3,0	11	9.000	0,300
Red Vial	35.000	5,80								
Espacios Libres	68.784	11,20								
Servicios	2.641	0,40	20,0	1.400	0,200	1.400	2,0	7	8.000	1,200
Servidumbre de la	60.500	9,90								
Servidumbre Líneas A.T.	60.500	9,90								
Servidumbre	34.000	5,50								
Espacios Residuales	101.660	16,60								
TOTAL SECTOR SP2-01	211,172	37,32	80,1	62.000	0,500	55.000			140.000	7.000

Tabla II.4.1.4.3.2. Cuadro resumen de características del Plan Parcial Sector SP2-01.

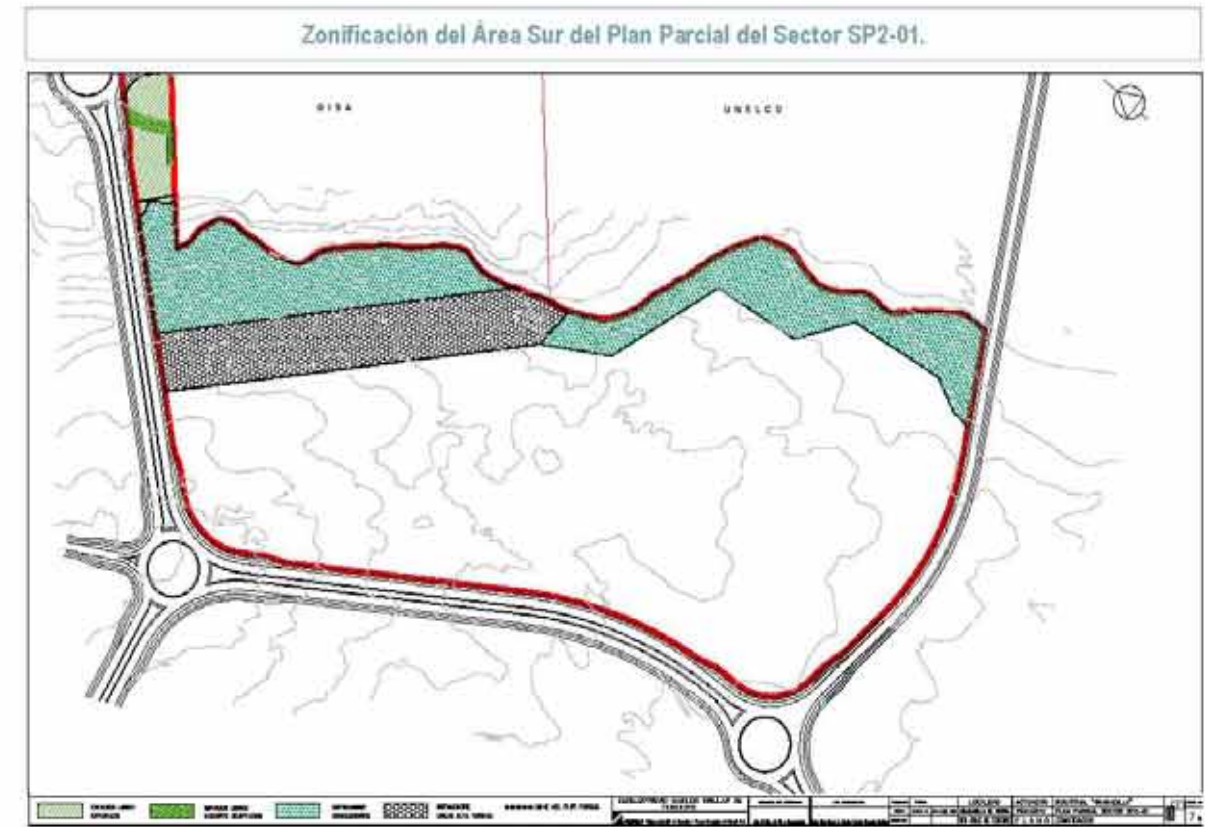


Figura II.4.1.4.3.3. Plano de Zonificación del Suelo del Plan Parcial del Sector SP2-01. Área Sur

II.4.1.4.4. Plan Parcial del Sector SP2-02

Plan Parcial aprobado definitivamente el 30-11-00 y del que se encuentra urbanizada exclusivamente el área sur.

El ámbito se sitúa en la franja central del Polígono Industrial entre el Sistema General viario del Polígono, la Autopista TF-1 y el Barranco de las Monjas.

Sus datos básicos son: Superficie bruta: 71,4 has
Uso global: **Industria Convencional**
Superficie máxima construida: 212.036 m².

Al igual que el SP2-01, este sector se ordena en dos áreas. Ambas separadas por el viario principal del Polígono y ordenadas mediante un viario interior estructurante de acceso a las parcelas que conecta al viario principal en un solo punto, para cada una de ellas, formalizados ambos en una rotonda.

Los condicionantes topográficos, con pendientes superiores al 20%, en su mayor parte correspondientes a los barrancos existentes, Barranco de Las Monjas, son en el área norte más relevantes. Esto ha llevado a crear una plataforma al oeste apta para establecer la edificación industrial convencional y dos parcelas junto al sector SP2-01, que se reservan para el establecimiento de instalaciones industriales singulares, en las que primen unas características de diseño y calidad adecuadas. En cambio, el área sur permite un aprovechamiento mayor debido a sus mejores condiciones topográficas.

Las parcelas destinadas a reserva para dotaciones y equipamientos se localizan en el área norte junto al viario principal, integradas con las zonas verdes y espacios libres del perímetro. Los Barrancos de Tagoro y de Las Monjas constituyen el principal elemento de articulación de los espacios libres.

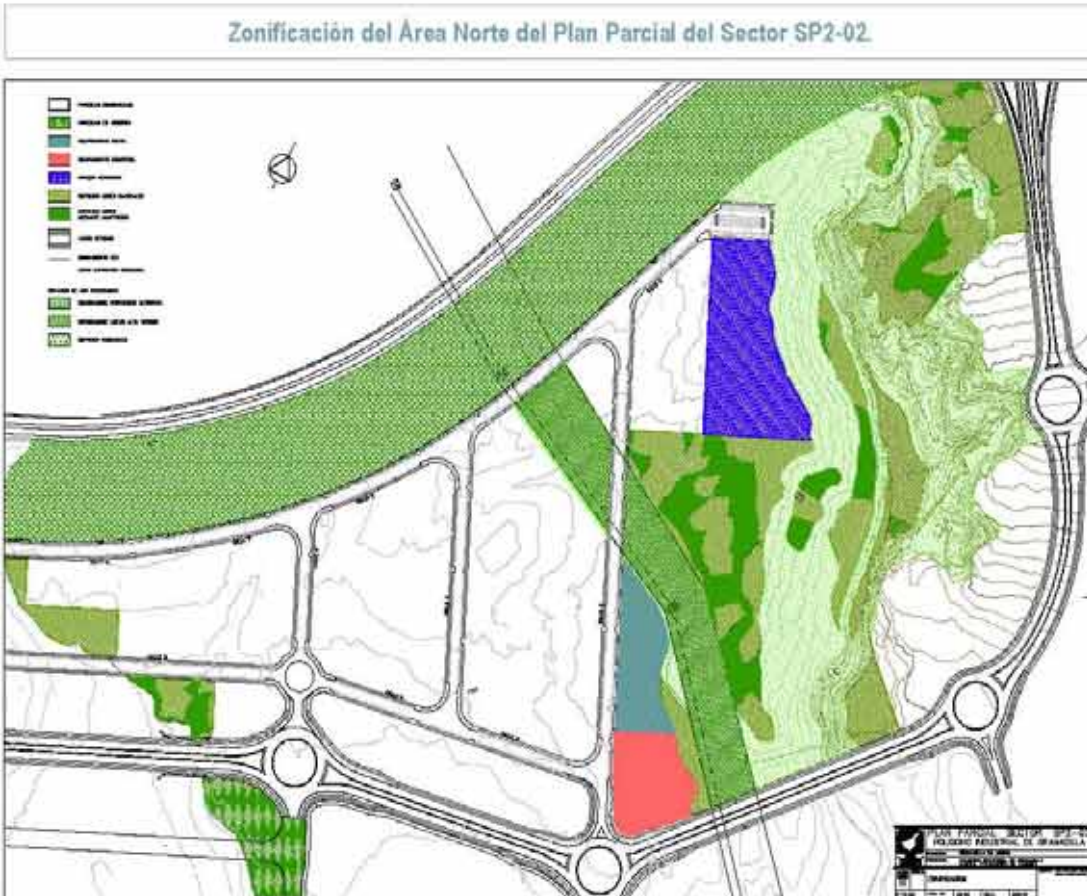


Figura II.4.1.4.4.1. Plano de Zonificación del Suelo del Plan Parcial del Sector SP2-02. Área Norte.

II.4.1.4. Polígono Industrial de Granadilla (3)

El Plan Parcial del Sector SP2-02 fue aprobado el 30 de noviembre de 2000. Se sitúa en la parte central del Polígono Industrial de Granadilla con una superficie total de 71,4 has.

De las dos áreas que forman este sector, únicamente se encuentra urbanizada la sur.

El sector recoge usos industriales convencionales resolviendo su accesibilidad desde el Sistema General del Polígono Industrial, en proximidad con el nudo de acceso a la Autopista TF-1.

El Barranco de las Monjas se preserva de cualquier uso incluyéndolo como espacios libres y zonas verdes sin modificar su curso, circunstancia que se aprovecha para localizar junto a él los servicios y equipamientos del sector.

En la superficie bruta del Plan Parcial quedan incluidas las superficies correspondientes a la franja de Servidumbre de Protección de la Autopista TF-1 y la Servidumbre de Protección de la Línea Eléctrica de Alta Tensión que parte de la central de UNELCO.

Al igual que el Plan Parcial del Sector SP2-01 se incorpora el correspondiente Estudio Medioambiental, valorando los impactos ambientales y proponiendo las medidas correctoras oportunas.

Además, se prevé la necesidad de preparar un conjunto de parcelas para la conformación de un espacio adecuado a la legislación de la Zona Especial de Canarias, ZEC, compatible con la existencia de una Zona Franca perteneciente al Nuevo Puerto Industrial de Granadilla que pueden estar ambas incluidas en el mismo recinto vallado. Para tal fin se ha reservado el área sur de la ordenación.

La parcela situada junto a la vía de acceso al área sur puede ser destinada a la implantación de una Estación Depuradora para los sectores SP1 y SP2, aprovechando la zona de cota más baja del viario del Polígono y su proximidad a UNELCO.

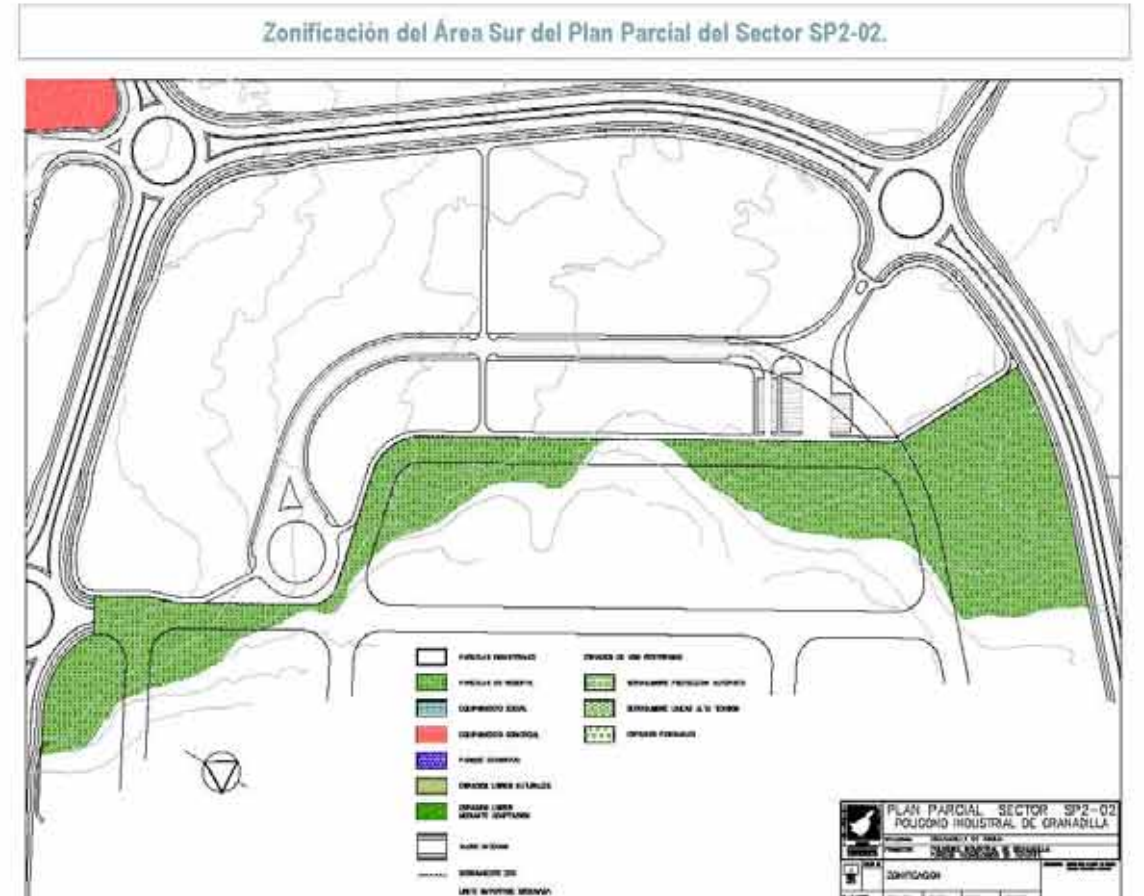


Figura II.4.1.4.4.2. Plano de Zonificación del Suelo del Plan Parcial del Sector SP2-02. Área Sur.

II.4.1.4.5. Plan Especial ITER (Sector SP1-01)

El Plan Especial I.T.E.R., aprobado definitivamente con fecha del 27 de enero de 2003, publicado en el Boletín Oficial de Canarias el 25 de febrero de 2003. El Plan desarrolla la ordenación urbanística del Sector SP1-01 del Polígono Industrial correspondiente a la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de Granadilla vigentes en el momento de su tramitación y que clasificaban el suelo como "Sistema General I.T.E.R."

Actualmente, la Sociedad gestora del ITER, participada por el Cabildo de Tenerife, Caja Canarias e I.T.C.S.A. tiene como actividades la generación de electricidad mediante aerogeneradores y proyectos de investigación en energías renovables. Su objetivo social es "la promoción, desarrollo y potenciación de actividades científicas, técnicas y económicas en el campo tecnológico y en el de las energías renovables que contribuyan a disminuir la dependencia del petróleo importado, conseguir precios estables y competitivos de la energía y garantizar suministros energéticos mínimos para la producción y elevación de agua potable ante situaciones excepcionales".

Las instalaciones del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables de Tenerife (I.T.E.R.), se ubican en el área suroeste del Polígono Industrial de Granadilla. Su superficie total es de 39,24 has. Sus límites son: El Monumento Natural de Montaña Pelada, al oeste; el Sector SP1-02 del Polígono Industrial, por el norte y el este; y el límite del dominio público Marítimo-terrestre, en el sur.

Su edificabilidad, establecida en el Plan Especial para todo el sector, es de 0,2 m²/m² y 1,4 m³/m². Los usos permitidos son los de edificación industrial e investigación para el desarrollo tecnológico, con los usos complementarios de: Investigación, industria, con los servicios anejos de almacenaje y otros, deportivo, cultural, comercial, hostelero, administrativo y residencial. Las Normas establecen que, al menos, un 50 % del suelo debe ser destinado a usos dotacionales. Debido a los usos que alberga se puede considerar que el 100% corresponde a este uso.

Su ámbito presenta tres zonas claramente diferenciadas: la parte inferior, en las que se sitúan las parcelas de zona verde y de investigaciones marinas, en conexión con el límite marítimo-terrestre, la parte central en donde se ubican los servicios administrativos, de investigación del I.T.E.R. (las cotas de estas dos primeras zonas varían entre los 5 m y los 50 m) y una tercera zona, la superior y de contacto con el Monumento Natural de Montaña Pelada, zona verde en donde se ubican aerogeneradores. (cotas entre los 50 m y los 100 m).

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, tiene una anchura total de 17,5 metros, una calzada de 8,5 m y dos aceras de 4,5 m. El viario interior de distribución y de acceso a la parte alta de la urbanización y al Centro de Visitantes tiene un ancho total de 11,5 m, constituido por una calzada de doble sentido con aparcamiento y una acera de 2,5 m.

Uso	Superficie (m ²)	% sobre total	Aprovechamiento (m ²)
ZONA VERDE COMPUTABLE	90.594	23,09	
ZONA VERDE I.T.E.R.	25.812	6,53	3.510
PARQUE FOTOVOLTAICO	57.862	14,77	5.768
LABORATORIO BIOCLIMATICO	54.147	13,80	13.535
OFICINAS I.T.E.R.	10.412	2,65	4.165
EQUIPAMIENTO COMERCIAL	16.110	4,11	5.814
Total Equipamiento	264.937	64,95	32.822
APARCAMIENTOS	5.458	1,39	
VIARIO	24.457	6,23	
Total Viario	29.915	7,62	
NAVES INDUSTRIALES AISLADAS	81.821	15,70	24.848
NAVES INDUSTRIALES - TALLER	46.007	11,73	18.403
Total Naves	107.828	27,43	43.251
TOTAL SECTOR	392.400	100,00	75.873

Figura II.4.1.4.5.1. Cuadro de superficies globales del Plan Especial I.T.E.R.



Imagen II.4.1.4.5.2. Aerogeneradores del I.T.E.R.

El Plan Especial ITER que ordena el Sector SP1-01 del Polígono Industrial ha sido aprobado definitivamente el 27 de enero de 2003, publicado en el BOC el 25 de febrero de 2003.

El Instituto Tecnológico de Energías Renovables de Tenerife (ITER) se ubica en el extremo suroeste del Polígono Industrial junto a Montaña Pelada con una superficie de 39,24 has.

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.

Para posibilitar el acceso a la costa se plantea una vía peatonal adaptada a la topografía y con un ancho mínimo de 5 metros. Se define una plaza de aparcamiento por cada 100 m² de edificación, según el Reglamento de Planeamiento.

Entre los usos, edificaciones e infraestructuras existentes y planeadas se incluyen: Centro de Visitantes y Administración, Edificio Bioclimático, Parque Eólico (39 aerogeneradores en cuatro líneas), desaladora, nave de mantenimiento de apoyo a las instalaciones, Túnel de Viento, Paseo y Parque Tecnológico, Parque Fotovoltaico Euclides, Viviendas Bioclimáticas, Invernadero, Línea de Alta Tensión, Depósito regulador de agua, Parque Marítimo-Terrestre de esparcimiento y ocio, usos comerciales, etc.

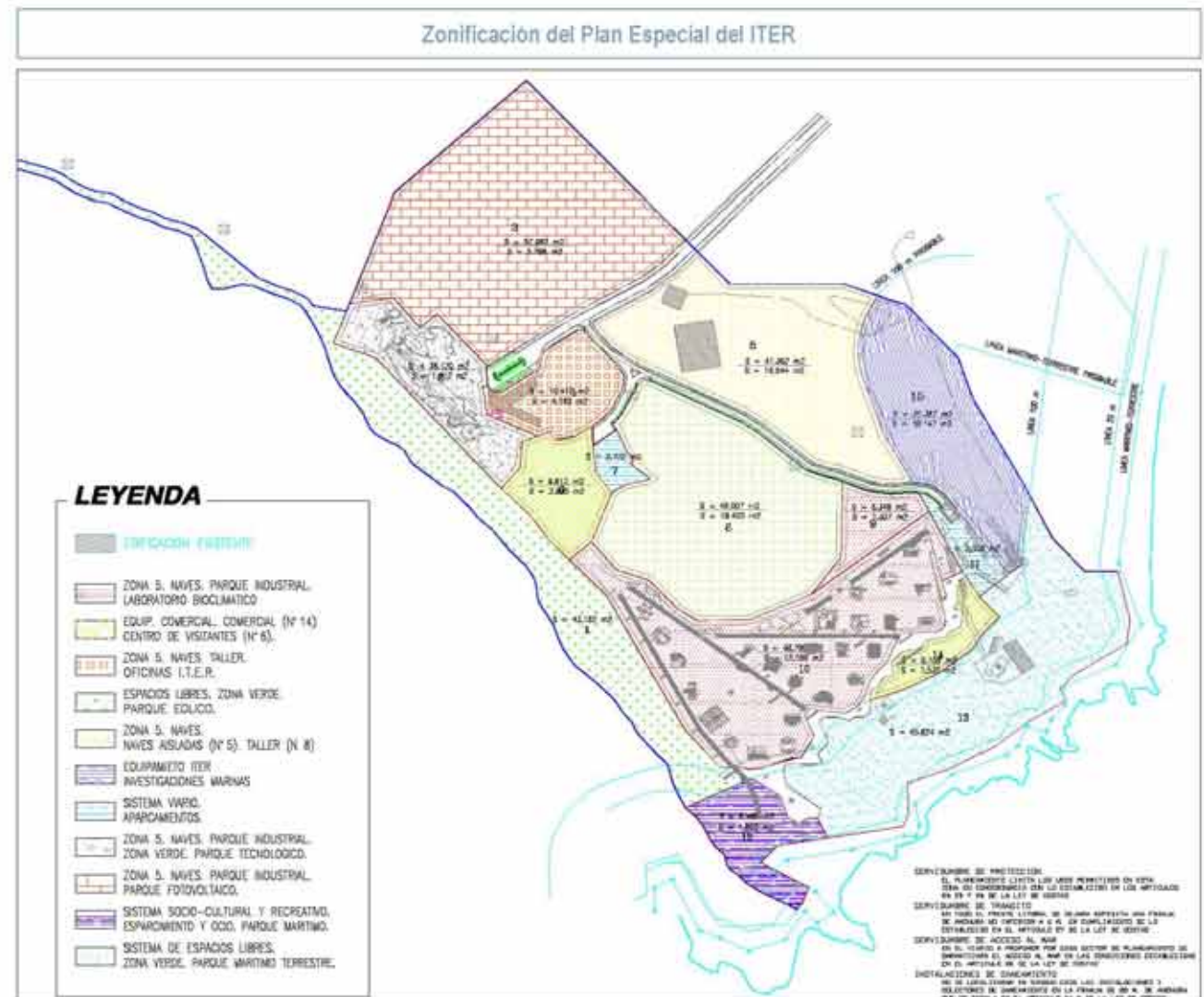


Figura II.4.1.4.5.3. Plano de Zonificación del Plan Especial I.T.E.R.

II.4.1.4.6. Plan Director del Polígono Industrial (1): Propuestas de Ordenación Funcional Básica

El Plan Director, redactado por la Sociedad "Polígono Industrial de Granadilla – Parque Tecnológico de Tenerife S.A." aprobado inicialmente el 25 de junio de 2001 por el ayuntamiento de Granadilla, tiene como objetivo el establecer los criterios para la modificación del planeamiento vigente para adecuarlo a la situación actual y requerimientos del Polígono y constituirse en un documento previo a la ordenación de detalle de cada uno de los sectores establecidos. El Plan Director **no tiene validez como documento urbanístico** de acuerdo al régimen de ordenación del suelo y se trata meramente de un documento de trabajo interno. La superficie total del Polígono es de **696,9 has.**

El Plan Director extrae dos conclusiones fundamentales: "La necesidad de preservar unos suelos estratégicos mediante una política restrictiva de adjudicaciones de parcelas y la necesidad de adecuar la edificabilidad del Polígono para que pueda asumir su función en la denominada Plataforma Logística del Sur, y aprovechar correctamente un recurso escaso como el suelo industrial".

El Plan Director **define una Ordenación Funcional Básica** que podrá ir adaptándose a las necesidades futuras de cada uno de los Parques de Actividad.

► VARIANTES DE ORDENACIÓN DE LAS ÁREAS FUNCIONALES

Las ordenación final de las áreas Funcionales dependerá del desarrollo de las demandas. La estructura de las Áreas en Parques de Actividad, organizados a partir de la accesibilidad desde las glorietas del Sistema General Viario, se concibe en principio como grandes unidades (alrededor de 25 ha) que pueden ser promovidas por un solo operador o acoger una sola entidad industrial-logística.

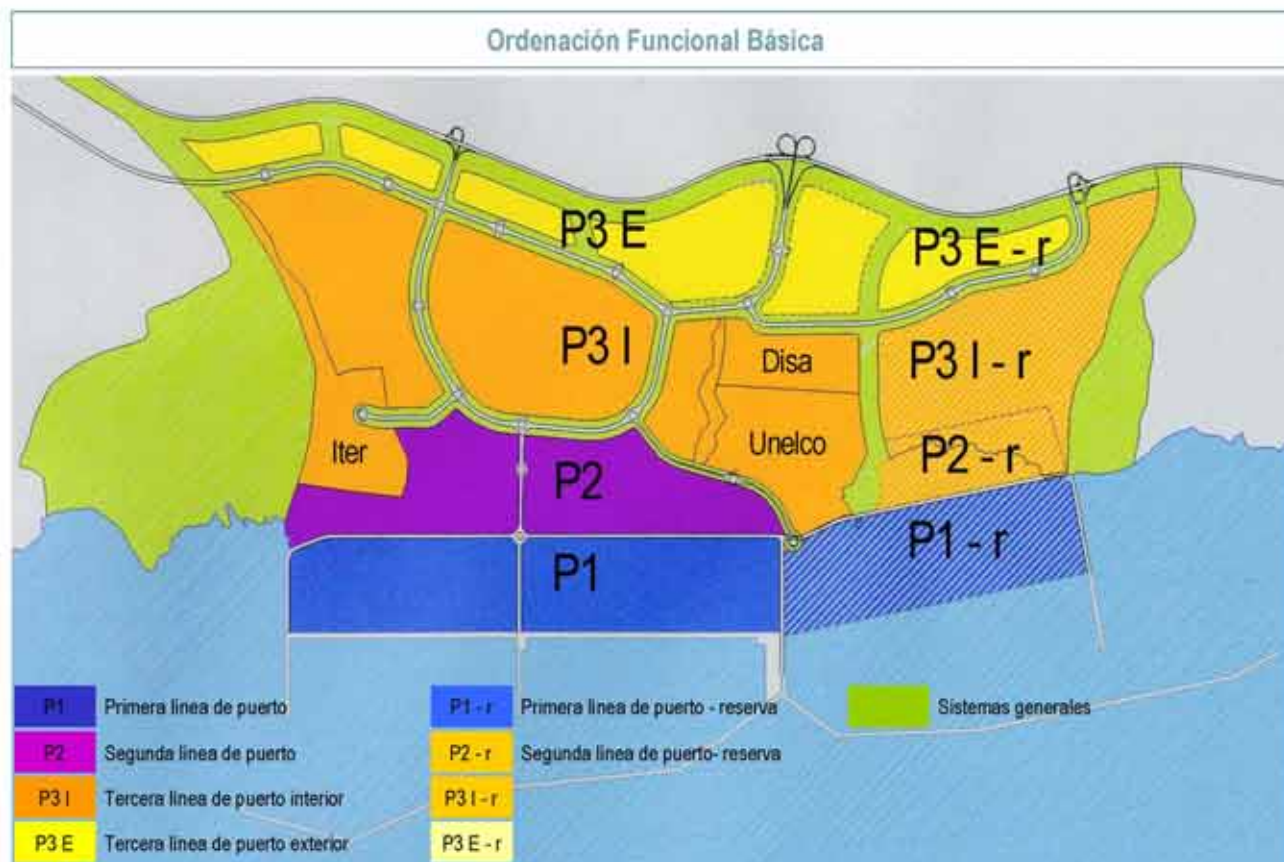


Figura II.4.1.4.6.1. Ordenación Funcional Básica del Plan Director del Polígono Industrial de Granadilla.

El Plan Director del Polígono Industrial no es un documento urbanístico normativo, sino un documento interno de la Sociedad "Polígono Industrial de Granadilla-Parque Tecnológico de Tenerife S.A." (la información que se incluye en este apartado proviene de dicho documento).

El documento ha sido aprobado inicialmente el 25 de junio de 2001 por el Ayuntamiento de Granadilla y contiene una propuesta de Ordenación Funcional Básica a modo de base previa a la ordenación de detalle de cada uno de los sectores establecidos.

Sobre esta base se pueden proponer variantes según la división en unidades menores, como Parques de Actividad o Unidades de Ejecución de estos, con el objetivo de garantizar la flexibilidad en la disponibilidad de distintas alternativas. Esta búsqueda de flexibilidad en la ordenación permite la posibilidad de contar con Parques que se pueden ordenar en función de la demanda. Las grandes parcelas industriales pueden organizarse individualmente como miniparques para medianas y pequeñas parcelas. El primer condicionante será siempre la garantía de accesibilidad viaria y de servicios desde el anillo central. La ordenación de un Parque de Actividad no debería comprometer la de los Parques colindantes, con conexiones viarias o servidumbres infraestructurales. Al pie de esta página se presentan las dos posibles soluciones incluidas en el Plan Director.

► VARIANTES DE ORDENACIÓN DE LOS PARQUES DE ACTIVIDAD

La promoción de los Parques de actividad implicará el desarrollo de distintos modelos de Parques de Actividad. Algunas de las variantes pueden ser:

- Parques de Actividad de gran parcela autónoma, con un mínimo de parcelas grandes (2 a 4).
- Parques de Actividad de múltiples parcelas diseñados como unidades cerradas, con viarios interiores de acceso a los frentes de parcela individual. Los espacios viarios, serán además soporte de infraestructuras.



Figura II.4.1.4.6.2. Sistema General Viario del Plan Director del Polígono Industrial de Granadilla.

II.4.1.4.6. Plan Director del Polígono Industrial (2): Especialización y Sistemas Generales

► ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL DE LAS "LÍNEAS" DEL POLÍGONO

La Plataforma se articula según las "Líneas" de Actividad. Estos ámbitos se estructuran según gradientes de actividades o "líneas" en razón a la mayor o menor proximidad funcional con la interfase modal. Las "Líneas" de actividad que se detallan en el Plan Director son:

La **primera línea funcional** la constituye la propia alineación de muelles del puerto y las superficies anejas a ellas. En el resto se estructura en la siguiente serie de líneas:


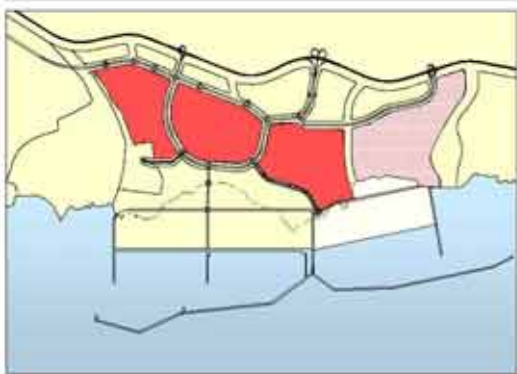
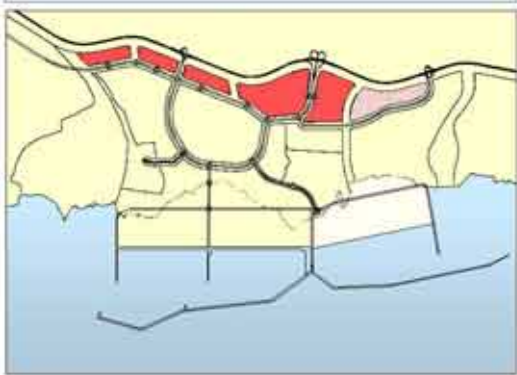
<p>2ª Línea</p> 	<p>Destinada a Parques para logística e industria directamente relacionados con la primera línea portuaria.</p> <p>Actividades genéricas a desarrollar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zonas de Actividades Logísticas (ZAL intraportuarias). • Suelo en concesión para logística de graneles y/o para actividades industriales que sean tecnológicamente dependientes de la inmediatez a la Primera Línea Portuaria.
<p>3ª Línea Interior</p> 	<p>Parques de Actividad logístico-industriales relacionados con la actividad portuaria.</p> <p>Constituye el área estratégica clave de reserva para el desarrollo de la Plataforma logístico-industrial.</p> <p>Área en la que tienen cabida las grandes demandas, pero nunca en exclusividad.</p> <p>Actividades genéricas a desarrollar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ZAL extraportuaria o Parques de Distribución. • P.A. industriales relacionadas con el Puerto. • Fórmulas mixtas (producción y logística).
<p>3ª Línea exterior</p> 	<p>Parques de Actividad Polivalentes.</p> <p>Destinada a empresas de "integración" entre el complejo logístico-portuario y la economía de la isla.</p> <p>Con una concepción próxima a los Parques Empresariales.</p> <p>Actividades genéricas a desarrollar:</p> <p>Parques de Actividad empresarial mixtos y Áreas de Servicios. Destinadas a empresas medianas y pequeñas.</p>

Tabla II.4.1.4.6.3. Especialización Funcional de las Líneas de Actividad del Plan Director del Polígono Industrial de Granadilla.

El Plan Director del Polígono articula los usos del Polígono según "Líneas" de Actividad en función de su proximidad con la interfase modal del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

Los "Corredores" del Sistema Viario, se constituyen en las principales reservas para el trazado de los Sistemas Generales de Infraestructuras.

La localización posible dentro del Polígono de la zona ZEC o ZF va a constituir uno de los "motores" iniciales de relanzamiento del complejo portuario-industrial.

► SISTEMAS GENERALES O SISTEMAS BÁSICOS DE INFRAESTRUCTURAS

Los "corredores" del Sistema Viario, se constituyen en las principales reservas para el trazado de los Sistemas Generales de Infraestructuras, los cuales habrán de ser planificados específicamente y previamente a los proyectos de urbanización.

La flexibilidad de desarrollo del Polígono obliga a una concepción singular de los elementos fundamentales de las infraestructuras básicas: permitiendo un desarrollo modular que recorra las zonas de reserva del Sistema General Viario, con la previsión de las conexiones a cada Parque de Actividad y desarrollo independizado de sus redes interiores y una estimación para reservas adicionales.

El Plan Director contempla el marco de liberalización de servicios y la posibilidad de que el Polígono tenga sus redes propias de comunicaciones y distribución de energía eléctrica, para aprovechar la diversificación de suministros.

► LA ZEC Y ZF: FLEXIBILIDAD DE LOCALIZACIÓN EN FUNCIÓN DE SU DEFINICIÓN ÚLTIMA

Estos ámbitos en régimen fiscal especial van a constituir sin duda uno de los "motores" iniciales del relanzamiento del complejo Portuario-Industrial. Su conformación última y su integración en el entramado funcional de la Plataforma dependerá de la definición final del régimen de actividades, de su carácter de polígono de orientación de atracción de actividades o de relocalización de las mismas y de las exigencias funcionales (ámbito controlado, abierto, continuo o discontinuo, centralizado o descentralizado, etc.).

En principio, la Plataforma dispone de múltiples localizaciones potenciales perfectamente válidas para responder a su localización definitiva una vez precisadas sus coordenadas de actividad y funcionalidad. En última instancia, su inclusión en la Tercera Línea Interior (SGI) o en la Exterior (SGE) dependerá de la tipología de las empresas potenciales clientes, de su reconvertibilidad y del predimensionamiento previsto.

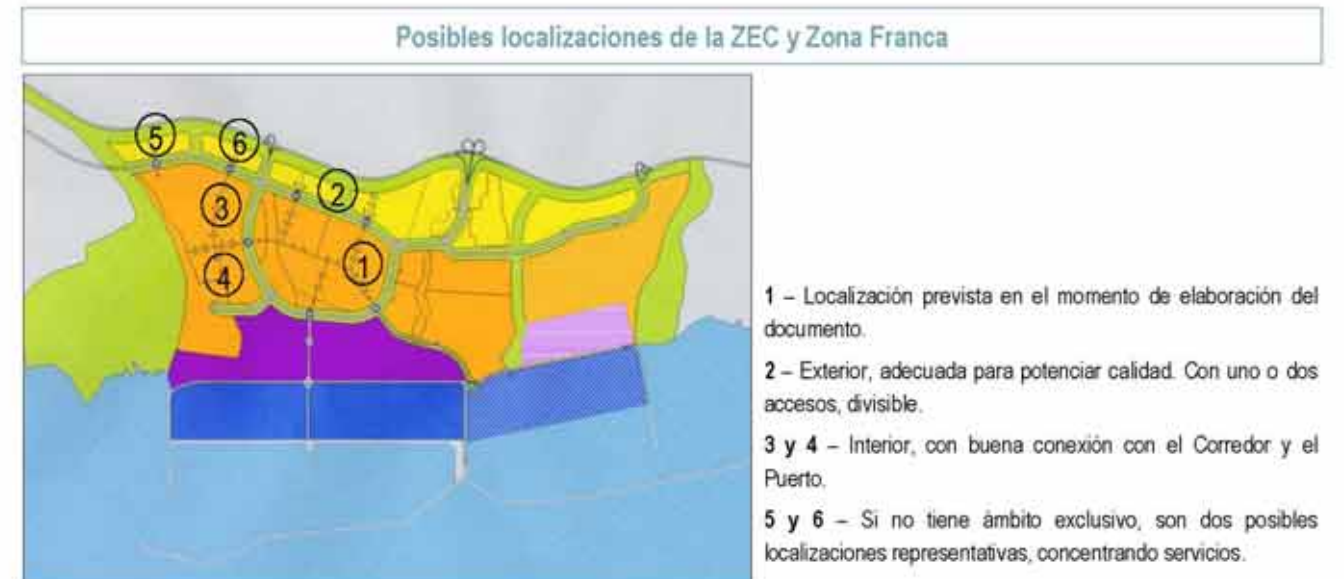


Figura II.4.1.4.6.4. Posibles localizaciones de la ZEC y ZF del Plan Director del Polígono Industrial de Granadilla.

II.4.1.4.7. Plan Especial de Infraestructura Básica de Suministro Energético a la Isla de Santa Cruz de Tenerife

El Plan Especial de Infraestructura Básica de Suministro Energético a la Isla de Tenerife fue promovido por el Cabildo Insular de Tenerife para la ubicación de las instalaciones de cabecera de la Unión Eléctrica de Canarias, S.A. (UNELCO) y para la Distribuidora Industrial, S.A. (DISA) en el ámbito de planeamiento incluido en el Polígono Industrial de Granadilla denominado Sector AE-2. El documento lo redactó la sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento de Suelo (SEPES), en el año 1990. Su aprobación inicial se realizó el 28 de marzo de 1990, quedando pendiente de su aprobación definitiva.

Ante la necesidad planteada en los años 80 y principios de los 90, el objetivo principal del Plan Especial respondía a la necesidad de localizar en la isla nuevas instalaciones de abastecimiento energético, capaces de satisfacer el incremento de la demanda derivado del aumento de la actividad económica de la Isla de Santa Cruz de Tenerife.

El Plan Especial definió la ordenación de las parcelas destinadas a albergar las instalaciones de UNELCO y DISA y sus dotaciones de servicios necesarios para su funcionamiento. Sus límites son:

- Al norte, vial previsto en continuidad con el viario del Polígono Industrial.
- Al sur, la línea de costa (deslinde público marítimo-terrestre).
- Al oeste, el Barranco de Tagoro, límite definido por el sector SP2-01.
- Al este, el Barranco del Cobón.

Su superficie total es de 760.100 m², de los cuales 477.500 m² pertenecen a la parcela de UNELCO y 282.600 m² a la parcela de DISA. La accesibilidad a las parcelas se realiza desde el viario estructurante del Polígono Industrial, siendo el viario de distribución del ámbito interior a cada una de las parcelas de las compañías. Entre ambas parcelas debido a los relevantes condicionantes topográficos se propone un talud que permite salvar la diferencia de cota existente entre ambas (entre los 50 metros existentes en el acceso a DISA y los 25 que presenta el borde norte de la parcela de UNELCO).

En sus bordes se crea una franja verde de protección en todo su perímetro salvo en su límite sureste. En su parte este la franja alberga dos servidumbres. Una primera, para Líneas de Alta Tensión, situada en el borde este de la parcela de DISA y, una segunda, servidumbre de tuberías para la recepción de combustibles líquidos, en el lado este de UNELCO.

El desarrollo del ámbito se encuentra condicionado por la servidumbre de protección derivada del límite público marítimo-terrestre, en su frente costero, límite sureste.

Actualmente, el conjunto del área se ha desarrollado sin llegar a consolidarse en toda su superficie. Las instalaciones de DISA y la central térmica UNELCO se encuentran en funcionamiento y conservan superficies sin ocupar. La accesibilidad a ambas parcelas ha quedado resuelta con la ejecución del viario estructurante del Polígono Industrial.

II.4.1.4. Polígono Industrial de Granadilla (7)

El Plan Especial del Sector AE-2 del Polígono Industrial de Granadilla, Plan Especial de Infraestructura Básica de Suministro Energético a la Isla de Tenerife, se aprobó inicialmente el 28 de marzo de 1990, quedando pendiente de aprobación definitiva.

El Plan, cuyos contenidos se recogen en esta página, fue promovido por el Cabildo Insular de Tenerife con el objetivo de localizar en él nuevas instalaciones de abastecimiento energético para dar respuesta a las necesidades insulares.

Con una superficie de 76 has (según el Plan Especial) se ha ocupado por las instalaciones de DISA (recepción, almacenamiento y suministro de combustibles) y UNELCO (central térmica de producción de energía eléctrica), aunque no se ha colmatado en su totalidad.

Zonificación del Plan Especial de Infraestructura Básica de suministro Energético a la Isla de Tenerife

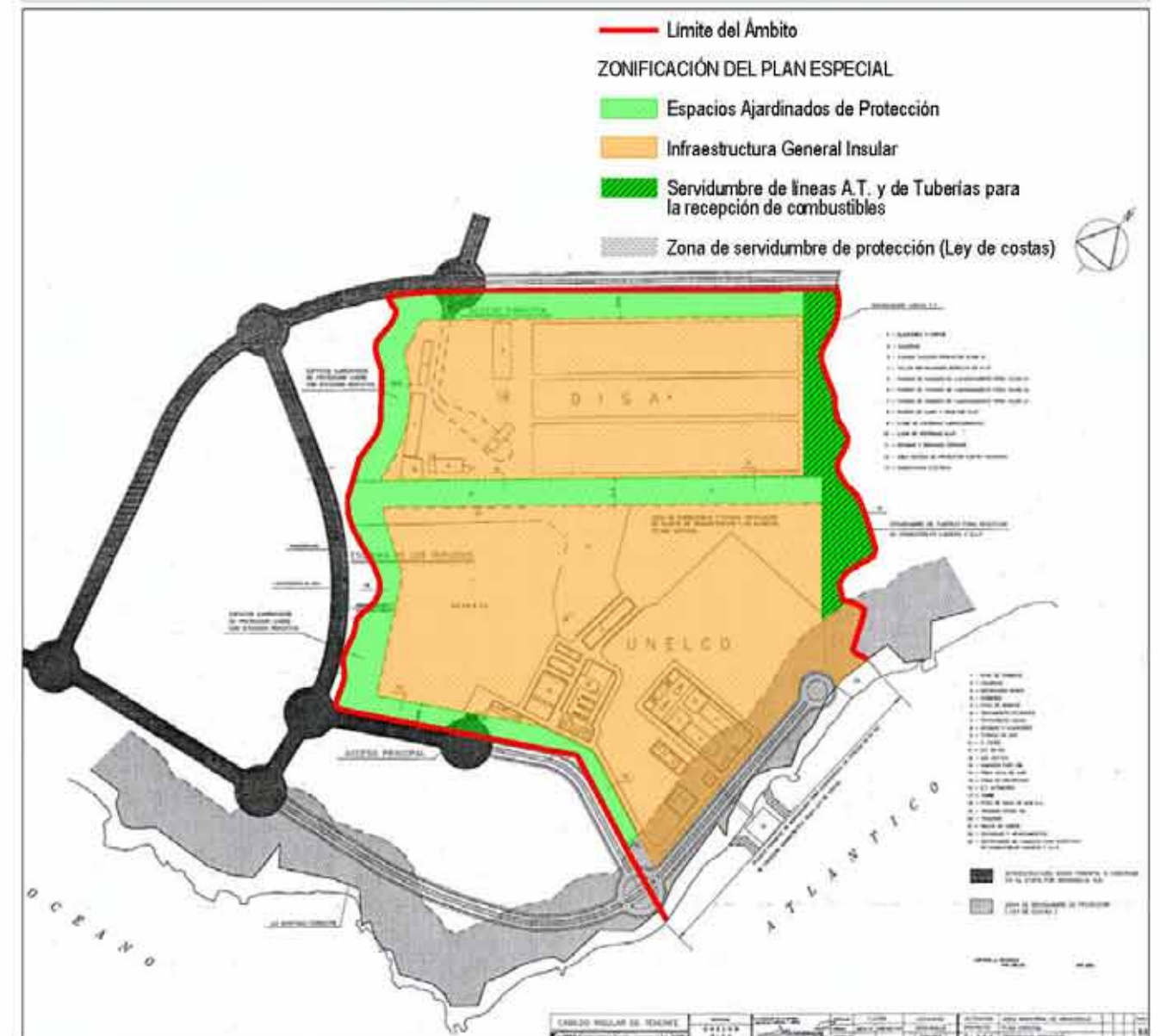


Figura II.4.1.4.7.1. Plano de Ordenación Indicativa del Plan Especial de Infraestructura Básica de Suministro Energético a la Isla de Santa Cruz de Tenerife

Según se concluye del Estudio de Contenido Medioambiental, Apartado I.IV.1 Síntesis del Inventario Ambiental, Montaña Pelada junto con el Área Importante para las Aves de El Médano(nº 372) son los únicos espacios protegidos dentro de los límites del PTP.

Montaña Pelada es Reserva Natural Especial, está integrada en la Red de Espacios Naturales Protegidos y se haya catalogada como Lugar de Importancia Comunitaria.

El ámbito de **Montaña Pelada** fue declarado por La Ley 12/1987, de 19 de junio, de Declaración de Espacios Naturales de Canarias, como Paraje Natural de Interés Nacional. Con posterioridad la Ley Territorial 12/1994 de Espacios Naturales de Canarias, de 19 de diciembre, recoge el ámbito como **Monumento Natural**. Finalmente, el Texto Refundido de las **Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias**, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, incluye en su Anexo de Reclasificación de los Espacios Naturales de Canarias el Monumento Natural de Montaña Pelada, con idénticos límites y definición que los contemplados en la Ley 12/94.

Su **origen volcánico** con una formación en caldera producto de la erupción de aguas someras, con manifestaciones de hidrovulcanismo, le proporcionan unas características singulares vulcanológicas y geomorfológicas y hacen de este ámbito un lugar de gran valor paisajístico y ecológico. Su superficie total es de **152,7 has** pertenecientes al término municipal de Granadilla de Abona. No se desarrollan actividades económicas de ningún tipo y su acceso se produce desde la autopista TF-1 a través de una pista de tierra, hasta la Ensenada Pelada. Sus límites norte y este los define el barranco de la Abejera, la costa por el sur, formando acantilados y el área residencial Mar-Vela por el oeste.

Se distinguen dos áreas: el cono volcánico de **Montaña Pelada**, con una caldera volcánica de aproximadamente 1.900 metros de diámetro y una altura máxima de 62 metros y el **Llano del Guirre**, área roturada destinada a cultivos, situada al norte.

El Monumento Natural de Montaña Pelada se ha incluido en el ámbito territorial de la "**Plataforma Logística del Sur de Tenerife**" por el PIOT, siendo su instrumento de ordenación sus propias Normas de Conservación. La coordinación con la ordenación del resto de la Plataforma se concretará a través de la figura de un Plan Territorial Parcial. La redacción de las **Normas de Conservación** tiene el objetivo de proteger los valores naturales y el paisaje volcánico de gran valor, se han redactado con fecha de 18 de diciembre de 2002 y se encuentran en fase de Avance. Estas serán de obligado cumplimiento tanto para la Administración como para los particulares y regularán de forma vinculante el aprovechamiento de los recursos naturales. Las Normas prohíben cualquier actividad o proyecto que resulte contrario a la finalidad del Monumento Natural o a sus objetivos.

El Plan Insular clasifica el suelo del Paisaje Protegido con las siguientes categorías:

Área de protección ambiental 1, para la zona interior y con el objetivo de garantizar la protección y conservación de los recursos naturales a ella vinculado. Son "espacios de alto interés geomorfológico, ecológico y/o paisajístico que no están cubiertos por masas boscosas ni responden a la definición de áreas costeras o litorales; cumplen un papel fundamental en la conservación de los recursos naturales y de la calidad de vida, requiriendo especial protección e intervenciones de conservación y mejora". Dentro de esta categoría se han diferenciado: **montañas**, para la caldera volcánica, y **laderas**, para los terrenos que rodean al anterior.

- **Área de protección ambiental 3**, para la franja litoral. "Espacios de transición entre el mar y la tierra, cuyas características más notables vienen condicionadas por las influencias mutuas entre estos últimos. Esta franja resulta especialmente significativa por la importancia de los procesos ecológicos que en ella se desarrollan y de los recursos naturales que contiene y, asimismo, por las tensiones de uso a que se encuentra sometida".

En el Plan General de Ordenación de Granadilla el suelo se clasifica como Suelo Rústico de Protección Ambiental Natural diferenciado en una subcategoría específica para los Espacios Protegidos.

En el documento de **Avance de las Normas de Conservación**, se delimitan tres áreas según el grado de protección y uso diferencial de cada una de ellas. En éstas se define su uso y su clasificación de suelo.

- **Zona de uso restringido**, áreas con alta calidad biológica o elementos frágiles o representativos en la que prima la estricta protección de los sistemas y elementos naturales, por lo que únicamente se admitirá un reducido uso público por medios pedestres. Engloba al cono volcánico de Montaña Pelada.

- **Zona de uso Moderado**, áreas que, sin contar con unos valores geológicos ni paisajísticos relevantes, tampoco albergan usos ni actividades relacionadas con aprovechamientos productivos en la actualidad, aunque incluye terrenos antiguamente cultivados. Son compatibles las actividades educativo-ambientales y recreativas y se podrán desarrollar acciones de restauración natural. Incluye la playa de Pelada y el área norte correspondiente al Llano del Guirre.

La Información contenida en este apartado pertenece al Documento de Avance de las Normas de Conservación del "Monumento Natural de Montaña Pelada". El Monumento Natural de Montaña Pelada está clasificado como Espacio Natural Protegido por las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

El ámbito de Montaña Pelada ha sido incluido por el Plan Insular en la OSE "Plataforma Logística del Sur", para garantizar la ordenación coordinada dentro de la misma y determina que su instrumento de ordenación sean sus propias Normas de Conservación.

Con un origen volcánico su superficie total es de 152,7 hectáreas y presenta dos zonas homogéneas diferenciadas: el propio cono volcánico de Montaña Pelada junto al borde marítimo y el Llano del Guirre situado al norte.

Zonificación, Clasificación y Categorización del Suelo del documento de Avance de las Normas de Conservación: Monumento Natural de Montaña Pelada

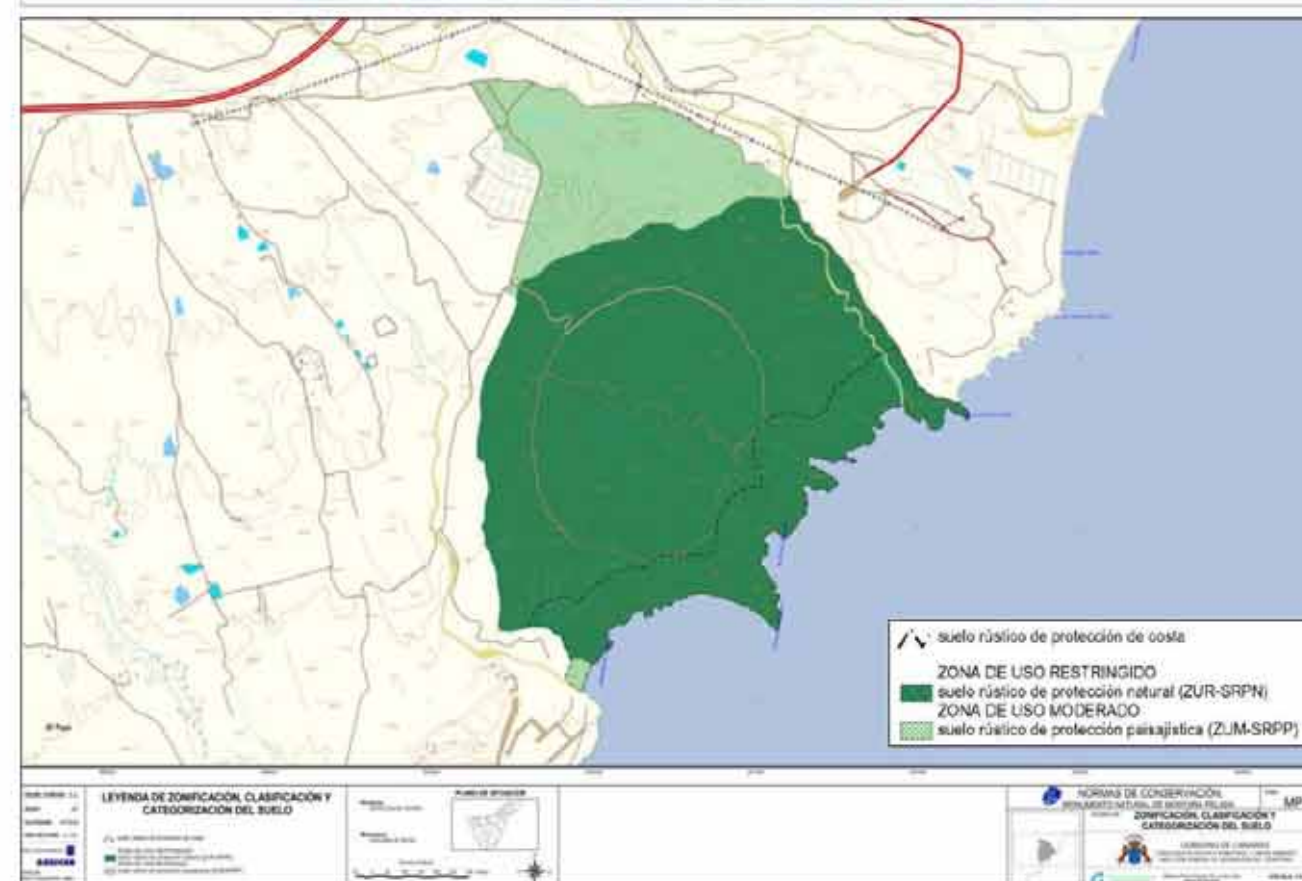


Figura II.4.1.5.1. Plano de Zonificación, Clasificación y Categorización del suelo del Avance de las Normas de Conservación del Monumento Natural de Montaña Pelada.

Su suelo se clasifica como **Suelo rústico**, se incluyen las siguientes categorías:

-SR de **Protección Natural**, constituido por zonas de alto valor geológico y ecológico que incluye sectores de elevada calidad y alta fragilidad. El destino previsto es la protección integral de sus valores geológicos, paisajísticos y ecológicos, así como la investigación científica y un uso educativo y recreativo de baja intensidad, y siempre compatible con la conservación.

- SR de **Protección Paisajística**, constituido por las zonas necesarias para la conservación del valor paisajístico, natural o antropizado, y de las características fisiográficas de los terrenos. El destino previsto es la protección y restauración de su valor paisajístico, así como el desarrollo de actividades de investigación, educativas y recreativas compatibles con la conservación.