

ANEXO I-B

Contestación de Sugerencias Recibidas en el Trámite de Participación Ciudadana e Informes Institucionales

1. Dirección General de Costas, Unidad de Apoyo – Planeamiento Urbanístico. Ministerio de Medio Ambiente. Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad.
2. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).
3. Dirección General de Aviación Civil. Secretaría General de Transportes. Ministerio de Fomento.
4. Unión Eléctrica de Canarias Generación, S.A.U.
5. Asociación de Empresas Estibadores del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
6. Compañía Transportista de Gas Canarias.
7. DISA.
8. Ecologistas en Acción.
9. Gobierno de Canarias, Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación.
10. Área de Medio Ambiente y Paisaje. Servicio Administrativo de Medio Ambiente. Servicio Técnico de Gestión Territorial Ambiental. Cabildo Insular de Tenerife.
11. Unidad de Patrimonio Histórico – Artístico. Cabildo Insular de Tenerife.
12. Dirección General de Calidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Gobierno de Canarias.
13. Dirección General de Calidad. Servicio de Biodiversidad de la Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Gobierno de Canarias.
14. Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Gobierno de Canarias.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LOS INFORMES PRESENTADOS AL DOCUMENTO DE AVANCE**

ALEGACIÓN Nº	1
REGISTRO Nº	2004/1/96913 8 de septiembre de 2004
SOLICITANTE	Dirección General de Costas, Unidad de Apoyo – Planeamiento Urbanístico. Ministerio de Medio ambiente. Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad.

SÍNTESIS

- El frente litoral de la Plataforma Logística del Sur esta formado por el Monumento Natural de Motaña pelada, el Nuevo puerto comercial de Granadilla y pequeñas áreas de suelo urbanizable que se encuentran puntualmente afectadas por la servidumbre de protección de 100 metros.
- Deberá señalarse en la documentación gráfica la línea de deslinde que delimita los bienes de Dominio Público Marítimo-Terrestre, la línea de Ribera del Mar, y la línea que delimita la zona afectada por la Servidumbre de Protección.
- Indicación expresa en la documentación del PTP que los usos en la zona afectada por la servidumbre de protección deberán estar a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley de Costas.
- Que previamente a la aprobación definitiva del PTP el documento sea remitido a la Dirección General de Costas.

INFORME

- La indicación de la Dirección General de Costas sobre la inclusión de las líneas de Deslinde Público Marítimo-Terrestre, Ribera del Mar y Servidumbre de Protección ha sido recogida en la siguiente documentación gráfica del PTP: plano de Información I.13. Servidumbres y Afecciones y en todos los planos de ordenación.
- En cuanto a la aplicación de los artículos 24 y 25 de la ley de Costas, debe tenerse en cuenta que al tratarse de preceptos legales ello implica que los mismos son de inmediata aplicación a los supuestos que regulan, con independencia de que los mismos sean recogidos o no expresamente en el texto del PTP, debiendo entenderse que la inclusión expresa de todos y cada uno de los preceptos legales aplicables al ámbito ocasionaría una inútil inflación del documento.
- En el trámite cooperación interadministrativa, tras la aprobación inicial y previamente a la aprobación definitiva, el Cabildo Insular de Tenerife remitirá nuevamente, el documento a la Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente. Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar las sugerencias puestas de manifiesto, en el sentido indicado.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LOS INFORMES PRESENTADOS AL DOCUMENTO DE AVANCE**

ALEGACIÓN Nº	2
REGISTRO Nº	11/250 19 octubre de 2004
SOLICITANTE	Aeropuertos Españoles y Navegación aérea (AENA).

SÍNTESIS

- El Plan Territorial Parcial (PTP) al ser un instrumento de ordenación territorial requiere informe previo y vinculante de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.
- Los terrenos que se clasifican como Suelo Urbanizable No Sectorizado - Estratégico vulneran las Servidumbres Aeronáuticas vigentes en el Aeropuerto de Tenerife Sur, en concreto, el área este del Sector AF-A. Área Funcional Aeropuerto, y el área oeste del Sector AF-1.3 Área Funcional Interpuerto. La clasificación de estos suelos queda condicionada a la realización de un estudio aeronáutico, que acredite su no afección sobre la seguridad aérea. Se debe tener en cuenta que, siendo terrenos situados a continuación de la segunda pista prevista en el Aeropuerto de Tenerife Sur, se requiere la previa definición de dicha pista y aprobación de las maniobras relativas al futuro sistema Aeroportuario.
- Estando todo el Sector sometido a las Afecciones Acústicas del Aeropuerto, las limitaciones que se derivan del cumplimiento de dichas Servidumbres aeronáuticas, deben ser recogidas por el PTP, como condicionantes de la ordenación y considerar incompatibles los usos residenciales, educativos y sanitarios.
- Las redes de comunicaciones e infraestructuras propuestas, además de garantizar la fluidez y rapidez de conexión del aeropuerto con el territorio, deben tener en cuenta las competencias estatales en materia de aeropuertos de interés general, y cumplir las servidumbres aeronáuticas, garantizando sus cotas de trazado y accesos la operatividad del aeropuerto.
Todas las actuaciones y en especial las que discurran por suelos de Dominio Público Aeroportuario, se deberán coordinar previamente con AENA.

INFORME

- Una vez producida la aprobación inicial del documento del PTP el Cabildo Insular de Tenerife remitirá el documento a la Dirección General de aviación Civil para emitir el correspondiente informe.
- Este Cabildo ha elaborado y remitido a la Dirección General de Aviación Civil un Estudio sobre la compatibilidad de las Servidumbres Aeronáuticas y Radioeléctricas del Aeropuerto Tenerife Sur con el PTP, en base al mismo, se ha incluido expresamente en el Plan los condicionantes de ordenación precisos y limitaciones al desarrollo de las áreas afectadas por las servidumbres aeronáuticas
- Los usos propuestos a incluir en la Plataforma Logística del Sur se consideran compatibles con las Afecciones Acústicas del Aeropuerto, ya que en ningún caso en la Plataforma se proponen usos residenciales, dotacionales educativos o sanitarios.
- Serán los diferentes proyectos técnicos y el planeamiento de desarrollo quienes definan los trazados, altimetría, etc. de aquellas redes de comunicaciones e infraestructuras propuestas por el

PTP. En cualquier caso dichas actuaciones deberán respetar las limitaciones impuestas por las servidumbres y afecciones aeroportuarias y desarrollarse en coordinación directa con AENA, en especial, las que discurran por suelos de dominio público aeroportuario, tal como se sugiere.

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar las sugerencias formuladas en el sentido indicado.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LOS INFORMES PRESENTADOS AL DOCUMENTO DE AVANCE**

ALEGACIÓN Nº	3
REGISTRO Nº	11/250 19 octubre de 2004
SOLICITANTE	Dirección General de aviación Civil. Secretaría General de Transportes. Ministerio de Fomento.

SÍNTESIS

- Inclusión de la normativa sectorial aplicable, con carácter general, sobre el Sistema General Aeroportuario, sobre Afecciones Acústicas y sobre Servidumbres Aeronáuticas.
- Corrección de discrepancias en la delimitación de la Zona de Servicio Aeroportuaria aprobada en el Plan Director con fecha de 14 de marzo de 2002 por ORDEN del Ministerio de Fomento (B.O.E. nº 71, de 23 de marzo).
- La totalidad de la Plataforma Logística del Sur está incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al aeropuerto de Tenerife Sur.
- Acreditación mediante Estudio Aeronáutico que no se compromete la seguridad ni de manera significativa la regularidad de las operaciones aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur, de conformidad con lo dispuesto por el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre).

INFORME

- La sugerencia de inclusión de la referencia de la Normativa Sectorial aplicable se tiene en cuenta y se incorpora al documento del Plan Territorial Parcial presentado para Aprobación Inicial.
- La delimitación de la Zona de Servicio Aeroportuaria se ha corregido en correspondencia con la aprobada por el Plan Director del Aeropuerto.
- Los usos propuestos a incluir en la Plataforma Logística del Sur se consideran compatibles con las Huellas de Ruido incluidas en el Plan Director, terrenos afectados por las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) ni Leq noche 50 dB(A), ya que en ningún caso en la Plataforma se proponen usos residenciales, dotacionales educativos o sanitarios.
- Este Cabildo ha elaborado y remitido a la Dirección General de Aviación Civil un Estudio sobre la compatibilidad de las Servidumbres Aeronáuticas y Radioeléctricas del Aeropuerto Tenerife Sur con el PTP, en base al mismo, se ha incluido expresamente en el Plan los condicionantes de ordenación precisos y limitaciones al desarrollo de las áreas afectadas por las servidumbres aeronáuticas

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar la alegación presentada en el sentido señalado.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS AL DOCUMENTO DE AVANCE**

SUGERENCIA Nº	4
REGISTRO Nº	2004/1/1667 19 de octubre de 2004
SOLICITANTE	Unión Eléctrica de Canarias Generación, S.A.U.

SÍNTESIS

- Se considera imprescindible la necesidad de coordinación entre la totalidad de organismos y entidades, públicas o privadas, implicadas en el PTP. Esta necesidad de coordinación se incluye como uno de los objetivos principales del documento.
- Necesidad de compatibilizar la actividad que en la actualidad desarrolla UNIÓN ELÉCTRICA DE CANARIAS GENERACIÓN, S.A.U. con las diferentes infraestructuras insulares recogidas en el PTP, principalmente con el futuro Puerto de Granadilla y sus infraestructuras complementarias.
- En el escrito de ENDESA se hace referencia a los diferentes instrumentos de planeamiento que afectan al ámbito comentados en los puntos II.3 y II.4 del PTP, en concreto se señala en relación a:
 - a. El PIOT las instalaciones de la Central Térmica de Granadilla se incluyen dentro de las denominadas Áreas de Interés Estratégico. La energía eléctrica constituye un servicio básico y esencial para la población y el desarrollo económico de la Isla de Tenerife, conformando un sector estratégico al que se debe permitir un adecuado desarrollo, acorde con el crecimiento de la actividad económica de la isla.
 - b. El PGO de Granadilla de Abona e adjunta copia de las alegaciones presentadas al mismo que se han de considerar parte integrante de la alegación presentada al PTP.
 - c. El PUEP, se adjunta copia de las alegaciones presentadas en su fase de información pública que se han de considerar parte integrante de la alegación presentada al PTP. Así mismo se señala que se han mantenido contactos y reuniones, con la Autoridad Portuaria de Tenerife con el objeto de coordinar las actuaciones a realizar en el futuro Puerto de Granadilla y buscar las soluciones técnicas necesarias para compatibilizar esta instalación con la Central Térmica de Granadilla, de tal manera que no se afecte a su funcionamiento actual y se permita su crecimiento futuro, proponiendo la creación de una comisión Técnica al efecto.
- En relación a la red viaria se propone:
 - 1. Redefinición del trazado del Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla de tal manera que no afecte a las instalaciones actuales o futuras de la Central Térmica.
 - 2. Disponer del frente marítimo de la parcela libre de obstáculos para la ejecución de futuras obras de captación y descarga de agua de refrigeración es de vital importancia para las futuras ampliaciones encaminadas a garantizar la cobertura de la creciente demanda de energía eléctrica en la isla de Tenerife.
- Los límites del Sector Estratégico Puerto de Granadilla invaden terrenos propiedad de Unión Eléctrica de Canarias Generación S.A.U. situados en la zona de Servidumbre de Protección. En estos terrenos, se encuentran instalaciones vitales para el correcto funcionamiento de la Central, como es la captación de agua de mar para la refrigeración y está prevista su utilización futura como zona de ampliación de las instalaciones existentes.

Se solicita la redefinición de los límites del Sector Estratégico Puerto de Granadilla de tal manera que estos coincidan con los límites actuales de la parcela, tanto de suelo propio, como de suelo de dominio público otorgado en concesión.

- Se solicita que se analicen las posibles afecciones que, tanto el Futuro Puerto de Granadilla como sus infraestructuras asociadas, puedan provocar sobre las actuales instalaciones de la Central Térmica de Granadilla y sobre sus futuras ampliaciones, con el objeto de asegurar, a largo plazo, el adecuado funcionamiento y expansión de la misma.

INFORME

- o El PTP establece entre sus propuestas la necesidad de coordinación de todos los organismos y entidades implicadas en el desarrollo de la PLS. El PTP, incluye un cuadro de actuaciones a coordinar, con objeto de sistematizar y analizar la validez de los distintos modelos posibles de coordinación.
- o La realización del Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla planteado frente a las actuales instalaciones de UNELCO en la línea de costa, si bien es considerado como una actuación necesaria para la correcta funcionalidad del Puerto en su conexión con la autopista TF-1 y con el norte insular, su trazado y sus características constructivas (incluidas en los planos de ordenación) son meramente indicativas y se remiten a la redacción de posteriores análisis de viabilidad, acuerdos, etc. que los concreten, sin establecer nuevas afecciones o servidumbres a las instalaciones de UNELCO y en coordinación con estas.
- o El PTP trabaja con la delimitación del ámbito portuario establecida en el Plan de Usos del Espacio Portuario, no siendo materia del mismo efectuar tales redelimitaciones sino respetar la que viene dada desde dicho instrumento.

CONCLUSION

- o En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar el informe presentado en el sentido que se ha apuntado

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS AL DOCUMENTO DE AVANCE**

SUGERENCIA Nº	5
REGISTRO Nº	2004/1/1667 19 de octubre de 2004
SOLICITANTE	Asociación de Empresas Estibadores del Puerto de Santa Cruz de Tenerife

SÍNTESIS

- La Operación Singular Estructurante, en cuanto a lo planteado respecto al Puerto de Granadilla, no debe ir más allá de la consideración de Puerto Complementario del de Santa Cruz de Tenerife. Esta consideración debe ir acompañada de la contemplación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife como puerto principal del sistema portuario de Tenerife.
- La Asociación plantea el Puerto de Granadilla como una eventual cobertura de infraestructura a la probable y paulatina, si ello se produjera en el futuro, incapacidad de las instalaciones del Puerto de S. C. de Tenerife para cubrir el total del tráfico portuario que un puerto transoceánico aspira.
- Se señala que las obras del puerto de Granadilla, en su 1ª fase, deben acometerse lo más pronto posible, en cuanto al dique de abrigo y las instalaciones de descarga de graneles.
- La Operación Singular Estructurante (OSE), en cuanto al Puerto de Granadilla debe ir recogiendo en su contenido los acuerdos y recomendaciones que se contemplan en los siguientes instrumentos de participación de las instituciones y agentes empresariales y sindicales (de las que se facilitan copia):
 - *Compromiso institucional de apoyo al sistema portuario de la isla de Tenerife, 9 de febrero de 2004.*
 - *Comité de Seguimiento del compromiso institucional de apoyo al sistema portuario de la isla de Tenerife, 9 de febrero de 2004.*
- El tratamiento que hace el PIOT del Sistema Portuario de la isla de Tenerife debe ser más expreso y concreto en cuanto a las variaciones de previsiones de ordenación que se contemplan en este documento, porque considera al Puerto de Granadilla como el principal de Tenerife frente al "inadecuado para el futuro" Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- Se dan por reproducidas las alegaciones que en su momento esta Asociación presentó en el Expediente del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, y que se hacen constar en el anexo de este escrito de alegaciones. Alegaciones y documentos que se elevan al PTP.

INFORME

El Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur desarrolla las determinaciones establecidas para la Operación Singular Estructurante propuesta por el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

Debe recordarse que la propuesta que efectuaba el Plan Insular respecto al Puerto de Santa Cruz no era una propuesta cerrada, ya que el artículo dedicado a la admisibilidad de usos del mismo (artículo 2.4.2.4), tenía el carácter de **RECOMENDACIÓN**, por lo que los instrumentos

de ordenación que abordaran el asunto, como el presente PTP podían sustituir dichas previsiones con el sólo requisito de que, a partir de un análisis más cercano de las necesidades y potencialidades reales del puerto, se justifique la solución propuesta. En tal sentido, el documento de avance del Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife (Documento de Ordenación, III Análisis y Diagnóstico) ya configura expresamente al Puerto de Granadilla como una instalación portuaria complementaria al Puerto de Santa Cruz.

El PTP considera el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla como uno de los 3 "focos generadores" de la Plataforma Logística del Sur, pieza estratégica y fundamental de la PLS. Es por ello que su construcción y desarrollo es indispensable para la puesta en marcha de la Plataforma, a corto plazo.

En el documento redactado del Plan Territorial de la Operación Singular Estructurante (OSE), para ser sometido a aprobación inicial, el tratamiento del carácter del Puerto se ha desarrollado en el marco del contenido de los acuerdos alcanzados y recomendaciones de los órganos de decisión institucionales. En especial, se ha tenido en cuenta a la hora de elaborar el presente documento *El Compromiso institucional de apoyo al sistema portuario de la isla de Tenerife, 9 de febrero de 2004.*

De hecho tras el sometimiento a participación ciudadana de los trabajos del documento de Avance, se produjo la necesidad de reorientación de los trabajos del Plan Territorial Parcial de Ordenación (PTPO) de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, a la vista de los acuerdos alcanzados sobre el Puerto de Granadilla y con la finalidad de incorporar dichos acuerdos y reforzar el carácter estratégico de la operación, basada en actuaciones a corto y medio plazo y abierto a múltiples alternativas de evolución a medio y largo plazo.

El PTP recoge en su Documento de Información aquella documentación relativa, de una forma más focalizada, a la concreción urbanística y constructiva del puerto y no tanto a los acuerdos y compromisos institucionales, que si bien, se consideran de importancia a nivel insular e institucional y han sido consultados y tenidos en cuenta a la hora de redactar el presente documento no se ha estimado oportuna la inclusión como tal en el mismo, sino su incorporación como referencias necesarias.

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar el informe presentado e incluir en el Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur aquellas indicaciones realizadas por el mismo, a excepción de la inclusión de los acuerdos y recomendaciones, sobre los que se incluirán las referencias necesarias en el texto.



PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

INFORME TÉCNICO A LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS AL DOCUMENTO DE AVANCE

SUGERENCIA Nº	6
REGISTRO Nº	2004/1/2616 20 de octubre de 2004
SOLICITANTE	Compañía Transportista de Gas Canarias

SÍNTESIS

- Puntualizaciones al texto presentado en el Documento de Avance del PTP sobre el proyecto de plantas de regasificación en Canarias (apartado II.5.7.2. Gas natural: propuestas existentes del Documento de Información).
- Recomendación de inclusión de la Compañía Transportista de Gas Canarias en el propuesto Plan Especial de Infraestructuras Básicas de suministro energético por el PTP, destinado a las actividades de DISA y UNELCO.
- Se solicita la corrección de la localización de la planta regasificadora en los planos de ordenación y en el texto correspondiente del documento de ordenación. Actualmente la zona destinada a tal fin, tras conversaciones con la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, será en los terrenos portuarios desarrollados en la Fase I (se adjuntan planos de su posible ubicación).
- Indicar que las conexiones de la Planta de Regasificación de GNL con los ciclos combinados de la Central Térmica de Granadilla y con el resto de la isla se harán a través de los gasoductos desde la Planta de Regasificación a la Central y a la Autopista TF-1 para que se tome en consideración a la hora de describir la Red de Infraestructuras Básicas.
- Se propone incluir la Planta Regasificadora entre los posibles componentes de desarrollo industrial de la Plataforma en el capítulo de Efectos Socioeconómicos.

INFORME

- Una vez analizadas las sugerencias presentadas, se considera que el documento de aprobación inicial se adapta a las puntualizaciones puestas de manifiesto en relación a las consideraciones del apartado II.5.7.2: *Gas natural: propuestas existentes del Documento de Información*
- De la sugerencia presentada parece desprenderse que los alegantes sufren una confusión en cuanto al ámbito en el que se encuentra incluida la regasificadora y respecto al concreto plan que deberá ordenarla. Ésta se incluye fuera del ámbito del Plan Especial de DISA – UNELCO y dentro del ámbito del puerto, por lo que la remisión al Plan Especial no resulta apropiada
- A la vista de la documentación y planos presentados se estima oportuno proceder a la relocalización de la planta regasificadora, situando en primera línea portuaria del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla la descarga del combustible y en segunda línea portuaria la propia Planta Regasificadora,
- Se estiman las consideraciones apuntadas, en el sentido de entender que la planta Regasificadora es considerada como una de las actividades que han de ubicarse en la PLS con mayor idoneidad a escala insular. La localización de instalaciones de este tipo contribuirá al desarrollo de la PLS y al despegue socioeconómico del entorno próximo.

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar el informe presentado de acuerdo con las consideraciones apuntadas

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS AL DOCUMENTO DE AVANCE**

SUGERENCIA Nº	7
REGISTRO Nº	2004/1/5019 22 de octubre de 2004
SOLICITANTE	DISA

SÍNTESIS

- La vía propuesta por el PTP discurre por el NO de la Planta de Llenado y Traslado de GLP, propiedad de Disa, Planta que fue construida guardando, entre otras, las distancias que son exigibles en virtud de lo dispuesto en el Reglamento de Seguridad específico que le es de aplicación.
La vía y la correspondiente zona de influencia delimitada a ambos lados, invade la propiedad de Disa, lo que supone la disminución de la distancia de separación entre los depósitos de almacenamiento de GLP, y la nave de llenado de botellas de GLP con la citada vía, incumpléndose, por tanto, las distancias mínimas exigidas por la legislación vigente.
La ejecución del viario obligaría a dejar fuera de servicio 2 esferas y un depósito de almacenaje de propano. Esto supondría dejar fuera de servicio la Planta de Llenado de GLP, puesto que el resto del solar de Disa ya se encuentra comprometido para la ejecución de futuras ampliaciones, a fin de dar cabida a otro tipo de productos.
Esta afección podría evitarse trasladando paralelamente hacia el NO el eje de la vía propuesta hasta una distancia suficiente que no afecte al terreno de Disa.
- Las líneas aéreas de 220 y 66 Kv y su paso atravesando las instalaciones de Disa, sería incompatible con la actividad en ella desarrollada. Dicha afección puede evitarse realizando los citados tendidos por los pasillos naturales constituidos por los barrancos de Tagoro y del Cobón, que limitan el terreno propiedad de Disa por sus lados SO y NE, respectivamente.

INFORME

- La vía planteada entre las Instalaciones de DISA y el sector de suelo SP2-01, Prolongación Este del Corredor Central, si bien es considerada como una actuación necesaria para la correcta articulación de todas las áreas funcionales y la integración de las mismas en la estructura global planteada para la PLS, su trazado y sus características constructivas (incluidas en los planos de ordenación) son meramente indicativas y se remiten a la redacción de posteriores análisis de viabilidad, acuerdos, etc. que los concreten, sin establecer nuevas afecciones o servidumbres a las instalaciones de DISA y en coordinación con estas.
Las Líneas eléctricas incluidas en el PTP, que atraviesan las parcelas de Disa reflejan simplemente un esquema de funcionamiento de la red su trazado será resuelto a través de los planes y proyectos de desarrollo.

El PTP, propone una serie de corredores de infraestructuras asociados al viario estructurante en los que se deberán incluir este tipo de instalaciones, como lugares idóneos para establecer la localización de las líneas eléctricas, sin descartar que ciertas conexiones de la red puedan requerir ser trazadas a través de los pasillos naturales propuestos.

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar el informe presentado de acuerdo con lo apuntado



PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

INFORME TÉCNICO A LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS AL DOCUMENTO DE AVANCE

SUGERENCIA Nº	8
REGISTRO Nº	2004/120057 3 de noviembre de 2004
SOLICITANTE	Ecologistas en Acción

SÍNTESIS

- Falta de remisión de la documentación requerida en el período de información pública. Ausencia de debate social sobre la propuesta de “organización portuaria” y alternativas, para la Isla de Tenerife.
- El texto del Avance del Plan Territorial Parcial no cumple la letra de la “Ley de Directrices” en su Directriz 86.3 de análisis de la viabilidad de las nuevas infraestructuras, en contraposición a las alternativas de mejora de la eficiencia de infraestructuras existentes.
- No se justifica la propuesta de reserva de suelo de 2.636 hectáreas que se pretende para el litoral de Granadilla:
 - La pista del aeropuerto no se encuentra en ninguna situación de saturación a corto o medio plazo que requiera de la construcción de un nuevo campo de vuelos.
 - La base de justificación del Puerto de Granadilla es la “colmatación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife”. Este dato supone un falseamiento de la realidad, y no puede servir de argumento para la construcción de una infraestructura de gravísimo impacto ambiental.
- Se solicita la reelaboración del presente PTP de acuerdo con un modelo de proyección de datos estadísticos real y acorde con el resto de políticas de desarrollo insular y canario, específicamente la contención del número de camas turísticas que se proyecta construir en Tenerife.

INFORME

- El documento de Avance del Plan Territorial Parcial de la PLS inició un periodo de información pública por 2 meses, según anuncio de fecha 29 de julio de 2004, publicado en el BOC nº 160 de fecha 19 de agosto de 2004, periodo en el cual el documento ha permanecido a disposición pública en el Cabildo Insular de Tenerife.
- Debe recordarse que la naturaleza que el Decreto Legislativo 1/2000 por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias otorga a los Planes territoriales Parciales en su artículo 23.2 es simplemente la de instrumento de desarrollo de las determinaciones contenidas en un Plan Insular. En este sentido, las decisiones de la instalación de nuevas infraestructuras no son en ningún caso competencia del PTP de la Plataforma, sino que le vienen ya establecidas, ya se trate de proyectos aprobados por otras instancias, o ya sea de las determinaciones del Plan Insular que el PTP no puede sino limitarse a desarrollar
- La Reserva de Suelo para el desarrollo de la Operación Singular Estructurante fue realizada en su momento por el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, con la finalidad de “agrupar las dos principales infraestructuras de la isla, Nuevo Puerto Comercial de Granadilla y Aeropuerto de

Tenerife Sur”. Es objetivo del PTP el desarrollo de las determinaciones establecidas en el PIOT para la ordenación integral del ámbito territorial de la PLS.

- El Plan Territorial Parcial se ha basado en las estimaciones planteadas para el Aeropuerto de Tenerife Sur recogidas en su Plan Director, aprobado definitivamente el 14 de marzo de 2002 por Orden del Ministerio de Fomento, para el horizonte marcado del año 2015.
- De igual modo al anterior, el PTP es el que recoge la determinación de la construcción del Nuevo Puerto Comercial según los acuerdos y proyectos existentes en coordinación con las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone:
 1. Estimar las sugerencias presentadas en el sentido de desarrollar como mayor amplitud en el Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur la valoración de alternativas de ordenación
 2. Desestimar el resto de las observaciones planteadas, al entenderse que el Plan Territorial Parcial desarrolla las determinaciones de los instrumentos vigentes de rango jerárquico superior, de carácter territorial como el PIOT o de carácter sectorial como los planes directores de las grandes infraestructuras aeroportuarias y portuarias de la isla.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LOS INFORMES PRESENTADOS AL DOCUMENTO DE AVANCE**

ALEGACIÓN Nº	9
REGISTRO Nº	2004/125179 18 de noviembre de 2004
SOLICITANTE	Gobierno de Canarias, Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación

SÍNTESIS

- El PTP afecta a la Autopista TF-1, siendo esta una carretera de Interés General según el vigente Reglamento de Carreteras de Canarias (Decreto 131/1995 de 11 de mayo).
- El PTP propone una serie de enlaces y accesos a la Plataforma:
 - 5 accesos sobre enlaces existentes: enlace Nº 2, enlace Este de acceso al Polígono Industrial de Granadilla (nº3), Enlace Oeste de acceso al Polígono Industrial de Granadilla 8nº 4), Enlace de acceso a San Isidro y El Médano (nº 6), Enlace de acceso al Aeropuerto de Tenerife Sur (nº 7) y Enlace de Las Chafiras.
 - La construcción de 3 nuevos enlaces: uno de acceso directo al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, situado en el límite con el Término municipal de Arico, un segundo enlace de acceso al viario interior de la Plataforma y al aeropuerto por la zona este (servirá también de conexión con la futura circunvalación de San Isidro) y un tercer enlace de conexión de la TF-1 con una nueva vía de acceso a la terminal del aeropuerto por su zona oeste.
 - Además se observa, que la previsión de construir la nueva pista del Aeropuerto de Tenerife Sur al norte de la actual, originará que el acceso desde el enlace actual de la TF-1 con el aeropuerto (enlace nº 7) quedaría inutilizado.
- Forma parte de las previsiones de la Consejería la ampliación de la Autopista TF-1 a fin de dotarla de tres carriles por sentido. Por tanto, ha de preverse la pertinente reserva de suelo para tal ampliación y las limitaciones genéricas a las propiedades colindantes establecidas en la legislación de Carreteras de Canarias, así como la clasificación del suelo y su categorización como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras. La ordenación de los futuros enlaces habrá de prever asimismo tal ampliación de la sección transversal.

En los planos del Avance del PTP no se grafía ningún suelo rústico de protección de infraestructuras asociado a la TF-1 ni a la futura infraestructura ferroviaria, en base al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo) en relación con la legislación sectorial de carreteras.

Es obviamente incompatible la Clasificación (y categorización) de Suelo Rústico (de Protección de Infraestructuras) con la de Suelo Urbano o Urbanizable.
- Respecto al trazado del "Tren del Sur" en relación con la Autopista TF-1, compartiendo el mismo corredor se realizan las siguientes consideraciones:
 - Se deberá tener en cuenta la reserva de suelo suficiente para que sea posible su ejecución, sin comprometer la futura ampliación de la sección transversal de la TF-1.

- A partir del suelo ocupado por la Autopista ampliada se deberá tener en cuenta además el establecimiento de sus zonas de protección, dominio Público, servidumbre, Afección y Línea Límite de Edificación, y su eventual compatibilidad o solape parcial con las bandas análogas de protección del futuro ferrocarril.
- En todo caso, la banda de dominio público de la Autopista TF-1 ampliada debe ser exterior a la banda de dominio público del tren.
- En cuanto a la estructura de los enlaces de la Plataforma Logística del Sur con la TF-1 propuesta por el Plan, se hacen las siguientes consideraciones:
 - Habrán de respetarse las distancias entre enlaces establecidas en la legislación sectorial vigente. La distancia mínima entre dos enlaces consecutivos supone una distancia igual o superior a 1.200 metros, con carriles de aceleración y desaceleración consecutivos.
 - Sobre la localización de los nuevos enlaces propuestos, nº 1 y nº 5, se considera que debido a su posición relativa respecto de los ya existentes, nº 2 y nº 6, se pone en riesgo, por su cercanía, el mantenimiento de los niveles de servicio de la Autopista. La eliminación de enlaces excesivamente cercanos puede resolverse por medio de vías de servicio o vías colectoras-distribuidoras. Si los enlaces principales 1,5 y 8 se consideran principales podrían suprimirse los 2, 3, 4, 6 y 7 siempre creando las correspondientes vías colectoras-distribuidoras o vías de servicio.
 - Los nuevos enlaces reflejados en el PTP, deben considerarse en general únicamente como señalizadores del emplazamiento de un enlace y solo como orientativos en lo referente a su tipología y sin que se presuponga un diseño concreto, que deberá ser objeto de definición y justificación en el correspondiente proyecto constructivo.
- Se incluye una consideración sobre algunos de los nuevos viarios propuestos por el PTP, los cuales servirían de conexión de la vía principal de circunvalación de la isla con las instalaciones aeroportuarias de interés general ubicadas dentro del ámbito de aplicación de la PLS.

INFORME

- En el documento que se presenta con fecha de junio de 2005, para aprobación inicial, se ha procedido a estructurar en "dos niveles" los Sistemas Básicos de Comunicaciones propuestos por el PTP. Se identifican aquellos accesos que van a proporcionar accesibilidad a la PLS a corto-medio plazo, correspondientes a los ya existentes o a su remodelación. A largo plazo, se proponen los tres nuevos enlaces con la Autopista TF-1 sobre los cuales habrá que realizar el correspondiente proyecto constructivo y los estudios y análisis correspondientes para coordinarse con los anteriores.
- El Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto ha sido modificado en el documento que se presenta con fecha de junio de 2005, para que su trazado se resuelva íntegramente en los terrenos del Área Funcional – Aeropuerto de Tenerife Sur, respecto al presentado con anterioridad en el Documento de Avance de junio de 2004 que atravesaba el término municipal de San Miguel, a petición del Cabildo Insular de Tenerife y en coordinación con el ayuntamiento y los servicios técnicos de San Miguel y Granadilla de Abona.
- Se procede a la inclusión de una franja de protección de infraestructuras en aquellos suelos en que la clasificación del suelo vigente no fuera ya la de Urbano o Urbanizable, para permitir la posible ampliación de la autopista en un tercer carril por sentido y para poder integrar el trazado del "Tren del Sur" propuesto, con la clasificación del suelo de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (correspondiente en su totalidad al Área Funcional Interpuerto – Complejo Terciario y de Servicios).



- Será el Plan Especial del “Tren del Sur” y el proyecto constructivo el que estudie y coordine los espacios necesarios para no establecer nuevas afecciones a las infraestructuras ya existentes y a los proyectos de infraestructuras propuestos. El trazado del “Tren del Sur” que se incluye en el Plan es meramente indicativo, quedando este relegado a la definición técnica concreta del Plan Especial (actualmente en fase de redacción y tramitación).

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar el informe presentado e incluir en el Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur aquellas indicaciones realizadas en el documento y la modificación gráfica del plano correspondiente, Plano de Ordenación O.2. Clasificación de Suelo, para la inclusión de una franja de terreno clasificada como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, que abarque tanto el margen de la autopista como el posible trazado del “Tren del Sur”.
- Los enlaces se remiten a posteriores estudios de análisis y coordinación de los trazados con los enlaces existentes para no condicionar la funcionalidad de la Autopista. Cabe reiterar que la definición gráfica de los mismos incluida en los planos y esquemas del presente PTP tiene un carácter meramente indicativo por lo que corresponderá al proyecto, o al Plan Especial correspondiente, la definición de su trazado y geometría.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS AL DOCUMENTO DE AVANCE**

SUGERENCIA Nº	10
REGISTRO Nº	
SOLICITANTE	Áreas de Medio Ambiente y Paisaje. Servicio Administrativo de Medio Ambiente. Servicio Técnico de Gestión Territorial Ambiental. Cabildo.

SÍNTESIS

1. Ausencia de evaluación de alternativas de ordenación, con omisión de condicionantes o limitaciones ambientales, exceptuando la topografía y la altimetría. De ello se deduce que el modelo de ordenación propuesto no se ha comparado con el estudio ambiental.
2. La única variable ambiental considerada en la ordenación es la paisajística, contemplando el plan como objetivo la concentración de las zonas verdes con los sistemas infraestructurales para conformar espacios libres de integración paisajística. Se estima que sería necesario el establecimiento de otras medidas dirigidas a integrar paisajísticamente la plataforma en el territorio que lo rodea tales como el establecimiento de franjas de protección adyacentes a las áreas con mayor sensibilidad ecológica, la restauración paisajística de laderas y pendientes con vegetación natural, etc.
3. Población de piña de mar (*Atractylis preauxiana*), incluida en el CEAC en la categoría En Peligro de Extinción. En la Directiva europea de Hábitat tiene el status de especie de interés comunitario de carácter prioritario. En el RDL 1997/1995 está catalogada como de interés comunitario, pero no tiene carácter prioritario.
4. Necesidad de fijar mecanismos de compatibilización de la ordenación del ámbito denominado Hoya de los Balos con la existencia de un área de nidificación de aves esteparias protegidas.
5. Planteamiento de corredores ecológicos en aplicación de la legislación vigente (Directrices de Ordenación, RDL 1997/1995, TRLOTENC, etc.) con el objetivo de evitar la fragmentación de los hábitats. Las zonas propuestas son:
 - área situada entre el barranco de la Barca y el barranco de El Charcón, que es la que presenta mejores características para desempeñar esta función
 - barranco de Ciguaña y de la Orchilla
 - barranco de El Helecho
 - barranco de Los Calderones

Se indica que estas superficies podrían funcionar a modo de reserva, a la espera de la colmatación del resto de las superficies de la plataforma logística.

6. Estima conveniente la delimitación de una franja de protección con el Monumento Natural de Montaña Pelada y adscribir dicha franja a suelo rústico de protección de entornos, pese a que en las fichas de desarrollo de planeamiento por ámbitos se plantea la necesidad de proteger parte del barranco del Charcón colindante con el MN.

7. La categorización del suelo rústico prevista para el MN de Montaña Pelada por el PTP difiere de la categorización establecida por las Normas de Conservación del Espacio Natural en su aprobación inicial
8. Dentro del ámbito del PTP se incluye el MN de Montaña Pelada y en su entorno inmediato se localizan la RNE de Montaña Roja, el MN de Ifara y los Riscos y el MN de los Derriscaderos. Tanto la RNE de Montaña Roja como el MN de Ifara y los Riscos están declarados LIC, consideración que también tiene gran parte de la costa de Granadilla al pertenecer al LIC marino Sebadales del Sur. A efectos de dar cumplimiento al RDL 1997/1995, el PTP debe evaluar ambientalmente las posibles repercusiones sobre los LICs limítrofes al ámbito de desarrollo del plan

INFORME

1. Tal y como recoge la normativa de aplicación, en el documento de Avance ha de incluirse las alternativas de ordenación y su evaluación ambiental (Art. 11. c del Decreto 35/1995) en términos de efectos sus efectos diferenciales de cada una de ellas sobre el medio ambiente y su grado de adecuación a los objetivos y criterios ambientales definidos. En el documento de aprobación inicial se subsana este error con la incorporación de tres alternativas de ordenación y su correspondiente valoración ambiental.
2. En el documento de aprobación inicial se profundiza en la variable ambiental incorporando buena parte de las determinaciones de ordenación sugeridas en el estudio ambiental como es la protección de los barrancos, no sólo por su importancia paisajística sino por su función hidrológica. Se incluyen además otras medidas correctoras de carácter ambiental en el documento normativo encaminadas a garantizar la adecuación ambiental del conjunto, y la minimización de los impactos derivadas de las fases de construcción y funcionamiento.
3. Habida cuenta del carácter estratégico del plan, resulta imposible desde el mismo establecer las medidas concretas de protección para la población de piña de mar (*Atractylis preauxiana*) existente en el ámbito. En todo caso, en el plan se localiza y evalúa la posible afección sobre esta especie y se deja abierto un abanico de medidas ambientales a adoptar, que pasan por: a) el traslado de las especies existentes a otros ámbitos con características análogas; y b) la adopción de medidas de conservación in situ. En el planeamiento de desarrollo que establezca la ordenación pormenorizada o, en su defecto, en el proyecto correspondiente, se adoptará la medida más conveniente en función de la necesaria conciliación entre los criterios ambientales y los técnico/funcionales.
4. En el documento de aprobación inicial se incluye el barranco Los Balos como ámbito de protección paisajística y de barrancos, si bien se estima que los valores ambientales a los que alude la sugerencia no son adecuados pues, a pesar de incluirse dicha área en el IBA El Médano, este barranco no reúne las condiciones apropiadas para la cría de aves esteparias ni existen fuentes documentales que lo acrediten. Los llanos vecinos, denominados Hoya de los Balos y El Pato, si forman parte de un área de interés faunístico y están adscritos a ámbitos de protección de infraestructuras, pero en este caso no se contemplan actuaciones que puedan causar la destrucción del hábitat.
5. El documento de aprobación inicial realiza un diagnóstico de la integración ambiental de la PLS analizando diferentes temas ambientales que se han considerado relevantes en el análisis. Entre ellos se encuentra los aspectos relativos a la fragmentación de hábitat y su influencia en las poblaciones animales y vegetales.

Un corredor biológico será funcional cuando los objetivos de la conservación de especies sean claros y estén diseñados sobre la base de conocimientos ecológicos de las especies y ecosistemas claves

Tras la identificación de las comunidades biológicas que habitan en el entorno inmediato del área afectada por la actuación, no se ha encontrado elementos de juicio suficientes que permitan suponer una pérdida de conectividad entre poblaciones de la flora y fauna amenazada.

En lo que se refiere a las aves esteparias, en el sector que queda al sur de la Plataforma (El Topo, El Pato, Montaña Roja, etc.) sus poblaciones han desaparecido casi totalmente, pues solo merece mención una pareja de terreras marismeñas que cría en las cercanías del aeropuerto, en el lugar denominado El Pato e irregularmente, el corredor. Respecto a la terrera marismeña, esta pareja junto con otra que cría en los terrenos de Amarilla Golf representa en la actualidad los únicos efectivos reproductores conocidos en el sur de Tenerife. Tampoco se conocen puntos de crías en el área situada entre el barranco de La Barca y el barranco del Charcón, área propuesta para conectar este sector sur con los terrenos situados al norte de la TF-1 (Ifara y Los Riscos y su entorno), donde las aves esteparias encuentran su mejor lugar en el municipio. La concentración invernal de alcaravanes que se conoce al norte de Montaña de Ifara no tiene su correspondencia hacia zonas más meridionales por lo que no parece probable que se realicen movimientos en este sentido. Además, En Ifara y Los Riscos no cría ni la terrera ni el corredor.

El limitado interés faunístico "per se" de la franja de terreno comprendida entre La Barca y el Charcón pierde totalmente sentido al considerar que se trata de un "lugar de interés como hábitat y zona de paso para aves esteparias". Analizando la situación de estas aves en ese sector comprobamos que la única especie susceptible de llevar a cabo ese paso sería el camachuelo trompetero (*Rhodopechys githaginea*) la cual puede desplazarse varios kilómetros en busca de agua o comida pero sin una vinculación clara al tipo de terreno intermedio. Esto es así porque el espacio natural de Montaña Pelada, al margen de tratarse de una zona importante para la cría de los camachuelos, reviste poco interés para otras especies, y por supuesto tiene aún menos interés como punto de partida o llegada de otras especies de este grupo.

Respecto a los barrancos de Ciguaña y Orchilla, probablemente se trate de una de las peores zonas con interés faunístico, y menos aún para aves esteparias. Ya se ha puesto de manifiesto la escasez de datos para estas aves, incluso si nos remontamos a décadas anteriores, y la zona se encuentra muy alterada. Tan sólo puede considerarse como **área potencial**, en concreto para el camachuelo trompetero, el cual es una especie ocasional en la zona, y quizás la menos "esteparia" de todas las aves consideradas como esteparias. El interés se reduce aún más al tener en cuenta la enorme movilidad de estas aves y su versatilidad para nidificar en taludes y oquedades de laderas pedregosas, las cuales existen también en otros enclaves.

En definitiva, si bien en el pasado la situación fue distinta, en la actualidad las especies amenazadas que crían al norte y al sur de la PLS no tienen vínculo alguno, no existen poblaciones de las especies aludidas en los extremos del eje Ifara-Montaña Roja, ni Roja-La Ciguaña que pudieran quedar aisladas por el posible efecto barrera de las actuaciones previstas en la PLS.

La justificación aludida en la sugerencia para proponer los sectores citados como corredores biológicos para aves esteparias carece de apoyo científico según el estado actual de conocimiento del status y distribución de esas especies. Sin embargo, el estudio de contenido ambiental recomienda que el tramo comprendido entre el barranco de La Barca y el Charcón quede libre de edificación pues contribuiría a crear un corredor paisajístico entre el suelo rústico de Montaña de Ifara y Los Riscos y los llanos de El Topo que rodean la costa entre Montaña Pelada y el Médano, así como a dar continuidad visual hacia Montaña Roja.

No obstante, se debe tener también en cuenta que El Topo ha sido clasificado por el Plan General de Granadilla como suelo rústico de protección territorial cuyo régimen de usos posibilita la aparición de actividades que podrían transformar de tal manera el espacio que la supuesta funcionalidad del tramo barranco de La Barca-El Charcón propuesto como espacio de protección dejaría de tener sentido. Además, el crecimiento previsto por el Plan General para el núcleo del Médano es de tal magnitud que casi alcanza el perímetro de la Plataforma en el sureste del aeropuerto impidiendo la continuidad del pretendido corredor.

Por último, se considera adecuado incluir como ámbitos protegidos el barranco de Los Calderones y el barranco del Helecho, por lo que se incorpora a la ordenación en el documento de aprobación inicial.

6. Respecto a la necesidad de establecer una franja que actúa como "colchón" amortiguador de los impactos procedentes del exterior, se estima suficiente con mantener como espacio de protección el barranco del Charcón. La amplitud de la franja será la de la que corresponda a ambos bordes superior de la ladera del barranco. Dicha franja se ha ampliado en anchura en el documento que se presenta para Aprobación Inicial respecto a la incluida en el documento de Avance del PTP. Con esta franja, junto con el suelo rústico de protección paisajística situado en la cara norte de la Caldera de Montaña Pelada (dentro del espacio protegido) se considera suficientes para proteger los principales valores naturales del espacio protegido, la estructura geológica y las poblaciones de camachuelos trompeteros incluidos dentro del suelo rústico de protección natural. El sector de suelo rústico de protección paisajística carece de valores significativos pues está conformado por antiguas tomateras ocupadas por vegetación de sustitución.
7. El PTP no categoriza suelo; en todo caso, en el documento de aprobación inicial del PTP se respeta en su integridad la ordenación propuesta por las Normas de Conservación del Monumento Natural, máxime cuando en aplicación del art. 22.5 del TRLOTENC las determinaciones de los planes y normas de Espacios Naturales Protegidos prevalecen sobre las del plan territorial.
8. En cumplimiento de la legislación comunitaria y estatal vigente, el documento de aprobación inicial del PTP, adecuándose a su finalidad y escala, valora los efectos ambientales que puede tener sobre los LIC, tal como se aprecia en el documento de contenido ambiental (apartado III. Análisis ambiental de la ordenación propuesta; subapartado Afecciones a Espacios Protegidos, pág. 103).

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar parcialmente la alegación presentada en los puntos 1, 2, 3, 7 y 8, y efectuar las correcciones pertinentes en el documento que se presenta para aprobación inicial.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LOS INFORMES PRESENTADOS AL DOCUMENTO DE AVANCE**

ALEGACIÓN Nº	11
REGISTRO Nº	4 de noviembre de 2004
SOLICITANTE	Unidad de Patrimonio Histórico – Artístico. Cabildo Insular de Tenerife.

SÍNTESIS

- El impacto sobre el patrimonio histórico, en especial el arqueológico y el etnográfico, de la ejecución de las infraestructuras previstas en el PTP puede ser notablemente significativo. Esta circunstancia obliga a una evaluación exhaustiva de dichos impactos con carácter previo a la ejecución de las actuaciones previstas. Es competencia del PTP acometer el inventario de los elementos patrimoniales del ámbito de afección, así como establecer las medidas protectoras o preventivas y las correctoras con objeto de mitigar el impacto de tales actuaciones y no posponer dicho estudio a la fase de proyecto, cuando las modificaciones resultan más complejas y dilatan extraordinariamente el inicio de las obras.
- Se hace referencia a que la Memoria de Contenido Ambiental del PTP se ha limitado a consignar los yacimientos inventariados en la Carta Arqueológica del término municipal de Granadilla, de 1989. No se ha procedido a efectuar una prospección detallada del espacio con el fin de documentar yacimientos inéditos, intervención que se estima primordial a la vista de los diversos testimonios referidos a la riqueza arqueológica de la zona, en especial en los llanos situados al norte del Aeropuerto.
- En consecuencia, ha de constatarse la insuficiencia del contenido ambiental en materia de patrimonio histórico y la necesidad de efectuar una prospección detallada de, al menos, aquellos sectores que serán transformados como consecuencia de las diversas obras e infraestructuras a ejecutar, debiendo acometerse con la antelación suficiente como para garantizar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras que se estime oportuno adoptar.

INFORME

- En el Estudio de Contenido Medioambiental se incluye el apartado I.9 Patrimonio. Áreas y conjuntos arqueológicos y el Inventario de Patrimonio Arqueológico Municipal (como anexo), si bien es verdad que dicha información proviene del año 1989, es la más actualizada disponible y en base a la cual se han analizado los impactos ambientales de la PLS. Por otro lado, se considera que el estudio exhaustivo de los elementos pertenecientes al patrimonio histórico, tanto arqueológicos como etnográficos, ha de corresponder, en su caso, al planeamiento y proyectos de desarrollo establecido para cada uno de los sectores propuestos por el PTP.
- El PTP establecerá las indicaciones oportunas para que el planeamiento de desarrollo de la Plataforma (planes parciales, planes especiales, etc.) incluyan aquellos estudios

complementarios que se consideren necesarios, en los ámbitos que incluyan actuaciones que exijan una transformación del medio que pueda afectar al patrimonio arqueológico.

CONCLUSION

- Se propone estimar parcialmente las indicaciones presentadas en el informe, mediante la inclusión en la Normativa de las determinaciones necesarias para que el planeamiento y/o proyectos de desarrollo incluyan los estudios complementarios que sean necesarios para la protección del patrimonio arqueológico.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS AL DOCUMENTO DE AVANCE**

SUGERENCIA Nº	12 Y 13
REGISTRO Nº	24/269 21 enero 2005
SOLICITANTE	Dirección General de Calidad. Servicio de Biodiversidad de la Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Gobierno de Canarias

SÍNTESIS

1. Presencia en la franja costera de *Pimelia canariensis*, que figura en el CEAC en la categoría "Sensible a la alteración del hábitat". Necesidad de examinar in situ aquellas áreas que vayan a ser transformadas para determinar su presencia o no.
2. Discrepancias entre la cartografía sobre vegetación que contiene el estudio ambiental del PTP con la cartografía de vegetación de GRAFCAN (1998) y con el mapa de vegetación presentado en el Avance de las Normas de Conservación del Monumento Natural de Montaña Pelada.
 - a. cinturón halófilo costero: aparece en la cartografía del PTP.
 - b. áreas que en el PTP aparecen grafiadas como pastizales o herbazales en zonas bajas se contemplan como aulagares en la cartografía de vegetación de GRAFCAN y en el mapa de vegetación del Avance del Monumento Natural.
 - c. sectores de cardonal: estas áreas delimitadas por el PTP no aparecen reflejadas en el mapa de vegetación de GRAFCAN ni en el Avance de las NC de Montaña Pelada.
 - d. áreas desprovistas de vegetación en el PTP se señalan como cubiertas por tabaibal dulce en la cartografía de GRAFCAN y en el mapa de vegetación del Avance de las NC.

Se considera, por tanto, interesante comprobar sobre el terreno la situación actual a fin de asegurar que se ha caracterizado adecuadamente el ámbito donde se desarrollará el presente plan y realizar una minuciosa caracterización de las áreas a conservar al objeto de detectar tempranamente cambios no deseados.

3. Se recomienda analizar en el marco del PTP la posible incidencia sobre las poblaciones locales de flora y fauna silvestres amenazadas de los probables efectos barrera, fragmentación del hábitat, etc.
4. En relación a la afección sobre las praderas de fanerógamas marinas (*Cymodosea nodosa*), habrá que esperar a conocer la magnitud final del puerto de Granadilla para determinar el alcance del impacto. Esta especie está catalogada como SAH y sus comunidades están protegidas como hábitat por la Directiva europea.
5. A pesar de que en el Estudio ambiental se cita que el LIC "Sebadales del sur de Tenerife" ha sido declarado, entre otras cosas, para proteger *Chelonia mydas*, esto es incorrecto puesto que

la presencia de esta especie se considera ocasional en la zona. Por el contrario, la especie a proteger es *Caretta caretta* que, si bien no nidifica en el lugar, los sebadales si constituyen ambientes adecuados como zonas de insolación, descanso y alimentación.

6. El PTP asume la destrucción inevitable de la población de *Atractylis preauxiana* existente en la zona, especie incluida en el CEAC en la categoría en Peligro de Extinción. Necesidad de proponer desde el plan algún tipo de medida protectora o correctora.
7. No se presentan alternativas de ordenación y no se realiza un contraste con los criterios ambientales sobre las que se ha definido la única ordenación propuesta en el documento.
8. La ordenación propuesta se hace a prior de la valoración ambiental del territorio y sin tener en cuenta las conclusiones del mismo. Así, el grado de adecuación de las determinaciones del plan contrasta con los valores ambientales que presenta el territorio en determinados planos.
9. Se obvia la definición del ámbito de influencia de las actuaciones o los impactos previsibles sobre las diferentes variables ambientales, que resultan esenciales en cada momento.
10. Necesidad de un análisis coste-beneficio como herramienta imprescindible en el proceso de toma de decisiones y que permitirá conocer las bondades de las actuaciones propuestas y los riesgos y amenazas que se plantean.

INFORME

1. Los estudios de contenido ambiental se nutren habitualmente de la información bibliográfica existente así como de los datos proporcionados por el Servicio de Biodiversidad de la Dirección General del Medio Natural. No es objeto del Plan Territorial descubrir nuevas poblaciones aunque realiza chequeos de campo que están más encaminados a actualizar y contrastar la información documental existente que a generar nuevos datos.

Ninguna de estas fuentes cita la presencia de la especie dentro del perímetro de la plataforma, tal y como reconoce el propio Informe de la Viceconsejería.

Es prácticamente imposible un muestreo exhaustivo de todas las especies que conforman la flora y fauna del ámbito tanto por la disponibilidad de recursos económicos como por los plazos requeridos para la redacción y tramitación del Plan. Por otro lado, la metodología para el inventario de algunas especies requiere que se realice en estaciones del año que a veces no coincide con los tiempos administrativos. La delimitación de esas áreas sensibles tendría que ser delimitadas por el propio Servicio de Biodiversidad en base a la distribución actual de la especie y de sus características biológicas (movilidad, etc.).

2. Se ha comparado los planos a que hace referencia el informe y se han chequeado en el campo. Las delimitaciones y denominaciones de las formaciones vegetales a que hace referencia los apartados a, b y d de la síntesis se consideran más ajustadas a la realidad en el plano de vegetación de GRAFCAN y del Monumento Natural que en el Plano del Avance del Plan Territorial. La delimitación de otras clases de vegetación son ligeramente distintas en ambos documentos aunque no sustanciales.

En lo que se refiere al apartado c (presencia de Cardonales) la información del contenido ambiental del Avance es más acertada pues se reconfirmado la presencia de agrupaciones de cardones en determinados sectores del Tabaibal.



No obstante, y a pesar de que los cambios no suponen modificaciones sustanciales en la calidad para la conservación asignadas posteriormente a las unidades ambientales, se ha estimado conveniente sustituir el plano de vegetación del Avance por el de GRAFCAN para evitar futuras interpretaciones erróneas de los resultados, pero incorporando aquella información del plano de vegetación del Avance que se considera más acertada y actualizada. Paralelamente se actualiza la información escrita descriptiva de la vegetación.

Respecto a la solicitud de caracterización minuciosa de las áreas a conservar indicar que no es objeto del presente PTP.

3. En el documento de aprobación inicial del PTP se profundiza en este análisis tomando como información del entorno los planos de vegetación de GRAFCAN y la información del contenido ambiental del Plan General de Granadilla y los trabajos realizados por Guillermo Delgado y José Julián Naranjo sobre la Conservación de Aves Esteparias en Canarias y financiado por la Dirección General del Medio Natural. Se analiza exclusivamente el posible efecto barrera y fragmentación de hábitat sobre las poblaciones más sensibles de la biota del entorno y más concretamente de las aves esteparias.

Tal como se expone de manifiesto en el punto 1 del presente informe a las alegaciones nº 12 y 13, no hay datos fiables que acrediten la localización de *Pimelia canariensis* en el interior del recinto territorial objeto de ordenación. Tampoco es objeto del contenido ambiental del PTP un reconocimiento exhaustivo del área para identificar la existencia de poblaciones de esta especie por la imposibilidad material de llevarla a cabo, atendiendo tanto a la enorme extensión del ámbito como al carácter estratégico del plan. En consecuencia, el análisis del posible efecto barrera y de fragmentación del hábitat no valora la incidencia sobre esta especie.

4. Tal y como se menciona en la introducción al documento de contenido ambiental, no es objeto del Plan Territorial el análisis de la incidencia sobre el medio natural de aquellos planes y proyectos ya aprobados o ejecutados. En este sentido, la valoración ambiental debe centrarse, de acuerdo con el Decreto 35/1995, en lo que realmente ordena el Plan y que no es otra cosa que unas propuestas de organización de usos partiendo de unas infraestructuras existentes o con proyectos aprobados definitivamente (Puerto, Aeropuerto, ITER, etc.), y en la determinación de la infraestructura básica necesaria para que el conjunto funcione adecuadamente.
5. Se modifica el apartado correspondiente en el documento de contenido ambiental incorporando las sugerencias de la Dirección General. No obstante, según el proyecto LIFE-NATURALEZA NºB4-3200/97/24 sobre el área de distribución de *Caretta caretta* en Tenerife, la presencia de la tortuga boba en el área es casual y esporádica, y que en este caso es incorrecto emplear el término "rareza", máxime cuando no se trata de un endemismo sino de una especie de distribución mundial.
6. Habida cuenta del carácter estratégico del plan, resulta imposible desde el mismo establecer las medidas concretas de protección para la población de piña de mar (*Atractylis preauxiana*) existente en el ámbito. En todo caso, en el plan se localiza y evalúa la posible afección sobre esta especie y se deja abierto un abanico de medidas ambientales a adoptar, que pasan por: a) el traslado de las especies existentes a otros ámbitos con características análogas; y b) la adopción de medidas de conservación in situ. En el planeamiento de desarrollo que establezca la ordenación pormenorizada o, en su defecto, en el proyecto correspondiente, se adoptará la medida más conveniente en función de la necesaria conciliación entre los criterios ambientales y los técnico/funcionales.
7. Tal como recoge la normativa de aplicación, en el documento de Avance ha de incluirse las alternativas de ordenación y su evaluación ambiental (art. 11 del Decreto 35/1995) en términos de valorar los efectos diferenciales de cada una de ellas sobre el medio ambiente y su grado de

adecuación a los objetivos y criterios ambientales señalados. En el documento de aprobación inicial se subsana este error con la incorporación de tres alternativas de ordenación y su correspondiente valoración ambiental.

8. En el documento de aprobación inicial se realiza el ajuste oportuno entre las consideraciones ambientales y el modelo propuesto por el PTP.
9. La evaluación de los impactos previsibles sobre las variables ambientales en la fase de Avance sólo tiene sentido si se comparan varias alternativas de ordenación. En el documento de aprobación inicial, cuando el modelo territorial propuesto en el PTP está totalmente definido, si puede evaluarse las repercusiones ambientales del plan sobre cada una de las variables ambientales, adecuándose en este caso al carácter estratégico del plan.
10. El análisis coste-beneficio constituye una técnica más, entre otras tales como el análisis multicriterio, las técnicas de simulación o el análisis de impactos, que se emplea fundamentalmente para el análisis de alternativas. Dado que en este plan no tiene cabida el planteamiento de alternativas en cuando a determinados elementos estructurantes ya definidos, aprobados o en fase de ejecución, carece de sentido en el momento actual plantear un estudio de esta naturaleza.

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar parcialmente la alegación presentada en los puntos 2, 3, 5 y 6 y efectuar las correcciones pertinentes en el documento que se presenta para aprobación inicial.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS AL DOCUMENTO DE AVANCE**

SUGERENCIA Nº	14
REGISTRO Nº	22/263 22 de abril de 2005
SOLICITANTE	Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Gobierno de Canarias

SÍNTESIS

1. Ausencia de evaluación de alternativas de ordenación y estudio de sus consecuencias ambientales.
2. Señala que el documento de Avance pospone, de maneja errónea, a la fase de aprobación inicial la identificación de los impactos ambientales producidos por una ordenación "ya definida". Se entiende que es el Avance el documento que debe abordar dichos impactos en relación a las alternativas propuestas.
3. El informe indica que en el ámbito objeto de ordenación existen maretas, embalses, charcas y presas de importancia para la protección de ciertas especies de aves limícolas. En concreto, se refiere a dos espacios: la maretta de la Playa del Vidrio y la charca de Ciguaña. Concluye que debería tenerse en cuenta su inclusión en el inventario ambiental al objeto de que se realice convenientemente su diagnóstico ambiental.
4. El documento de contenido ambiental debe incorporar la Zona de Servicio Portuaria en el inventario, al objeto de que el diagnóstico pueda analizar la adecuación de usos prevista en el PTP.
5. Se indica, de cara a la evaluación ambiental correspondiente, que las actuaciones previstas para sistemas básicos de abastecimiento, saneamiento y riego exceden los límites estrictos del ámbito del PTP.
6. En el informe se propone considerar la posibilidad de que los barrancos del Charcón, El Helecho, El Cobón, Tagoro se clasifiquen como suelo rústico habida cuenta de su valor paisajístico y función ecológica.
7. En el informe se propone contemplar la posibilidad de que el plan categorice la Charca de la Ciguaña (Embalse de El Saltadero) como suelo rústico de protección natural, atendiendo a su interés como área de reposo y alimentación para especies invernantes.
8. Necesidad de preservar el Llano de los Patos, por su relevancia como área de nidificación de varias especies protegidas, adscribiendo los terrenos a una categoría de suelo rústico de protección ambiental, compatible con el suelo rústico de protección de infraestructuras.

INFORME

1. Ciertamente en el documento de Avance ha de incluirse las alternativas de ordenación y su evaluación ambiental (Art. 11. c del Decreto 35/1995) en términos de efectos sus efectos diferenciales de cada una de ellas sobre el medio ambiente y su grado de adecuación a los objetivos y criterios ambientales definidos. En el documento de aprobación inicial se subsana este error con la incorporación de tres alternativas de ordenación y su correspondiente valoración ambiental.
2. En lo que se refiere a que en el documento de Avance se indica que se pospone a la fase de aprobación inicial la identificación de los impactos ambientales producidos por una ordenación definida, tan sólo pretende cumplir fielmente el citado Decreto. En el Avance se realiza la evaluación ambiental de la ordenación propuesta con el alcance que el propio Decreto establece y que evidentemente se deriva del alcance de la ordenación en esta fase. Tal y como establece el Art. 10 del Decreto corresponde a la fase de aprobación inicial, entre otras: la identificación de las determinaciones del plan potencialmente generadoras de impacto y valoración detallada y signo de los impactos inducidos en las determinaciones entendidas en el Plan.
3. La importancia de la presa de Ciguaña como enclave singular en el contexto municipal e insular es discutible en la medida de que el único hecho que la diferencia con respecto al resto de las presas y embalses del municipio es que en ella se constató hace casi dos décadas la cría de una pareja de chorlitejo patinegro y de chorlitejo chico. La presa de Ciguaña hace años que ha dejado de estar funcional desde el año 1995 pues desde entonces no se llena de agua. Además no se conocen datos recientes de cría de las especies citadas. En cualquier caso, la cría de una pareja de ambas especies no supone un argumento de peso como para considerar que el enclave es vital para la supervivencia de estas especies amenazadas. Aún así, es evidente que debido a las condiciones de aridez de las zonas costeras del sur, las charcas y embalses constituyen puntos importantes para la fauna en general cuya recuperación sería deseable pero no se estima conveniente su inclusión en el inventario ambiental como área de interés faunístico.

En lo que se refiere la Maretta de la playa del Vidrio no existen referencias bibliográficas que resalten la importancia de este enclave para la ornitofauna comarcal. Únicamente el contenido ambiental de Granadilla hace alusión a este punto costero de manera genérica como hábitat potencial para las especies limícolas por sus propias características. Además no existe la presunta Maretta.

4. El principal objetivo del Plan Territorial Parcial es, según expone la propia corporación insular en el Decreto del Cabildo Insular emitido el 20 de julio de 2004 es desarrollar de forma coordinada las propuestas de ordenación básica de los sistemas generales de infraestructuras, comunicaciones, equipamientos, áreas funcionales, régimen de usos y condiciones de la edificación en ámbitos diferenciados según su utilización dentro de la Operación Singular Estructurante. El objetivo ambiental del Plan Territorial Parcial es evaluar los impactos de las **nuevas propuestas** y no de los proyectos concretos que cuentan con sus propios estudios de impacto. En todo caso, es objetivo del Plan valorar la afección ambiental conjunta de todas las actuaciones en el ámbito para el cual va a dar propuestas de coordinación.



El Plan Insular, instrumento jerárquicamente superior al Plan Territorial Parcial no ordena el medio marino y, el Plan Territorial Parcial, como instrumento de desarrollo del primero no debe ordenarlo tampoco, más aún cuando su objetivo es el establecimiento de actuaciones y medidas de coordinación que se ubican todas en el medio terrestre. No existen propuestas novedosas para el medio marino, por lo que el estudio de sus características ambientales no aporta elementos significativos que permitan contrastar la adecuación ambiental de los objetivos de ordenación del Plan.

5. Debido al carácter marcadamente estratégico del Plan, las redes de infraestructuras a que alude el informe no pueden detallarse con la precisión requerida para evaluar los impactos generados. Prueba de ello es que su plasmación cartográfica se resuelve a modo de esquema, con un carácter indicativo, de forma que resulta imposible prever su ubicación exacta (en el caso de elementos puntuales) o su trazado (si se trata de conducciones y canalizaciones). Por tanto, la evaluación ambiental de estos elementos pasa por la propuesta de medidas ambientales –muy genéricas- para su adecuada integración o la identificación de las áreas de mayor interés natural en el ámbito ordenado a efectos de su conservación.
6. Acorde a las propuestas del propio contenido ambiental del documento de Avance del PTP, en el documento de aprobación inicial se incluyen dentro de los ámbitos de protección.
7. El PTP no categoriza el suelo rústico y tampoco se plantea ninguna iniciativa concreta que afecte a esta infraestructura hidráulica; de hecho, es uno de los elementos contemplados expresamente en el sistema básico de riego. Además, no se considera necesaria su clasificación como suelo rústico de protección natural, entre otras cosas, porque es suficiente mantener la infraestructura y esto se consigue como protección de la infraestructura. Lo importante es garantizarse la supervivencia del hábitat, es decir, la de la infraestructura y no necesariamente se consigue a través de su consideración como ámbito de protección natural. Por otro lado, en la actualidad su importancia como área de interés faunística es más que discutible.
8. El PTP no categoriza suelo. Además en cuanto a la conservación del llano de El Pato, a pesar de estar incluido en ámbitos de protección de infraestructuras, no se contemplan actuaciones que puedan causar la destrucción del hábitat.

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar la alegación presentada en los puntos 1 y 6, y parcialmente el punto 5. Se efectúa las correcciones pertinentes en el documento que se presenta para aprobación inicial.