

I. Disposiciones generales

Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial

1282 *DECRETO 32/2013, de 8 de marzo, por el que se dispone la suspensión de las determinaciones del Plan General de Ordenación del municipio de Granadilla de Abona para el Sector SP-1.01 (ámbito del Polígono Industrial de Granadilla de Abona) y se aprueban las normas sustantivas transitorias de ordenación para ejecutar las obras de movimiento de tierras necesarias para urbanizar dicho ámbito.*

El Cabildo Insular de Tenerife ha formulado la iniciativa para que se proceda a la suspensión de las determinaciones del Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona en el sector SP1-01, con el objeto de realizar los movimientos de tierra necesarios para preparar la altimetría de los terrenos de cara a su próxima urbanización.

Evacuado el trámite de audiencia, se ha emitido informe por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, en el que se pone de relieve el interés público del Puerto de Granadilla y la urgencia de proceder a la explanación de los terrenos. Por su parte, el Ayuntamiento de Granadilla de Abona se ha pronunciado favorablemente a la iniciativa y la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (en adelante COTMAC) ha emitido informe favorable a la suspensión propuesta por el Cabildo Insular de Tenerife.

Las explanaciones del terreno entran en contradicción con las determinaciones que, para el concreto ámbito territorial en el cual se pretende ejecutar, establece el Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, aprobado definitivamente de forma parcial por acuerdo de la COTMAC de 26 de enero de 2005 (BOC nº 67, de 6 de abril y BOP de Santa Cruz de Tenerife nº 68, de 29 de abril). Concretamente, la incompatibilidad con el Plan General de Ordenación reside en que este instrumento, tras la revisión parcial aprobada por la COTMAC mediante acuerdo de 29 de octubre de 2012 (BOC nº 227, de 20 de noviembre), clasifica y categoriza los terrenos afectados como Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado (sector SP1-01). Por tanto, los mismos no cuentan con la ordenación pormenorizada que legitime la ejecución de las explanaciones (artículo 88.4 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, en adelante TRLOTENC).

El Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma podrá suspender motivadamente la vigencia de cualquier instrumento de ordenación para su revisión o modificación, en todo o parte, tanto de su contenido como de su ámbito territorial, a propuesta del consejero competente en materia de ordenación territorial y urbanística y a iniciativa, en su caso, de los cabildos insulares o de las consejerías competentes por razón de la incidencia territorial, previo informe de la COTMAC y audiencia del municipio o municipios afectados. El acuerdo de suspensión que se adopte debe establecer las normas sustantivas de ordenación aplicables transitoriamente en sustitución de las suspendidas. Todo ello de conformidad con lo previsto en el artículo 47 del TRLOTENC.

En el expediente instruido se ha acreditado el interés público de la iniciativa, que se sustenta en los siguientes factores:

a) La Plataforma Logística del Sur se encuentra prevista en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife como una Operación Singular Estructurante, y su ordenación se contiene actualmente en el Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur, aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC de 12 de mayo de 2008 (BOC nº 244, de 5 de diciembre). Así, el artículo 1 de dicho plan define a la operación como «un proyecto estratégico de desarrollo insular, que, abarcando el nuevo Puerto de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife y sus entornos inmediatos, ordena y pauta sus desarrollos con objeto de destinar dicha área a la implantación de actividades económicas de interrelación logística, empresarial e infraestructural», y su artículo 7 declara el interés público de todo el ámbito territorial de la Plataforma Logística del Sur.

En este marco, la necesidad de urbanización del sector SP1-01, previos los movimientos de tierras necesarios para su ejecución, responde al objetivo de coordinar en el tiempo los elementos esenciales que dan sentido a la Plataforma Logística del Sur, entre los que se encuentran el aeropuerto Tenerife Sur-Reina Sofía, el Puerto Comercial de Granadilla y el Polígono Industrial de Granadilla.

b) En relación con lo anterior se encuentra el hecho de que en la actualidad resulta inviable proceder a realizar dichos movimientos de tierras, toda vez que el sector no cuenta con la ordenación pormenorizada completa que legitime dicha obra ni, en general, la ejecución de la urbanización. Y la aprobación de dicha ordenación pormenorizada, de seguirse los cauces ordinarios, se dilataría en detrimento del mencionado objetivo de coordinación en el tiempo de los elementos vertebradores de la Plataforma Logística del Sur. De hecho, en este momento, la tramitación del plan parcial del sector se encuentra en una fase muy primitiva, al haber sido presentado recientemente ante el ayuntamiento.

c) La dilación en la aprobación de dicha ordenación pormenorizada, además, puede comprometer el cumplimiento del convenio suscrito el 6 de julio de 2007 entre la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y la sociedad mercantil participada directamente por la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias denominada «Polígono Industrial de Granadilla, S.A.», que tiene por objeto coordinar las obras de explanación del polígono y el empleo del material resultante de los movimientos de tierra en las obras de construcción del puerto.

Así, el retraso en la obtención del material pétreo proveniente de los desmontes puede provocar la paralización de las obras del puerto, con los consiguientes sobrecostes que generarían la desmovilización de equipos y el despido de personal, la pérdida de financiación del Fondo de Cohesión, el bloqueo de otros proyectos de interés estratégico como la planta de regasificación, y la puesta en riesgo de las obras ya ejecutadas por no contar con las obras de abrigo.

Ha quedado acreditado el interés supralocal de la iniciativa, circunstancia que legitima su ejecución, según lo dispuesto en el artículo 23.5 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por el Decreto 55/2006, de 9 de mayo. Dicho interés supralocal reside, no solamente en que estamos ante una actuación de interés supramunicipal o de interés estratégico insular, sino en que, además, redundará en las interrelaciones entre el desarrollo del Polígono Industrial de

Granadilla y el Puerto Comercial de Granadilla. Este último declarado de interés general en el anexo I del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Asimismo, dicho puerto ha sido declarado de interés público de primer orden para Canarias mediante Acuerdo del Gobierno de Canarias, adoptado en la sesión celebrada el 6 de mayo de 2002.

Por otro lado, son patentes las potenciales interrelaciones y sinergias con el aeropuerto Tenerife Sur-Reina Sofía, también de interés general según la disposición adicional primera y el anexo del Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles.

Finalmente, el Ayuntamiento de Granadilla de Abona habrá de proceder a la alteración del Plan General de Ordenación del municipio en un plazo no superior a seis meses, con el fin de incorporar a sus propias determinaciones las normas sustantivas transitorias de ordenación aprobadas mediante el presente decreto, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 23.5 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por el Decreto 55/2006, de 9 de mayo.

En su virtud y de conformidad con las restantes disposiciones de general aplicación, a iniciativa del Cabildo Insular de Tenerife, oído el Ayuntamiento de Granadilla de Abona, a propuesta del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial, y previa deliberación del Gobierno en sesión celebrada el día 8 de marzo de 2013,

DISPONGO:

Artículo 1.- Suspensión de las determinaciones del Plan General de Ordenación.

Se suspenden las determinaciones del Plan General de Ordenación del municipio de Granadilla de Abona para el Sector SP-1.01 (ámbito del Polígono Industrial de Granadilla de Abona), en los términos del anexo, con el fin de ejecutar las obras de movimiento de tierras necesarias para urbanizar dicho ámbito.

Artículo 2.- Aprobación y vigencia de las normas sustantivas transitorias de ordenación.

1. Se aprueban las normas sustantivas transitorias de ordenación, que figuran en el anexo del presente Decreto.

2. Las citadas normas sustantivas transitorias de ordenación estarán vigentes hasta que se revise o modifique el Plan General de Ordenación del municipio de Granadilla de Abona.

Artículo 3.- Alteración del Plan General de Ordenación.

El Ayuntamiento de Granadilla de Abona habrá de proceder a la alteración del Plan General de Ordenación del municipio en un plazo no superior a seis meses, con el fin de incorporar a sus propias determinaciones las normas sustantivas transitorias de ordenación aprobadas mediante el presente decreto y completar la ordenación pormenorizada del sector.

Disposición Final Única.- Entrada en vigor.

El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

Dado en Santa Cruz de Tenerife, a 8 de marzo de 2013.

EL PRESIDENTE
DEL GOBIERNO,
Paulino Rivero Baute.

EL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES Y POLÍTICA TERRITORIAL,
Domingo Berriel Martínez.

A N E X O

I. Ámbito Territorial de Aplicación.

El ámbito territorial afectado por la suspensión es el identificado en el Plano de información nº 3 “Delimitación. Estado Actual” del presente anexo.

II. Determinaciones de ordenación objeto de suspensión del Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona.

La concreta determinación afectada por la suspensión es la categorización de los terrenos incluidos en el ámbito territorial afectado como “suelo urbanizable sectorizado no ordenado”.

III. Normativa aplicable transitoriamente en sustitución de la suspendida.

1. Determinaciones urbanísticas.

1. Las condiciones de nivelación suponen configurar cuatro plataformas principales dispuestas en sentido descendente desde la Autopista TF-1 hacia la costa, de planta sensiblemente rectangular, orientadas en la dirección aproximada de NE a SO, coincidente con la del viario principal de la ordenación y con exclusión de aquellos espacios que por sus condiciones naturales se preservan o integran de forma diferenciada en la futura urbanización.

2. La primera plataforma queda comprendida entre el borde inferior del talud que conforma el margen de la zona de protección de la Autopista TF-1 y el corredor viario central del Polígono, paralelo a aquella, ya explanado y parcialmente pavimentado. Resulta así un plano inclinado con un ancho aproximado de 180 metros y una pendiente media del 2,9 por ciento en el sentido de su máxima inclinación. En los terrenos de la zona de protección de Autopista se mantiene su topografía actual, por configurar el paisaje de fachada hacia la misma, con la excepción de los desmontes que sean precisos para garantizar la estabilidad de taludes.

3. La segunda plataforma se localiza a partir del pie de talud del citado corredor. Su longitud transversal es de 220 metros y su pendiente media, del 3,3 por ciento medida en la dirección de máxima inclinación.

4. La tercera plataforma se extiende a partir de la anterior con un ancho de 280 metros. Queda comprendida entre el pie de talud resultante con respecto a la plataforma anterior y el talud que conforma sobre la plataforma más próxima al mar. Esta plataforma queda configurada por dos planos inclinados con su arista común paralela a la dirección del viario principal y con pendientes máximas diferentes, del 2,7 y 4,2 por ciento, respectivamente.

5. La cuarta y última plataforma queda limitada por el talud superior anterior y el anillo viario o vía perimetral del Sector, actualmente en servicio. Su dimensión transversal resulta, por tanto, variable, con un ancho máximo de 300 metros. La máxima pendiente de la explanación resultante es del 4,3 por ciento.

6. El Plano de ordenación nº 4 “Movimiento de Tierras-Rasantes Plataformas Curvas modificadas” del presente anexo, refleja lo expuesto en los apartados anteriores mediante los sistemas de representación de planos acotados y de perfiles de la geometría transversal inicial y final. Así mismo se señalan en la planta general los límites de las áreas que se excluyen de esta actuación.

7. Los desniveles resultantes entre plataformas se resolverán mediante abancalamientos o taludes, que en todo caso deberán garantizar su total estabilidad en función de las características del terreno que los configuran bajo las condiciones de sobrecarga y climatología pre-visibles. Los taludes deberán quedar comprendidos dentro del diedro a 45° con la horizontal, que se apoya en la rasante de la plataforma inferior.

2. Determinaciones ambientales.

1. Antes del inicio de las obras se procederá al vallado del tramo bajo del barranco del Charcón, donde se localizan dos yacimientos arqueológicos recogidos en el Inventario del Patrimonio Arqueológico de las Canarias Occidentales de 1988. De encontrarse algún yacimiento arqueológico o paleontológico en el resto del área de actuación, serán de aplicación las medidas cautelares a que hace referencia la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

2. Antes del desbroce general de la vegetación, se procederá a la retirada selectiva de las especies de la flora que forman parte del anexo II de la Orden de 20 de febrero de 1991, así como los mejores ejemplares de otras especies vegetales no incluidas en dicha norma, y especialmente aquellas catalogadas como endémicas.

3. Los suelos más fértiles que se encuentran en los antiguos bancales agrícolas, hoy abandonados, deberán ser retirados para su posterior aprovechamiento en los jardines que determine el planeamiento de desarrollo dentro del sector o en otras zonas destinadas a tal fin dentro de la Plataforma Logística. El suelo se almacenará temporalmente hasta la adecuación de los terrenos destinados a los espacios libres, a cuyos efectos se delimitarán inicialmente diferentes zonas de acopio con el fin de mantener en buenas condiciones agronómicas el suelo, que se depositará en “tongadas” que no superen los 2 metros de altura.

4. Se deberán garantizar en todo momento las debidas condiciones de drenaje superficial de los terrenos en tanto no se ultime el proceso de urbanización, a fin de no generar nuevos impactos en el entorno derivados de la escorrentía superficial, con especial atención al tratamiento y protección de los taludes frente a estas situaciones.

5. El barranco de El Charcón se canalizará a cielo abierto desde su paso bajo la Autopista y discurrirá por el lado interior del Corredor Paisajístico que acompaña al Anillo del Polígono. En su tramo inferior el canal a construir vierte al cauce natural del barranco, que se mantiene en la ordenación como Espacio Libre hasta su desembocadura en el mar.

6. El barranquillo existente en el límite NE del Subsector SP1.01 colindante con el sector SP2, se acondicionará para evacuar las aguas pluviales de las dos plataformas superiores. Este acondicionamiento será compatible con las obras de adecuación del espacio libre constituido por su cauce.

7. La vía central que une las plataformas segunda, tercera y cuarta perpendicularmente a los taludes, que va a ser utilizada inicialmente como pista para el transporte de materiales hacia el Puerto se dotará, hasta que se ejecuten las redes de conducciones de la urbanización, de unas cunetas adecuadas para evacuar las pluviales de las zonas centrales de las plataformas citadas, actuando como un canal central provisional de drenaje.

8. Para evitar que la presencia de las partículas en suspensión en la atmósfera se depositen en las plantas o afecten a zonas habitadas o naturales situadas a sotavento de las obras, la caja de los camiones será cubierta con toldos y humedecida si fuera necesario. También se instalará, si fuera necesario, una pequeña cuneta con agua a la salida de la zona de carga de los camiones para humedecer las ruedas de los camiones y evitar el polvo que estas puedan levantar.

Se realizarán riegos diarios en las zonas de las obras, así como riegos de los materiales acopiados si las condiciones meteorológicas así lo aconsejan (fuerte viento). Se recomienda la utilización de camiones cisternas cargados de aguas residuales depuradas para el riego con el fin de potenciar el ahorro de agua potable.

9. Deberán tomarse las medidas oportunas para reducir el impacto sonoro. En todo caso, y como norma general, se han de adoptar medidas para minimizar los efectos del ruido y las vibraciones tales como garantizar el buen estado de conservación de la maquinaria, jornadas de descanso y dotar de silenciadores a los equipos móviles, así como evitar, en la medida de lo posible, el tránsito y concentración de maquinaria de obras y camiones en las vías de acceso a la zona y que los motores permanezcan en funcionamiento innecesariamente.

3. Medidas para reducir el impacto sobre el paisaje.

1. Los taludes finales resultantes en el encuentro con el Corredor Paisajístico paralelo al Viario Anular y con el terreno no explanado que envuelve el área de movimiento de tierras y el camino de acceso, permitirán una aceptable integración visual en concordancia con lo establecido para el resto de los taludes del sector por el documento del Plan Parcial que actualmente se tramita.

2. De mediar mucho tiempo entre esta fase de explanación del suelo edificable y el inicio de las obras de explanación del resto del suelo edificable del sector, se procederá a implementar las medidas de tratamiento del talud definidas por el planeamiento de desarrollo, tales como cubrición del muro con pedraplén, muros escalonados o a pie de talud, utilización de muros de piedra de materiales empleados tradicionalmente en la zona para los abancalamientos agrícolas, ajardinamiento, etc.

Su objetivo es lograr una aceptable integración visual coherente con la imagen del Polígono.

3. Deberá prestarse especial atención a que cualquier depósito de escombros en el entorno inmediato del ámbito esté plenamente justificado, y se limite estrictamente a la zona donde se pretenda actuar. Se evitará la aparición de “bordes difusos” o “periferias” que acumulen los escombros, basuras, zonas pisoteadas o revueltas, etc.

Su objetivo es controlar la habitual “degradación difusa”, provocada por actuaciones innecesarias, de corto desarrollo en el tiempo, o de trascendencia económica dudosa.

4. Medidas de seguridad en las zonas excavadas.

1. El Proyecto de seguridad y salud correspondiente al movimiento de tierras deberá contener las determinaciones precisas para evitar accidentes por caída en los taludes resultantes de los trabajos. Se protegerán especialmente los desniveles entre las distintas plataformas. Se acotarán aquellas zonas en los pies de los taludes donde se produzcan posibles caídas de material y, en zonas especialmente peligrosas por su proximidad a la red viaria se dispondrán retenciones antiderrumbe.

2. Las cabezas de los taludes se protegerán mediante zanjas paralelas a la línea de coronación del talud, a una distancia próxima a esta línea, que conducirán las aguas pluviales de la explanada situada sobre el talud hacia los canales de evacuación: el existente en conexión con el Barranco del Charcón, el canal central provisional y el barranquillo del lindero NE.

IV. PLANOS.