

B14. Propuestas de ordenación estructural de Los Baldíos

B14.0. INTRODUCCIÓN

1. Los temas de las propuestas de ordenación estructural de Los Baldíos se desarrollan en este capítulo. Los Baldíos es un núcleo eminentemente rural; estos rasgos se incrementan hacia la parte Norte del Camino San Francisco de Paula y disminuyen hacia el límite con el núcleo de Geneto. Las propuestas planteadas van dirigidas a mejorar las condiciones de la población local; para ello se trata de solucionar los problemas detectados en los análisis y puestos de relieve en el diagnóstico. El núcleo de Los Baldíos presenta una edificación asociada a los caminos tradicionales, principalmente al Camino del Medio y al Camino San Francisco de Paula. Otra característica es la escasez de relaciones entre las zonas edificadas provocada por la falta de conectividad y por la ausencia de trama urbana que jerarquice el asentamiento.
2. *Estructura viaria* La red viaria, como se comentó anteriormente, queda estructurada por el Camino del Medio y el Camino San Francisco de Paula; el resto son vías de servicio de las zonas edificadas en particular y de las parcelas privadas en general. La falta de conectividad espacial está causada principalmente por la ausencia de viarios perpendiculares estructurantes a estas vías principales, que conecten los diferentes espacios. Las opciones planteadas en las propuestas de estructura viaria tratan de solucionar estos problemas y se especifican en el subcapítulo B14.1.
3. *Extensión del Núcleo* La extensión y delimitación de Los Baldíos se desarrolla en el subcapítulo B14.2. El objetivo de estas propuestas de ordenación es discutir las posibilidades de crecimiento del núcleo. Las características de la ocupación urbana de Los Baldíos son la dispersión de la edificación y la asociación de los mismos a los viarios tradicionales. Las alternativas de crecimiento y delimitación van desde el estricto reconocimiento de la realidad edificada actual hasta la ocupación de la franja de espacios de cultivos entre el Camino Del Medio y el Camino San Francisco de Paula.
4. *Ordenación morfotipológica* En cuanto a la ordenación de las tipologías edificatorias no se establecen alternativas. La propuesta mantiene las tipologías de las edificaciones existentes para evitar dejar fuera de ordenación el actual conjunto edificado. En los ámbitos de nueva ocupación colindantes con los ya existentes el criterio a seguir es continuar con tipologías similares a las actuales resolviendo los problemas de encuentro entre las diferentes partes. En las zonas de nueva expansión se pueden utilizar tipologías de edificación en altura, para un uso más eficiente del suelo, consiguiendo que con densidades similares a las existentes se obtenga mayor cantidad de suelo libre para dotaciones y espacios libres y un sistema viario con las dimensiones adecuadas que facilite la accesibilidad. También se pretende completar la falta de dotaciones a través de pequeñas actuaciones de gestión urbanística que permitan dar continuidad a algunas calles que no tienen salida, mejorando la movilidad dentro del conjunto y hacia el resto de la ciudad. El objetivo de esta propuesta es definir un sistema de crecimiento del núcleo con tipologías edificatorias que permitan resolver los problemas de borde de las piezas edificadas y reconocidas como núcleos. La expansión del núcleo debe utilizarse para poder completar y mejorar las dotaciones y los espacios libres del mismo, así como la implantación del nuevo sistema viario. La ordenación de los nuevos espacios ocupados debe definir una trama urbana que establezca una jerarquía del sistema viario, conectando con el existente y permitiendo que las nuevas vías ayuden a resolver la conexión con el resto de la ciudad.
5. *Ordenación de usos y actividades* Se define una propuesta donde el uso principal es el residencial, en compatibilidad con el de servicios, en los bordes de San Francisco de Paula. Se deberá establecer una normativa de usos relacionados que permita la implantación de edificaciones de alta calidad que contribuyan a la regeneración paisajística en los bordes de la zona aeroportuaria. En los suelos de protección agrícola, adoptar importantes medidas de protección de carácter restrictivo para evitar la implantación de otros usos ajenos a la actividad principal. La ordenación de usos y actividades no presenta alternativas de ordenación. El objetivo es definir un sistema de usos que compatibilice los residenciales en las zonas consolidadas con los de servicios y terciarios.
6. *Áreas Singulares* En relación con las zonas de especial interés, para el establecimiento de una ordenación específica, se ha establecido el borde sur del aeropuerto como un espacio donde poder desarrollar un Polígono Industrial-Parque Científico-Tecnológico. Esta propuesta se trata en el subcapítulo B14.3.

B14

Alternativa 1

Alternativa 2

Alternativa 3

Alternativa 4

Alternativa 5

Alternativa 6

Estructura viaria

1



Extensión y delimitación del núcleo urbano

2



Polígono Industrial
Parque Científico
Tecnológico

3



B14.1. ESTRUCTURA VIARIA

Alcance y Contenido

1. Hay que establecer, a partir del diagnóstico realizado, las propuestas de intervención en el sistema viario, tanto con actuaciones nuevas como con la modificación de los viarios existentes.

Diagnosis

2. Este núcleo está organizado en base a los caminos de San Francisco de Paula, el camino del Medio y el de la Mina, limita al Norte con el Aeropuerto de Los Rodeos y al Sur con el límite del término municipal de El Rosario. Dentro de este ámbito se desarrolla una trama viaria de pequeña escala a través de los caminos señalados, en algunos casos sin conexión con el resto del entorno. También presentan una calidad baja en cuanto al nivel de urbanización, debido a que no se establece una jerarquía que facilite el reconocimiento de las vías principales respecto de las secundarias dificultando, además, la movilidad y la accesibilidad general del núcleo. Los caminos rurales ejercen la función en muchos casos de un sistema viario secundario de interconexión entre las distintas zonas, a pesar de su escasa dimensión y sus malas condiciones a nivel de infraestructuras. Se parte de la base de la consideración del sistema viario propuesto por el Plan Territorial Especial del Sistema Viario del Área Metropolitana (PTESVAM).

Objetivos y criterios

3. Se ha de definir una estructura viaria jerarquizada y conectada con el resto de la ciudad, aprovechando las condiciones de accesibilidad que los sistemas de carácter territorial pueden aportar al núcleo. El nuevo sistema viario que se proponga debe ayudar a la definición de la ordenación interior del núcleo, pero también debe estar conectado con la ciudad próxima y el área metropolitana, formando una verdadera estructura urbana o rural según el modelo de extensión por el que se opte entre las diferentes alternativas. La mejora del sistema viario existente debe producir las menores afecciones posibles a las edificaciones y a las actividades agrarias consolidadas.

Alternativas planteadas

4. Se han propuesto tres alternativas para la estructura viaria con el criterios de ir incrementado el grado de intervención, de modo tal que cada alternativa supone la anterior.

Determinaciones urbanísticas

5. Todas las alternativas planteadas en este tema se concretarán mediante la calificación de los distintos elementos que conforman la estructura viaria del núcleo, la definición precisa de sus alineaciones y rasantes así como otros aspectos de su ordenación interior, y las determinaciones de gestión necesarias para garantizar la ejecución de la propuesta.

B14.1.1. Alternativa 1: Pequeñas mejoras en la estructura viaria actual

Definición de la propuesta

1. Se propone como Alternativa 1, mantener la actual estructura viaria con mejoras puntuales de su funcionalidad, evitando las afecciones sobre edificaciones y actividades agrarias. Para ello se propone la mejora de los viarios perpendiculares a los viarios principales que ayudarán a conectar los asentamientos del Camino San Francisco de Paula, Camino del Medio y Camino de La Mina.

B14.1.2. Alternativa 2: Desarrollo de la trama urbana en los espacios más urbanizados

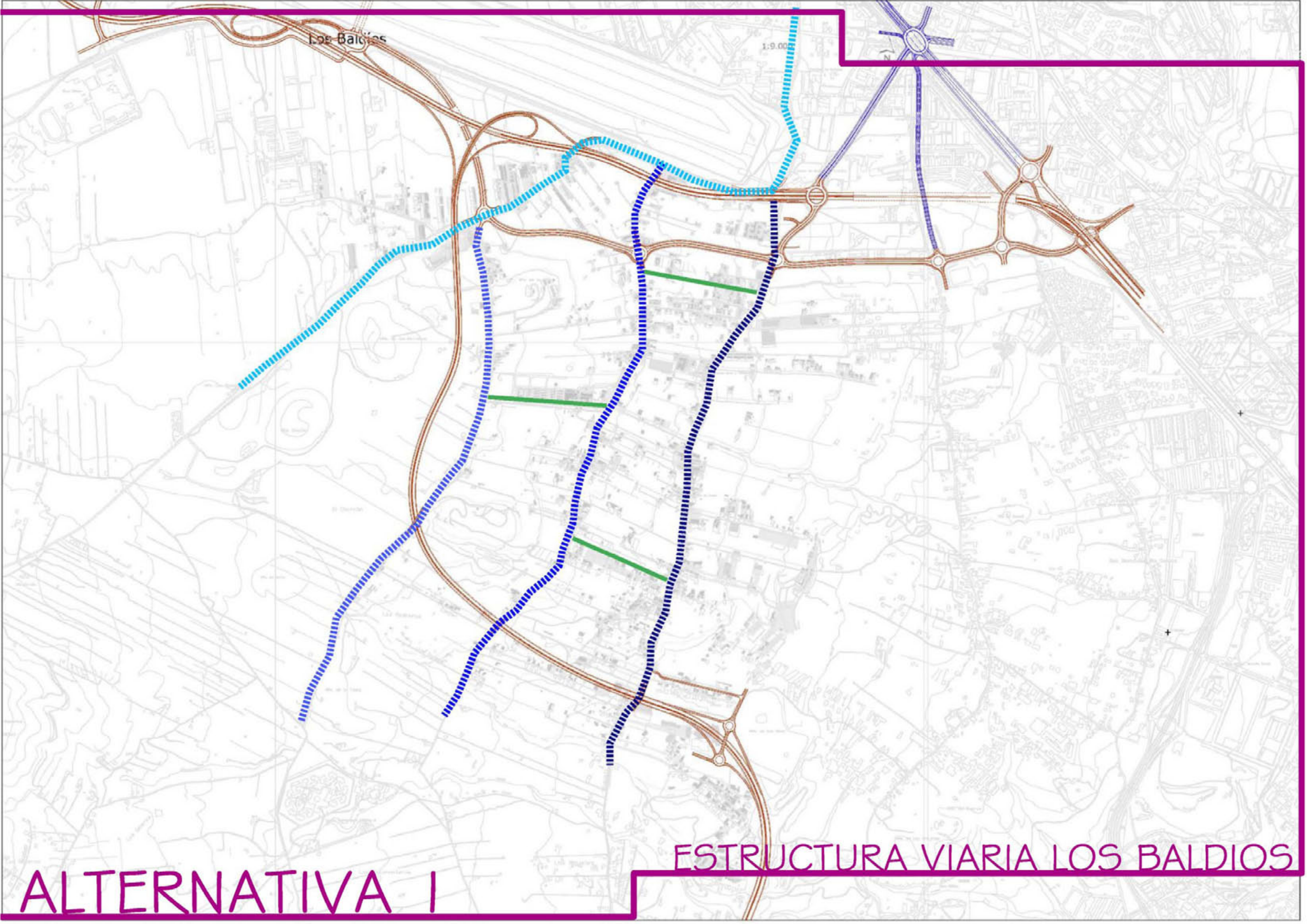
Definición de la propuesta

1. Esta opción 2 incorpora las vías propuestas en la alternativa 1 y además establece un sistema viario más desarrollado. Para ello es necesario mejorar la red existente y crear nuevos viales, que faciliten la interconexión entre los distintos caminos. Se tendrá en cuenta el nivel de extensión de los pequeños núcleos de acuerdo con su nivel de consolidación. Esto ayudaría a mejorar las condiciones urbanas de las pequeñas agrupaciones de edificaciones presentes perpendiculares a los caminos tradicionales, lo que renovarían la imagen de los asentamientos teniendo más espacio para aumentar los equipamientos y dotaciones presentes.

B14.1.3. Alternativa 3: Creación de nuevos viarios estructurantes

Definición de la propuesta

1. La alternativa 3 consiste en un sistema viario de gran escala formado por dos nuevas vías estructurales entre los caminos de San Francisco de Paula y El Medio, y entre éste y el de la Mina que organicen los nuevos crecimientos urbanos interiores. Esta alternativa dependerá del desarrollo de la alternativa de extensión del núcleo que desarrolle los espacios afectados por los viarios propuestos en esta alternativa.

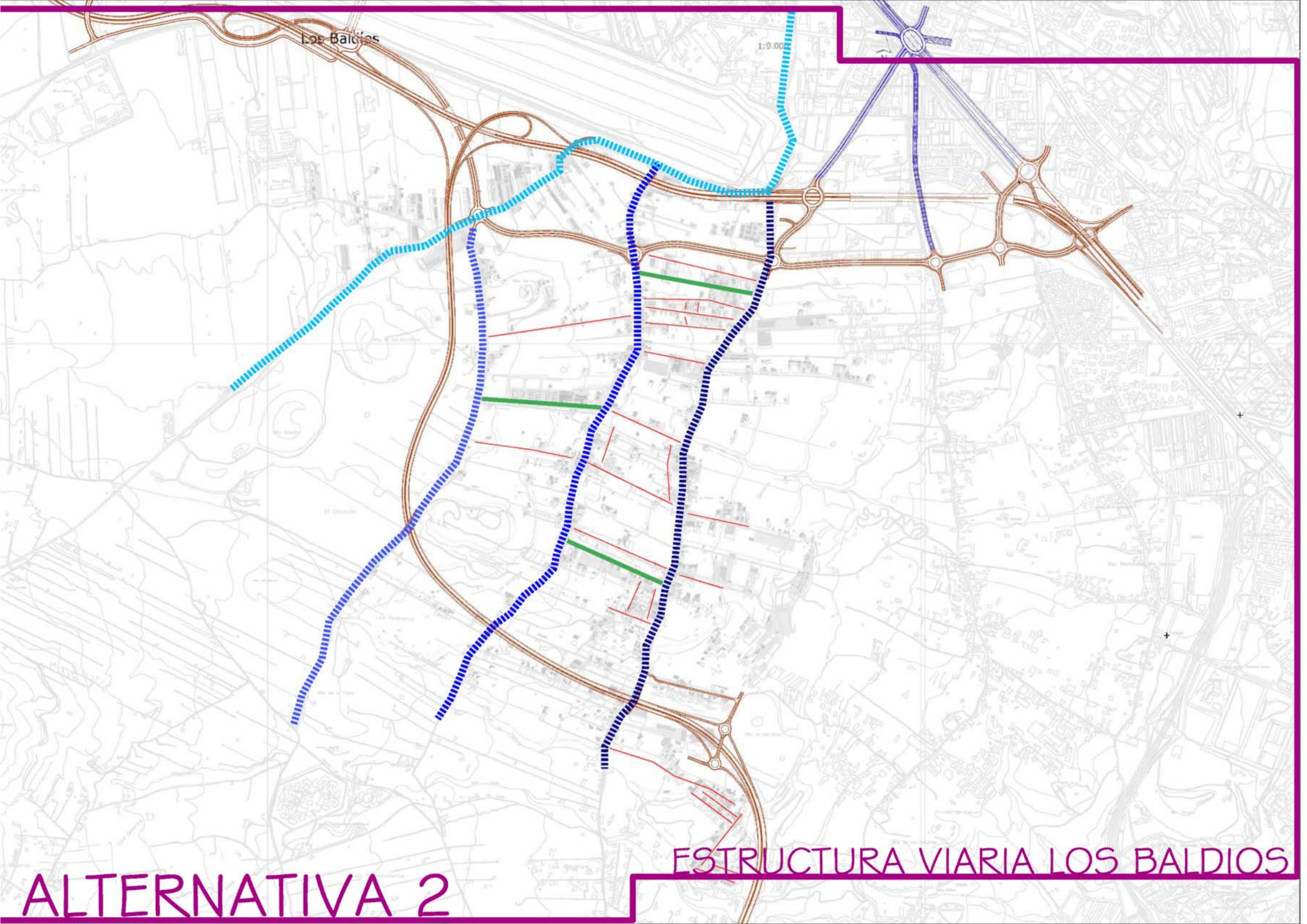


Los Baldios

1:9.000

ALTERNATIVA I

ESTRUCTURA VIARIA LOS BALDIOS



Los Baldios

1:9.00

ALTERNATIVA 2

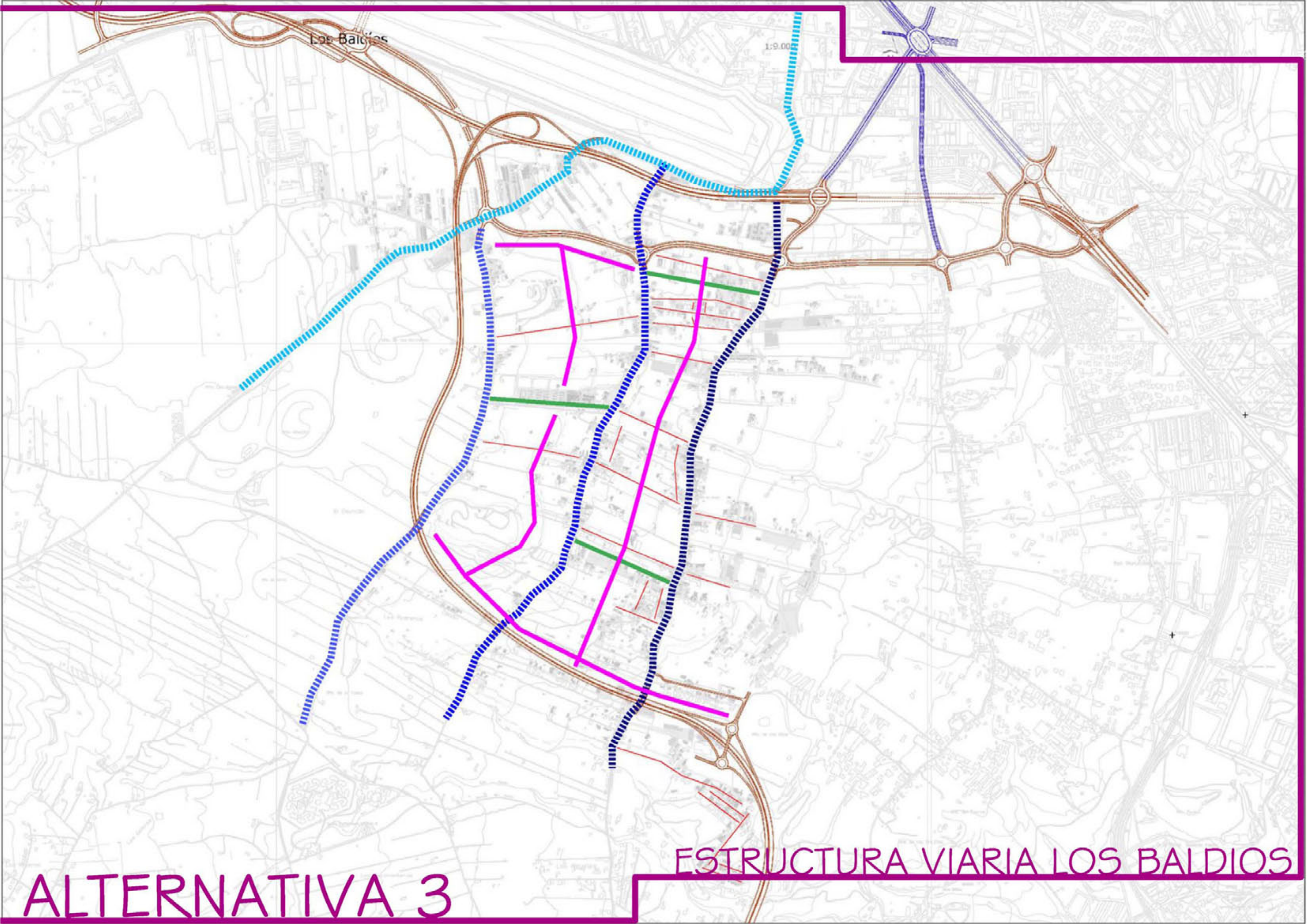
ESTRUCTURA VIARIA LOS BALDIOS

Los Baldíos

1:9.00

ALTERNATIVA 3

ESTRUCTURA VIARIA LOS BALDIOS



B14.1.4. Valoración de las alternativas de estructura viaria de Los Baldíos

Alternativa Cero

1. La alternativa cero consiste en mantener la situación actual, lo que no es compatible con los objetivos de ordenación presentados, ya que implicaría renunciar a mejorar los problemas de tráfico y estructura viaria señalados en el diagnóstico urbanístico. La alternativa 1 es la más similar a la 0, toda vez que se limita a intervenciones sobre los caminos ya construidos. En la valoración ambiental se toma como referencia la alternativa 1.

Valoración genérica

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
 - a) Ambientales: El análisis ambiental de este espacio del municipio de La Laguna ha puesto de relieve sus potencialidades y sus deficiencias. Posteriormente se ha relacionado con las alternativas de viario planteadas obteniendo unas afecciones según la temática ambiental tratada. En cuanto a las alternativas de viario, la 1 y la 2 dan lugar a una situación ambiental similar a la actual. En cambio, la evaluación de la alternativa 3 pone de relieve afecciones sobre el paisaje, los usos del suelo, la biodiversidad, el ruido, las emisiones y la energía. Destaca el impacto para la biodiversidad, provocado por los viarios propuestos, puesto que afectarían a una IBA (Important Bird Area), fragmentando el hábitat potencial de avifauna.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
PAISAJE	0	0	-1
USOS DEL SUELO	0	0	-1
BIODIVERSIDAD	0	0	-2
RUIDO	0	0	-1
AGUA	0	0	0
EMISIONES	0	0	-1
RESIDUOS	0	0	0
RIESGOS	0	0	0
ENERGÍA	0	0	-1

- b) Costes: En cuanto a los costes, a mayor desarrollo de la red viaria actual mayores son los costes. Por lo que la opción más costosa es la 3, seguida de la 2 y la que menos gasto supone es la 1.
- c) Complejidad: La complejidad, al igual que los costes, debido a la regularidad topográfica es mayor cuanto mayor sean los desarrollos de la red. Por tanto, la alternativa más compleja es la 3 y la menos la 1.
- d) Jurídico-competenciales: Debido a que los viarios propuestos no tienen carácter territorial, ya que solo afectan a las características urbanística municipales de este ámbito, no es necesario que el Cabildo Insular de Tenerife de el visto bueno para el desarrollo de estos viarios.
- e) Efectos socioeconómicos: La creación de un sistema viario más desarrollado y funcional, produce mejoras sociales en los asentamientos locales. Por lo que es de prever que socialmente la alternativa 3 sea la más interesante y la 1 la menos. En la medida en que los viarios ayudan a generar una recualificación de los asentamientos, también darán lugar a una mayor actividad urbana que aportará efectos socioeconómicos positivos.

B14.2. EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DEL NÚCLEO URBANO DE LOS BALDÍOS

- Descripción del ámbito temático* 1. El núcleo de Los Baldíos se localiza al Noroeste del núcleo de Geneto y al Sur del Aeropuerto de los Rodeos. Está estructurado por el camino de San Francisco de Paula. La estructura urbana es inexistente, ya que la ocupación obedece a una mera ubicación de la edificación a lo largo de los caminos tradicionales. La dispersión edificatoria es otra de las características de este núcleo. A medida que nos desplazamos hacia el Norte los espacios de cultivo aparecen en uso y a medida que nos desplazamos hacia el Sur de la unidad los espacios agrícolas se encuentran en abandono. Esto provoca que las alternativas de crecimiento del núcleo se localicen en los espacios abandonados, respetando los espacios agrícolas como lugares bioproductivos. En esta apartado se definen los límites del núcleo y por tanto su posible extensión. Las propuestas se concretan en la identificación de los ámbitos de suelo no urbanizados susceptibles de incorporarse al perímetro urbano, aplicándose los criterios establecidos por el PIOT en cuanto a los tipos de áreas urbanas: consolidadas y nuevas.
- Diagnóstico* 2. El análisis territorial de Los Baldíos ha llevado a la conclusión de la existencia de numerosas piezas edificadas consolidadas de pequeña dimensión y aisladas entre sí. Aunque no está ejecutado todavía, el sistema viario metropolitano propone la desviación de la autopista TF-5 y la continuación de la vía de ronda de La Laguna por el lado sur del aeropuerto lo que genera un área de alto valor estratégico entre ambas. Entre los caminos tradicionales que forman el núcleo existen grandes espacios no ocupados por la edificación, muchos de ellos dedicados a la agricultura, generalmente de autoconsumo pero que ayudan a definir un paisaje agrario de alto valor.
- Objetivos generales* 3. El objetivo un sistema de crecimiento del núcleo por contigüidad de las piezas edificadas y consolidadas, pudiéndose realizar en varias fases. Aprovechar los nuevos espacios creados por las propuestas del sistema viario metropolitano para la implantación de actividades estratégicas. La expansión del núcleo debe utilizarse para poder completar y mejorar las dotaciones y los espacios libres del mismo, así como la implantación del nuevo sistema viario. En general la mejora de la funcionalidad urbana aprovechando las potencialidades de las áreas colindantes y ofertando elementos deficientes o minoritarios en las mismas.
- Criterios de ordenación* 4. Un criterio de ordenación fundamental respecto a la ocupación de nuevas zonas de ampliación es que éstas se localizarán en los espacios más cercanos al área metropolitana actual, actuando siempre primero en los espacios de cultivo abandonados que sobre los espacios cultivados. Los nuevos espacios urbanos deberán adaptarse a los condiciones del medio rural tradicional, por lo que los espacios verdes han de ser amplios y la presencia de actividades de ocio al aire libre debe ser la norma generalizada. Algunas alternativas de extensión están relacionadas con la propuesta de ordenación del Polígono Industrial-Parque Científico-Tecnológico (B14.3.) y con las propuestas de estructura viaria (B14.1.).
- Alternativas planteadas* 5. Las distintas alternativas se han planteado de acuerdo a los siguientes criterios:
- Determinaciones urbanísticas* 6. Las distintas alternativas planteadas se llevarían a cabo a partir de las determinaciones urbanísticas de clasificación y categorización urbanística del suelo planteadas por el Plan General de Ordenación.

B14.2.1. Alternativa 1: Reconocimiento de los espacios urbanizados

Descripción y contenido

1. Se propone el estricto reconocimiento de las piezas edificadas en pequeños núcleos consolidados manteniendo el resto con los usos agrarios existentes e impidiendo su ocupación con nuevas edificaciones. Los nuevos límites urbanos se establecen mediante el estricto reconocimiento de la realidad edificada existente, cerrando los ámbitos tocados por el proceso edificatorio y permitiendo la colmatación de éstos. Se llevan a cabo mejoras puntuales para resolver los problemas funcionales del núcleo, completándolo mediante la ocupación de solares en áreas consolidadas, junto con pequeñas áreas interiores. Es la alternativa más restrictiva en cuanto al crecimiento del núcleo, por lo que es la que más limitaciones presenta a la hora de conseguir solucionar los problemas presentes. En cambio, al preservar los espacios agrícolas es la que más espacio bioproductivo dejaría en el núcleo.

B14.2.2. Alternativa 2: Extensión hacia el borde sur del aeropuerto

Descripción y contenido

1. En la alternativa 2 la propuesta consiste en establecer un área de expansión en el borde sur del aeropuerto entre el nuevo sistema viario propuesto y reconocer las piezas edificadas en pequeños núcleos consolidados manteniendo el resto con los usos agrarios existentes e impidiendo su ocupación con nuevas edificaciones. Esta alternativa establece esta área para desarrollos urbanos con usos productivos, ya que su localización cercana al Campus Universitario de Anchieta y del Aeropuerto de Los Rodeos, permitía aprovechar las potencialidades de los mismos. Por tanto, los desarrollos residenciales con la elección de esta alternativa son mínimos reduciéndose a los solares delimitados en el suelo urbano compacto actual. Esta alternativa genera un polo de centralidad en este espacio Norte, por lo que las actividades económicas locales aumentarían. Esta alternativa está relacionada con la propuesta de ordenación del Polígono Industrial-Parque Científico-Tecnológico (B14.3.).

B14.2.3. Alternativa 3: Extensión alrededor de los caminos y al Sur del aeropuerto

Descripción y contenido

1. En la alternativa 3 une a los espacios de la alternativa 2 el crecimiento alrededor de los caminos edificados actualmente, lo que permitiría desarrollos residenciales que se adaptaran y potenciaran la trama urbana actual. Aquí se combinan los desarrollos urbanos con usos económicos productivos al Norte aprovechando su localización cercana al Campus Universitario de Anchieta y del Aeropuerto de Los Rodeos, con los espacios residenciales a lo largo de los caminos. Esta alternativa genera un polo de centralidad en este espacio Norte, por lo que las actividades económicas locales aumentarían, además del crecimiento poblacional por los nuevos espacios residenciales, por lo que el núcleo se vería altamente dinamizado. La alternativa se basa en el reconocimiento de las piezas edificadas en pequeños núcleos consolidados con pequeños incrementos de suelo de extensión uniendo las piezas ya consolidadas de manera que se genere una estructura de núcleo más denso en torno a los caminos más desarrollados como es el caso de San Francisco de Paula y el de El Medio en menor medida, facilitando la implantación de dotaciones y espacios libres proporcionados a las nuevas demandas sociales. El resto de los espacios no ocupados ni ocupables se destinarían al mantenimiento del modelo agrario. La alternativa 3 está relacionada con la propuesta de ordenación del Polígono Industrial-Parque Científico-Tecnológico (B14.3.).

B14.2.4. Alternativa 4: Extensión alrededor del camino de San Francisco de Paula

Descripción y contenido

1. La propuesta incluye la alternativa anterior con el reconocimiento de las piezas edificadas en pequeños núcleos consolidados con pequeños incrementos de suelo de extensión uniendo las piezas ya consolidadas de manera que se genere una estructura de núcleo más denso en torno a los caminos más desarrollados como es el caso de San Francisco de Paula y el de El Medio en menor medida, facilitando la implantación de dotaciones y espacios libres proporcionados a las nuevas demandas sociales. El resto de los espacios no ocupados entre los caminos de San Francisco de Paula se destinarán a la implantación de sectores de suelos de expansión destinados a usos residenciales y de servicios, con tipologías de mayor densidad y apoyados en nuevos sistemas viarios que se interconecten con los caminos tradicionales. La alternativa 3 está relacionada con la propuesta de ordenación del Polígono Industrial-Parque Científico-Tecnológico (B14.3.), ya que la pieza Norte cercana al aeropuerto y al campus universitario se dedicaría a los usos económicos productivos. Su ordenación se detallará en las alternativas de la propuesta anteriormente mencionada.

EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE LOS BALDÍOS

An aerial photograph of a rural landscape. A large, irregularly shaped area in the center and left is shaded in a reddish-brown color, representing urbanized spaces. To the right, there is a smaller area shaded in blue, representing baldíos. The surrounding landscape consists of various agricultural fields in shades of green and brown, with some roads and small buildings scattered throughout.

ALTERNATIVA I

RECONOCIMIENTO DE LOS ESPACIOS URBANIZADOS

EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE LOS BALDÍOS



ALTERNATIVA 2

EXTENSIÓN HACIA EL BORDE SUR DEL AEROPUERTO

EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE LOS BALDÍOS



ALTERNATIVA

3

EXTENSIÓN ALREDEDOR DE LOS CAMINOS Y AL SUR DEL AEROPUERTO

EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE LOS BALDÍOS



ALTERNATIVA 4

EXTENSIÓN ALREDEDOR DEL CAMINO DE SAN FRANCISCO DE PAULA

B14.2.5 Valoración de las alternativas de ordenación de extensión y delimitación del núcleo de Los Baldíos

Alternativa Cero

1. En este ámbito temático, la alternativa cero coincide con la alternativa 1, ya que ésta implica no urbanizar nuevos terrenos y, por tanto, la extensión del núcleo urbano se mantiene igual a la existente en la actualidad. La primera alternativa es también la alternativa de referencia a efectos de la evaluación ambiental.

Valoración genérica

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
 - a) Ambientales: El núcleo de Los Baldíos se caracteriza por tener unos ecosistemas agrícolas tanto en uso (principalmente al Norte) como en abandono (principalmente al Sur). Los espacios de vegetación arbórea (eucaliptales) se ubican en los conos volcánicos presentes. En la zona Norte aparece una zona de depósitos arenosos-arcillosos generados como alteración de coladas y piroclastos. El sustrato geológico al Sur está formado por coladas basálticas. Las alternativas de extensión, al ubicarse al Sur respetan los espacios de mayor calidad ambiental del Norte. Si analizamos las alternativas propuestas para Los Baldíos por temáticas se obtiene la siguiente tabla temática de impactos:

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4
PAISAJE	0	1	1	1
USOS DEL SUELO	0	-1	-1	-1
BIODIVERSIDAD	0	0	0	0
RUIDO	0	-1	-1	-1
AGUA	0	1	0	-1
EMISIONES	0	0	0	0
RESIDUOS	0	0	0	1
RIESGOS	0	0	0	0
ENERGÍA	0	0	0	1

- b) Costes: Los costes del desarrollo de las alternativas planteadas serán asumidos por la iniciativa privada.
- c) Complejidad: Como han de participar varios agentes privados para llevar a la práctica esta iniciativa, se considera que la complejidad es media y más o menos homogénea en todas las alternativas.
- d) Jurídico-competenciales: Todas las alternativas de ordenación planteadas forman parte de las competencias propias del Plan General sin que ninguna implique consecuencias especiales de naturaleza jurídica o competencial.
- e) Sociales: La alternativa de ampliación del núcleo, debido al abandono de la actividad agrícola hace bastante tiempo, no conllevaría una gran conflictividad. Por lo que los nuevos crecimientos, al ofrecer más superficie dedicada a la mejora de la calidad de vida y a la potenciación de las relaciones sociales, mejorarían las condiciones actuales de los asentamientos. Y a mayor suelo de ampliación del núcleo mayores espacios sociales por unidad de superficie se pueden desarrollar.
- f) Económicos: Las actividades económicas del núcleo tienen carecen de un polo de centralidad. Los nuevos desarrollos diversificarían la oferta económica y generarán una nueva centralidad al Norte. Esto conllevaría una funcionalidad económica de escala comarcal localizada en este núcleo. A mayor superficie de ampliación mayor será la actividad económica generada. Por tanto, la alternativa 1 es la que menos economía produce, seguida de la 2, la 3 y la que más actividad generaría es la 4.

B14.3. ORDENACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL-PARQUE CIENTÍFICO-TECNOLÓGICO

- | | |
|-------------------------------------|--|
| <i>Alcance y contenido</i> | 1. Se han de establecer las diferentes alternativas de actuación para el área de nueva implantación por el borde sur del aeropuerto y entre los dos sistemas viarios propuestos por el Plan Territorial (desviación TF-5 y Vía de Ronda Sur). |
| <i>Diagnosis</i> | 2. En esta área existen en la actualidad diversos usos incompatibles entre sí: residencial y servicios, poco relacionados con el sistema aeroportuario colindante. No se aprovecha la capacidad del aeropuerto de generar actividades vinculadas al mismo de carácter terciario, de almacenaje, rotacionales, etc. Esta zona no está dentro de las instalaciones aeroportuarias pero sin embargo dispondrá de los mejores accesos para cualquier uso relacionado con el aeropuerto o con actividades estratégicas relacionadas con el transporte, los usos terciarios y los de la Universidad. |
| <i>Objetivos y criterios</i> | 3. El objetivo es intervenir con rotundidad definiendo un modelo propio para esta zona, vinculado al aeropuerto directamente o con actividades relacionadas al mismo y a la Universidad, y estableciendo una ordenación pormenorizada para toda la pieza que potencie su posición estratégica en relación al nuevo sistema viario y al aeropuerto. La implantación de usos relacionados con las actividades del área aeroportuaria aprovechando la futura accesibilidad tanto desde la ciudad como del resto de la isla través del sistema viario que define sus límites. |
| <i>Definición de la propuesta</i> | 4. Se proponen tres alternativa que van aumentando la superficie dedicada a estos usos productivos. Se ha optado por implantar usos terciarios y de servicios vinculados a las actividades del aeropuerto en un ámbito claramente delimitado y que podría funcionar de manera autónoma, apoyado en la desviación de la autopista TF-5 y en los enlaces propuestos tanto con la futura Vía de Ronda como con la Autopista Exterior. Se proponen edificios comerciales, de oficinas y de uso industrial vinculado a la logística y el transporte. |
| <i>Determinaciones urbanísticas</i> | 5. Hay que delimitar un ámbito de suelo de nueva incorporación y modificar parcialmente los límites de la OSE para incorporar este nuevo suelo a la ordenación del Plan General con una normativa exhaustiva que potencie la funcionalidad de las edificaciones. |

B14.3.1. Alternativa 1: Parque Científico-Tecnológico

Descripción y contenido

1. La alternativa 1 establece el desarrollo de un Parque Científico-Tecnológico (de color amarillo en la ilustración) dentro del núcleo de Geneto. Este polígono especializado se considera un requisito fundamental para que la Universidad de La Laguna pueda acometer su reconversión de calidad de acuerdo a las directrices europeas, tal como se hace constar en los trabajos en curso del Plan Director universitario. El emplazamiento previsto, teniendo en cuenta que el viario territorial más al norte debe discurrir soterrado, permite una integración muy necesaria con el Campus de Anchieta, facilitando, asimismo la reconversión de éste. En todo caso, esta reserva de suelo es el primer paso para propiciar la creación de un espacio de centralidad basado en las actividades punteras científicas y tecnológicas, muy importante para el desarrollo socioeconómico del municipio.

B14.3.2. Alternativa 2: Polígono Industrial-Parque Científico-Tecnológico A

Descripción y contenido

1. En la alternativa 2 se pretende crear, además del Parque Científico-Tecnológico al este del borde Sur del aeropuerto dentro del núcleo de Geneto, un Polígono Industrial-Logístico al Oeste destinado, entre otras cosas, al almacenaje relacionado con el transporte de mercancías del aeropuerto. La Logística es fundamental para el comercio, siendo el puente entre la producción y los mercados, separados espacial y temporalmente. La logística en las empresas trata la gestión y la planificación de las actividades de los departamentos de compras, producción, transporte, almacenaje, manutención y distribución. El objetivo de la logística empresarial es ubicar los productos adecuados en el lugar adecuado, en el momento preciso y en las condiciones deseadas, contribuyendo lo máximo posible a la rentabilidad de las empresas. En esta alternativa se deja una parte central sin ocupar, ni por el Parque Científico-Tecnológico, ni por el Polígono Industrial-Logístico. Esto generaría un espacio central con características rurales que daría lugar a una transición entre los dos espacios productivos propuestos.

B14.3.3. Alternativa 3: Polígono Industrial-Parque Científico-Tecnológico B

Descripción y contenido

1. La alternativa 3, al igual que la 2, desarrolla un Parque Científico-Tecnológico al Este y un Polígono Industrial-Logístico al Oeste del Sur del aeropuerto. La diferencia definitoria es que, en esta alternativa, la zona central se establece como espacio para el crecimiento, tanto del Polígono Industrial como del Parque Tecnológico, según cuáles fueran las necesidades. Por tanto, con la elección de esta alternativa se crearía una franja de producción económica al Sur del aeropuerto de mayor tamaño que funcionaría con punto de centralidad de actividades del área metropolitana.

PARQUE CIENTÍFICO--TECNOLÓGICO

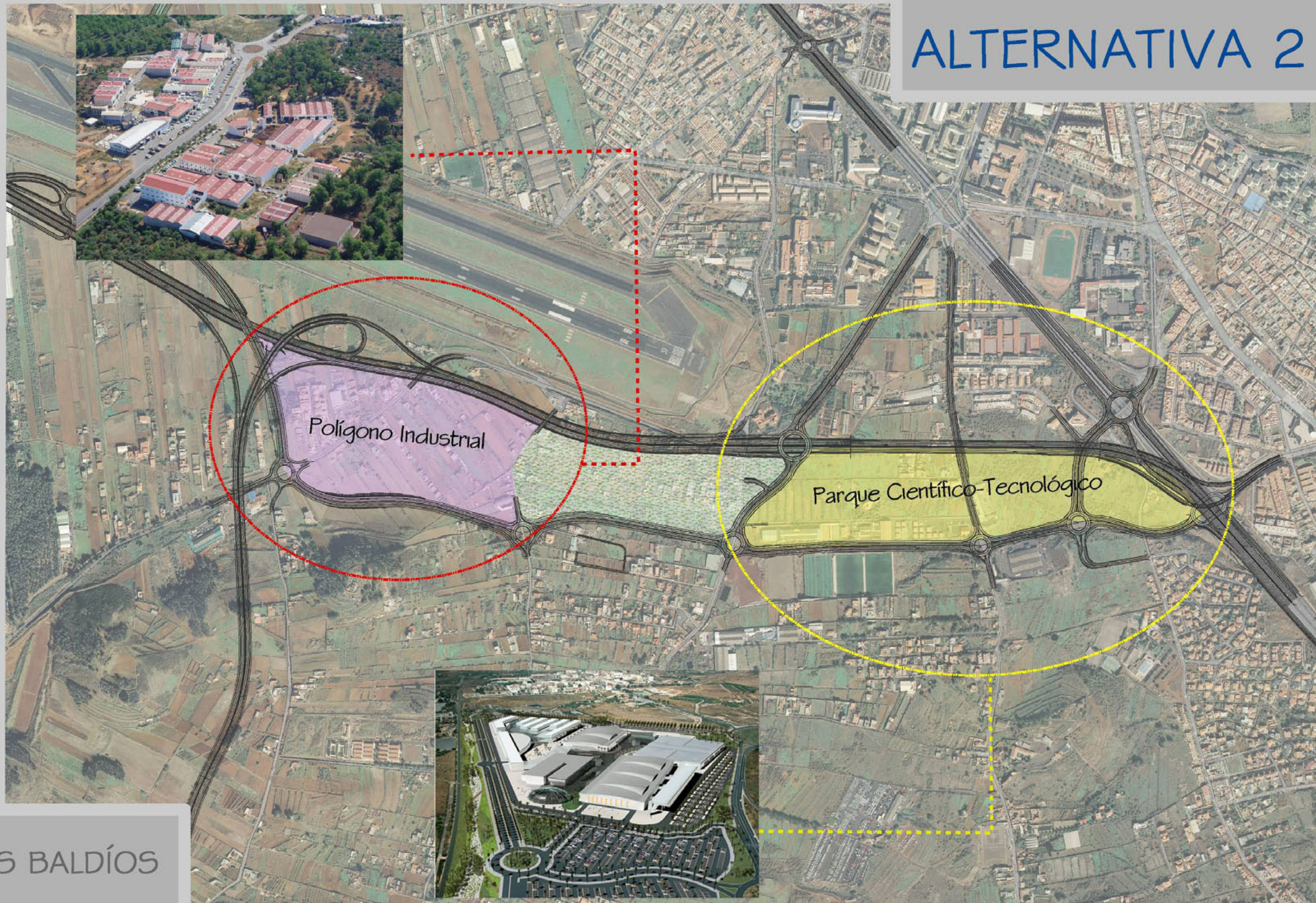
ALTERNATIVA I

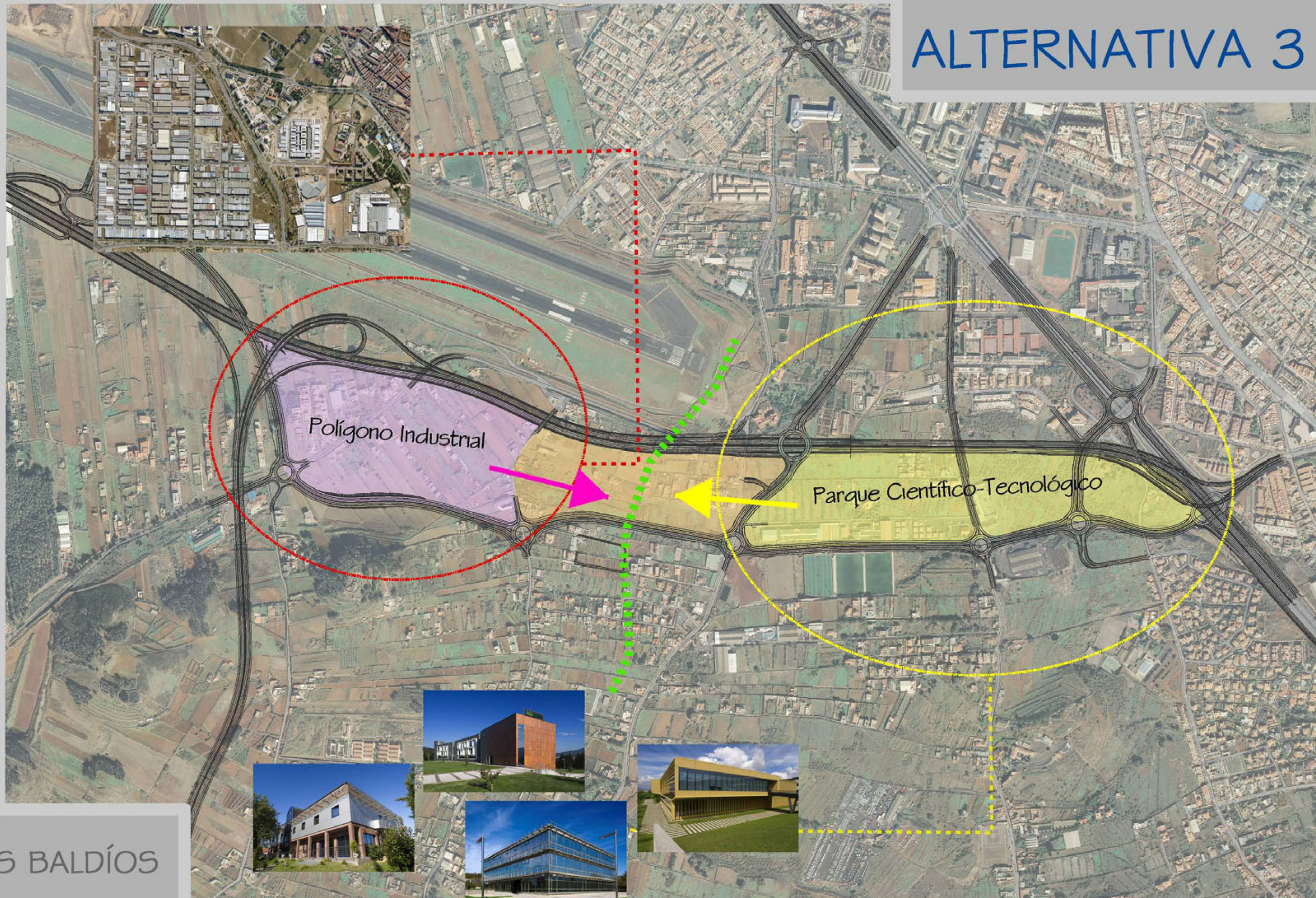


LOS BALDÍOS

POLÍGONO INDUSTRIAL--PARQUE CIENTÍFICO--TECNOLÓGICO A

ALTERNATIVA 2





B14.3.4 Valoración de las alternativas de Polígono Industrial-Parque Científico-Tecnológico

Alternativa Cero

1. La alternativa cero en esta propuesta de área singular al Sur del aeropuerto sería el no desarrollo de ninguna de las alternativas, dejando este ámbito con los usos rurales y el paisaje actual. La valoración ambiental de las alternativas se hace respecto a dicha alternativa cero.

Valoración genérica

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
 - a) Ambientales: El desarrollo de esta propuesta afecta a un espacio caracterizado ambientalmente por la presencia de cultivos con edificación dispersa cuyo sustrato geológico principalmente son coladas basálticas; sólo la zona donde se ubica parte del Polígono Industrial presenta depósitos arenosos-arcillosos generados como alteración de coladas y piroclastos de mayor valoración ambiental. Las diferentes afecciones por temáticas producidas por las alternativas se detallan a continuación:

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
PAISAJE	1	0	0
USOS DEL SUELO	-1	-1	-2
BIODIVERSIDAD	0	0	0
RUIDO	-1	-2	-2
AGUA	0	0	0
EMISIONES	0	0	0
RESIDUOS	0	1	1
RIESGOS	0	0	0
ENERGÍA	-1	-1	-2

- b) Costes: Los costes del desarrollo de las alternativas planteadas serán asumidos por la iniciativa privada, si bien en el desarrollo del Parque Tecnológico podría participar la Universidad de La Laguna.
- c) Complejidad: La complejidad, debido a los usos de implantar, es alta y mayor cuanto mayor sea la superficie dedicada a estos usos productivos. La alternativa 1 es la menos compleja, seguida de la 2 y por último la más compleja es la 3
- d) Jurídico-competenciales: Este espacio se localiza en un Área de Interés Estratégico del Plan Insular de Ordenación, lo que implica que es posible que hubiera que modificar parcialmente los límites de la OSE para incorporar este nuevo suelo a la ordenación del Plan General. En la planificación y gestión del Parque Tecnológico podría participar la Universidad de La Laguna.
- e) Sociales: Los efectos sociales de este espacio productivo son escasos. Las rentas generadas por los desarrollos propuestos permitirán mejorar las condiciones de la sociedad municipal en particular, e insular en general. Por lo que los efectos sociales de las tres alternativas son similares.
- f) Económicos: Las mejoras económicas de esta propuesta de nuevo espacio productivo generan grandes beneficios económicos para el municipio, ya que generan un espacio altamente cualificado de desarrollo de actividades empresariales de alto nivel. Por tanto, este lugar será el principal nodo de centralidad económica de La Laguna. Las mejoras económicas serán más amplias en la alternativa 3, luego le sigue la 2 y por último la 1.