

ANEXO II-B

Contestación a las Alegaciones e Informes Recibidos a la Aprobación Inicial

ALEGACIONES PRESENTADAS AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

1. D. Sergio Alfonso Díaz.
2. Unión eléctrica de Canarias Generación, S.A.U.
3. Distribuidora oficial, S.A.U. (DISA).
4. Unelco Endesa. Endesa Distribución Eléctrica, S.L.
5. Grupo Socialista del Cabildo de Tenerife.
6. Ayuntamiento de Granadilla de Abona.
7. Ayuntamiento de Granadilla de Abona (remisión de la alegación de Sergio Alfonso Díaz).
8. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). Dirección de Planificación de Infraestructuras.

INFORMES EMITIDOS AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

1. Viceconsejería de Ordenación Territorial.
2. Dirección General de Ordenación del Territorio.



PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

INFORME TÉCNICO A LAS ALEGACIONES PRESENTADAS A LA APROBACIÓN INICIAL

ALEGACIÓN Nº	1 y 7
REGISTRO Nº	60418 de 17 de mayo de 2006
SOLICITANTE	D. Sergio Afonso Díaz

SÍNTESIS

Señala que la parcela catastral nº 39 del polígono 4 del catastro de rústica correspondiente al término municipal de Granadilla de Abona, propiedad de su madre, está sometido a régimen de protección ("paraje natural a proteger") según lo dispuesto en el Plan Territorial Parcial (PTP) de la Plataforma Logística del Sur (PLS). Expone que quiere destinar la propiedad a la agricultura ecológica y aclara que en el pasado dicha propiedad ya registró actividad agrícola, aunque los terrenos no se cultivan desde hace más de quince años.

Añade que estos terrenos, que están protegidos según la ordenación establecida por el Plan Territorial Parcial, se ubican en la unidad ambiental nº5 "Cultivos intensivos de Bernardino-El Saltadero-El Topo", ámbito que según la memoria de contenido ambiental del plan tiene una calidad para la conservación baja. Por el contrario, los terrenos adyacentes a su finca, situados en la unidad ambiental nº6 "Hoyos Blancos", tienen una calidad para la conservación media y engloba formaciones pumíticas que, a juicio del interesado, son espacios dignos de ser protegidos.

Por todo ello estima que la banda de protección o corredor libre que afecta a sus terrenos debería desplazarse hacia el Este, englobado la unidad ambiental nº 6 que detenta mayor valor natural que la nº5. De esta manera se consigue un triple objetivo:

- favorecer las migraciones de aves, que tienen varias zonas para repostar agua dulce en las charcas;
- proteger las "coladas blancas" (depósitos piroclásticos de naturaleza sálica) que se encuentran en los barrancos con interés ecológico y arqueológico.
- mantener corredores visuales libres de cualquier uso.

INFORME

En la alegación se plantea el desplazamiento hacia el Este de franja de protección delimitada por el PTP en el entorno del barranco de la Barca, que afecta a la parcela analizada. Este desplazamiento conlleva la protección de los terrenos incluidos en la unidad nº6 "Hoyos Blancos" que detentan una mayor calidad ambiental.

Si bien debe admitirse que la memoria ambiental del plan atribuye a la unidad mencionada una calidad para la conservación "media" derivada de una mayor naturalidad y de un valor paisajístico más elevado que las unidades adyacentes, dicha unidad "no posee elementos biológicos o geológicos de interés o amenazados" que la hagan acreedora de una mejor valoración. Ni siquiera tiene interés faunístico como corredor ecológico entre el Monumento Natural de Montaña de Ifara y los Riscos, al norte, y el Monumento Natural de Montaña Pelada y la Reserva Natural Especial de Montaña Roja, al sur,

para el paso de las aves esteparias, tal como se indica en las págs. 98 y 99 del Estudio de contenido ambiental.

Efectuada esta matización, es preciso aclarar que la integración ambiental de las actuaciones previstas en el ámbito de la Plataforma Logística del Sur se fundamenta en tres criterios:

- la conservación de aquellos ámbitos que detentan un mayor valor ambiental y que en la Memoria de Contenido Ambiental del plan se identifican como áreas con una calidad para la conservación "alta" o "media-alta".
- la configuración de corredores paisajísticos paralelos al trazado de la red viaria prevista.
- la preservación de la red hidrográfica por la función ecológica y el valor paisajístico de los cauces de barranco (barrancos de El Río, del Helecho, del Cobón, de Las Monjas, del Charcón, etc.). Desde el PTP se brinda protección directa a algunos de ellos, entre los cuáles está el barranco de la Barca, o bien se dan instrucciones al planeamiento de desarrollo (Plan Parcial) para que incorpore estos espacios en sus áreas libres.

A continuación se analiza la repercusión de cada uno de ellos sobre la parcela catastral objeto de análisis.

Como se detalla en la pág. 86 de la memoria de contenido ambiental del plan, ninguna de las unidades ambientales objeto de discusión (nº5 "Cultivos intensivos de Bernardino-El Saltadero-El Topo" y nº6 "Hoyos Blancos-Llanos Letrados") tiene una calidad para la conservación "alta" o "media-alta"; por tanto la delimitación de la franja de protección a la que se alude en la alegación no tiene relación alguna con este criterio.

En cuanto a la conformación de corredores paisajísticos vinculados a la infraestructura viaria, el plan prevé un nuevo acceso Este al Aeropuerto de Tenerife Sur (vial de interconexión 5), que atraviesa la unidad ambiental nº5. Este acceso, de carácter estructurante y de primer nivel, será funcional a largo plazo. El PTP dispone un corredor paisajístico paralelo a esta vía, concebido como un espacio libre que actúa a modo de filtro con los Parques de Actividad previstos. Este corredor afecta parcialmente a la parcela catastral analizada según se observa en el plano 0.01 "Ordenación General", si bien debe señalarse que la incidencia sobre la parcela no es directa en tanto la naturaleza funcional y estratégica del plan hace que sus determinaciones sobre el territorio no se traduzcan en afecciones precisas sino que tienen cierta flexibilidad, entre ellas el trazado definitivo del vial de interconexión y la delimitación precisa de los espacios libres asociados al mismo, extremos ambos que serán fijados por el Plan Parcial que establezca la ordenación completa.

Respecto a la preservación de la red hidrográfica, el plan delimita un espacio de protección de barranco coincidente con el cauce principal del barranco de La Barca y dos cauces tributarios del mismo. Esta franja, que engloba buena parte de la superficie comprendida en la parcela estudiada, constituye uno de los elementos integrantes de la red de sistemas básicos de la PLS. Por tanto, difícilmente puede tener cabida un desplazamiento del ámbito de protección hacia el Este, como se plantea en la alegación, en la medida en que la cuenca hidrográfica del barranco de la Barca quedaría relegada del destino atribuido por el PTP como espacio de protección. En todo caso, es necesario advertir que la afección real de la banda de protección sobre la parcela catastral no se conocerá hasta que el Plan Parcial que corresponda establezca la ordenación pormenorizada.

CONCLUSION

La parcela nº 4 del polígono 39 del catastro de rústica del término municipal de Granadilla de Abona se encuentra englobada por el corredor paisajístico vinculado al vial de interconexión nº5 y, en mayor medida, por el ámbito de protección que el PTP delimita en la cuenca del barranco de la Barca. No obstante, la naturaleza estratégica del plan hace que sea prematuro valorar de forma exacta la afección que estas determinaciones tienen sobre la parcela referida, cuestión que sólo podrá dilucidarse en el marco del Plan Parcial que fije la ordenación pormenorizada.



En cualquier caso, lo que resulta evidente es que según la información aportada por el Estudio Ambiental del plan, la unidad nº 6 "Hoyos Blancos" carece de un valor ambiental que respalde el traslado de la franja de protección estudiada hacia la misma. Por el contrario, la parcela se sitúa en un ámbito merecedor de protección correspondiente a la cuenca hidrográfica del barranco de la Barca.

En consecuencia, no se justifica el desplazamiento del área de protección al Este de la parcela afectada.

PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR**INFORME TÉCNICO A LAS ALEGACIONES PRESENTADAS A LA APROBACIÓN INICIAL**

ALEGACIÓN Nº	2
REGISTRO Nº	61076 de 18 de mayo de 2006
SOLICITANTE	Unión Eléctrica de Canarias Generación, S.A.U.

SÍNTESIS

- Se considera necesaria e imprescindible la **coordinación entre la totalidad de organismos y entidades, públicas o privadas, implicadas en el PTP, encaminada a compatibilizar las actividades a desarrollar en su entorno de actuación.** Sobre ello se incide repetidamente a lo largo de los documentos que constituyen el PTP, objetivos fundamentales del mismo.
- Se expone la **necesidad de compatibilizar la actividad que en la actualidad desarrolla UNIÓN ELÉCTRICA DE CANARIAS GENERACIÓN, S.A.U.** en sus instalaciones de generación de energía eléctrica, Central Térmica de Granadilla, ubicadas en el sector A.E.2 (Área Especial de Infraestructuras Básicas) del Polígono Industrial de Granadilla, con las diferentes infraestructuras insulares recogidas en el PTP, principalmente con el futuro Puerto de Granadilla y sus infraestructuras complementarias.
- Las **posibles afecciones de las infraestructuras contempladas en el PTP** son principalmente:
 - Sistema viario de la Plataforma, y en concreto el **Nuevo Acceso Este al Futuro Puerto Comercial de Granadilla.**

El trazado orientativo que se propone recorre el frente costero de la Central Térmica. El trazado se plantea por terrenos de dominio público otorgados en concesión vigente a UNIÓN ELÉCTRICA DE CANARIAS GENERACIÓN S.A.U. mediante Orden Ministerial de 4 de mayo de 1993, con un periodo de vigencia de 30 años.

En dicha franja se encuentran ubicadas diversas instalaciones vitales para el funcionamiento de la Central.

Disponer del frente marítimo de la parcela, libre de obstáculos para la ejecución de futuras obras de captación y descarga de agua de refrigeración, de vital importancia para las futuras ampliaciones encaminadas a garantizar la cobertura de la creciente demanda de energía eléctrica en la isla de Tenerife.

La sección tipo propuesta para el corredor viario se considera incompatible con el normal funcionamiento de la Central Térmica.

Se considera que ha de hacerse hincapié en la necesaria coordinación y compatibilización entre las actividades presentes en el ámbito territorial de la Plataforma y las actuaciones por desarrollar.
 - **Red de saneamiento de aguas residuales, y en concreto la modificación de trazado del emisario submarino del Polígono Industrial.**

El trazado orientativo que se propone para dicha instalación recorre el frente costero de la Central Térmica.

En dicho frente costero se sitúan en la actualidad los dos emisarios submarinos con los que cuenta la Central para la evacuación de las aguas de refrigeración de la instalación. Los emisarios cuentan con las preceptivas autorizaciones de vertido y concesiones de ocupación de dominio público.

La construcción de un emisario submarino en la zona que se propone puede afectar, en la fase de obras, a los emisarios ya existentes poniendo en riesgo el normal

funcionamiento de la Central Térmica. Por otro lado, la ocupación del fondo marino podría imposibilitar en el futuro la ampliación de las instalaciones de descarga de agua de refrigeración.

- **Red de evacuación de aguas pluviales, y en concreto el canal de protección de la dársena del puerto.**

El punto de descarga propuesto para dicha instalación se encuentra en el frente costero de la Central Térmica.

Dada la amplitud de las cuencas de los barrancos cuyos caudales de avenida han de ser recogidos por el canal de protección y dado el carácter torrencial de las lluvias que normalmente se producen en la zona, es de prever que las aguas arrastren hasta el mar gran cantidad de material flotante y tierras en suspensión.

El sistema de captación de agua de mar para refrigeración de una Central Térmica es una instalación vital para su correcto funcionamiento. No solo se debe aportar el caudal suficiente de agua sino que la calidad de esta, en ausencia de sólidos en suspensión, ha de ser tal que no afecte a los diferentes elementos que configuran el sistema.

Se incide en la necesidad de coordinar y compatibilizar las actividades presentes en el ámbito territorial de la Plataforma y las actuaciones a desarrollar.

Se solicita que se cite explícitamente a UNELCO como agente a coordinar en todas aquellas actuaciones que pudiesen afectar al normal funcionamiento de la Central Térmica de Granadilla y a su desarrollo y futuras ampliaciones, en lo referente a cada una de las afecciones de las infraestructuras contempladas con anterioridad, nuevo acceso este al futuro Puerto Comercial de Granadilla, modificación de trazado del emisario submarino del Polígono Industrial y red de evacuación de aguas pluviales y canal de protección de la dársena del puerto (cuadro de actuaciones coordinadas en la PLS del documento de Ordenación).

- Lo expuesto hace hincapié en **garantizar la compatibilidad de los usos asignados y minimizar las posibles interferencias entre ellos y la necesidad de la adecuada coordinación entre la totalidad de los organismos y entidades implicadas, espíritu del Documento de Aprobación Inicial del PTP.**

Múltiples referencias a la necesidad de coordinar todas las actuaciones propuestas en el PTP, se cita textualmente: "El proceso de información pública y aprobación del Documento de Aprobación Inicial será el marco más adecuado para consensuar las propuestas estructurantes entre el Cabildo Insular, el Ayuntamiento de Granadilla de Abona, la Autoridad Portuaria, Aena, el Polígono Industrial de Granadilla y los organismos competentes en cada una de las redes de la Plataforma".

Se considera imprescindible el concurso de representantes de aquellas empresas que, aún de carácter privado, prestan un servicio básico y esencial a la sociedad, caso de UNELCO.

Una instalación de generación de energía eléctrica moderna, eficiente, respetuosa con el medio ambiente y con posibilidad de crecimiento para adaptarse a los incrementos de la demanda es indispensable para el crecimiento económico de la isla y para el bienestar de la sociedad tinerfeña en general.

INFORME

- Con relación a la solicitud de que se cite explícitamente a UNELCO como agente a coordinar en todas aquellas actuaciones que pudiesen afectar, de una manera u otra, al normal funcionamiento de la Central Térmica de Granadilla y a su desarrollo y futuras ampliaciones, hemos de informar que se estima imprescindible, de cara a la viabilidad de la operación, tal como se indica en el capítulo VI de la Memoria de Ordenación una intervención coordinada de los distintos agentes, por lo que se informa favorable la sugerencia y se propone incluir a UNELCO como agente en el "Cuadro de Actuaciones Coordinadas en la PLS" y en todas aquellas referencias de la memoria en las que sea necesario su participación, para garantizar su participación en las decisiones de coordinación entre todos los agentes intervinientes.
- La vía planteada en el frente costero como Nuevo Acceso Este al Futuro Puerto Comercial de Granadilla, es considerada como una actuación imprescindible para la correcta articulación de la

Plataforma y, en concreto, para el acceso al puerto. No obstante, las determinaciones (incluidas en los planos de ordenación) en relación con el desarrollo de la vía tienen un carácter meramente indicativo. En este sentido, la concreción del trazado y las características constructivas finales se encuentran remitidas a la redacción del planeamiento de desarrollo y proyecto constructivo correspondiente. La formulación de estos instrumentos exige que en fases posteriores se lleven a cabo los oportunos análisis de viabilidad, acuerdos, coordinación entre agentes intervinientes, etc. lo que permitirá, en la medida de lo posible, que no se establezcan nuevas afecciones o servidumbres a las instalaciones de Unión Eléctrica de Canarias Generación, S.A.U. y se coordinen las actuaciones con los futuros planes de expansión de la central energética.

- o En la línea de los argumentos expuestos en el apartado anterior la modificación del trazado del emisario submarino del Polígono Industrial, la red de evacuación de aguas pluviales y el canal de protección de la nueva dársena del puerto necesitará de la coordinación de todos los agentes afectados. En este sentido, habrá de buscarse unas alternativas de trazado y localización que compatibilicen: la ejecución de estas infraestructuras vitales para el polígono industrial con los requerimientos de la central energética; evitando, en la medida de lo posible, la creación de nuevas afecciones, servidumbres o usos incompatibles con el correcto funcionamiento de la Central Térmica.
- o La garantía de compatibilización de todas las actuaciones a realizar es uno de los objetivos principales establecidos por este Plan Territorial Parcial. De este modo, en la Memoria de Ordenación, en el apartado VI.2.1, dentro del denominado "Cuadro de Actuaciones Coordinadas en la PLS", se relacionan cada uno de los agentes que deben intervenir en cada una de las operaciones que exigen ser sometidas a procesos de coordinación.

CONCLUSION

- o En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar la alegación presentada de acuerdo con lo apuntado anteriormente.

PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR**INFORME TÉCNICO A LAS ALEGACIONES PRESENTADAS A LA APROBACIÓN INICIAL**

ALEGACIÓN Nº	3
REGISTRO Nº	61077 de 18 de mayo de 2006
SOLICITANTE	Distribuidora Industrial, S.A.U. (Disa)

SÍNTESIS

- Se entiende como un hecho positivo que el Documento para Aprobación Inicial del PTP establezca que el trazado del tramo del corredor central entre el Polígono Industrial y el Área de Reserva Portuaria tiene carácter indicativo en trazado y sección, con una altimetría también indicativa, teniendo que coordinarse entre esta empresa, Polígono Industrial de Granadilla y Autoridad Portuaria, siendo el carácter de esta determinación de obligado cumplimiento.

- Sería deseable que el documento definitivo estableciera, también como norma de obligado cumplimiento, y dentro de la referida coordinación entre las partes intervinientes, Disa, Polígono Industrial de Granadilla y Autoridad Portuaria, que el trazado del corredor mantenga en todo caso las distancias de seguridad respecto de las unidades destinadas a almacenar propano en la Planta de Llenado de G.L.P.

De no mantener las distancias de seguridad con las 3 unidades de almacenamiento de GLP afectadas, dos esferas de 800 y 450 m³ cada una, y un depósito cilíndrico horizontal de 120 m³, éstas quedarían fuera de servicio, junto con la totalidad de la Planta de Llenado de GLP.

En estos momentos no existe alternativa para la ubicación de la única Planta de Llenado de GLP, al estar ya comprometido el resto de la parcela de Disa para futuras ampliaciones, no disponiendo terrenos alternativos en la Isla para su traslado.

Disa adquirió los terrenos al Cabildo Insular de Tenerife (años 1989 y 1990) con la intención de construir un Parque de Almacenamiento de Productos Petrolíferos que pudiera dar cabida a las necesidades de suministro de la Isla de Tenerife a largo plazo.

En el PIOT se establece el marcado carácter estratégico de este tipo de instalaciones. Lo más adecuado y razonable sería respetar las actividades de esta índole ya consolidadas, máxime cuando existe todavía alternativa de suelo suficiente como para trasladar paralelamente al NO el eje de la vía del corredor central, hasta el punto en que no afecte las distancias de seguridad respecto de las unidades de almacenamiento de propano.

- En el Plano O.04.4. Infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones se mantiene la salida desde la Central Eléctrica de Unelco-Endesa de líneas aéreas de 220 y 66 Kv y su paso atravesando las Instalaciones de Disa. No se cita en el documento salvo en el contenido del Informe Técnico a las sugerencias presentadas al documento de avance el que *“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”*. Se incluye también que ciertas conexiones de la red puedan requerir ser trazadas por los pasillos naturales protegidos.

Esta afección merece el mismo tratamiento que el dado a la vía del corredor central del Polígono, siendo deseable que el documento de Normativa definitivo contemple como norma de obligado cumplimiento la coordinación entre los sujetos afectados, manteniendo como elemento prioritario el paso de los tendidos eléctricos de 220 y 66 Kv a través de los cauces de los barrancos de Tagoro y del Cobón.

- Se solicita la inclusión en el documento final la obligatoriedad de evitar afecciones sobre la parcela propiedad de Disa que impidan el normal desarrollo de su actividad de Instalación de Recepción, Almacenamiento y Distribución de Productos Petrolíferos.

INFORME

- La vía planteada entre las Instalaciones de DISA y el sector de suelo SP2-01, Prolongación Este del Corredor Central, es considerada como una actuación imprescindible para la correcta articulación de todas las áreas funcionales y la integración de las mismas en la estructura global planteada para la PLS. No obstante, las determinaciones incluidas en los planos de ordenación en relación con el desarrollo de la vía tienen un carácter meramente indicativo. En este sentido, la concreción del trazado y las características constructivas finales se encuentran remitidas a la redacción del planeamiento de desarrollo y proyecto constructivo correspondiente. La formulación de estos instrumentos exige que en fases posteriores se lleven a cabo los oportunos análisis de viabilidad, acuerdos, coordinación entre agentes intervinientes, etc. lo que permitirá, en la medida de lo posible, que se establezcan las mínimas afecciones o servidumbres a las instalaciones de DISA y se coordinen las actuaciones previstas, especialmente, entre el polígono industrial y los futuros planes de expansión de la empresa.
- 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.

En cualquier caso, debido a la preocupación manifestada por DISA, y para evitar futuras interpretaciones no deseadas, se propone incluir en el documento normativo la exigencia de coordinación entre los sujetos afectados, manteniendo en el tramo señalado como criterio prioritario, siempre que técnica y ambientalmente sea viable, que el paso de los tendidos eléctricos de 220 y 66 Kv se efectuará a través de los cauces de los barrancos de Tagoro y del Cobón.

CONCLUSION

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



PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

INFORME TÉCNICO A LAS ALEGACIONES PRESENTADAS A LA APROBACIÓN INICIAL

ALEGACIÓN Nº	4
REGISTRO Nº	61962 de 19 de mayo de 2006
SOLICITANTE	Unelco Endesa. Endesa Distribución Eléctrica, S.L.

SÍNTESIS

- La línea de Alta Tensión a 220 Kv desde la Central Eléctrica de Granadilla hasta la Subestación Eléctrica Los Vallitos sobre la que en el Documento de Aprobación Inicial del PTP se cita que está en construcción y cuyo trazado está pendiente de confirmar con Unelco (Esquema de Diagnóstico: Infraestructuras de Energía Eléctrica y Telecomunicaciones) tiene solicitada la Autorización administrativa, la Declaración de Utilidad Pública y la Aprobación de Proyecto de Ejecución en la Dirección General de Industria y Energía del Gobierno de Canarias desde el 16 de febrero de 2006.
- Dicha Línea de Alta Tensión será un elemento fundamental de la organización y el funcionamiento territorial y urbano de la comarca del SW de Tenerife, sobre todo para su esquema de futuro inmediato. La creciente demanda de energía eléctrica en el suroeste de la isla, desde la década de los 90, hace que el suministro así como la calidad del servicio eléctrico no estén garantizados en la actualidad con la red de transporte de energía eléctrica existente. Por lo tanto, la Línea de Alta Tensión, cuya implantación y funcionamiento influirán de forma sustancial en el desarrollo del territorio, será una infraestructura básica para la vida colectiva.
- Se solicita la inclusión del trazado y características de la Línea de Alta Tensión a 220 Kv desde la Central Eléctrica de Granadilla hasta la S.E. Los Vallitos en los documentos y planos del PTP.

INFORME

- Durante la fase de redacción del PTP la Línea Eléctrica de Alta Tensión a 220 Kv desde la Central Eléctrica de Granadilla hasta la Subestación Eléctrica Los Vallitos se encontraba en fase de proyecto. Por este motivo se procedió a incluir para la Aprobación Inicial del PTP la posterior confirmación de su trazado y características, sin menos cabo de su integración en el global del Plan y su coordinación definitiva con el resto de infraestructuras y organismos intervinientes. Es ahora pasada la fase de Aprobación Inicial y de exposición pública, y una vez aprobado su proyecto de ejecución mediante la Declaración de Utilidad Pública del Gobierno de Canarias de 16 de febrero de 2006, cuando se procede a la actualización e incorporación de toda aquella información referente a la mencionada línea eléctrica que sea necesaria para la correcta tramitación y coordinación del Plan.
- De acuerdo a lo anterior se procederá a incluir el trazado de la línea eléctrica en los documentos y planos integrantes del PTP.

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar la alegación presentada de acuerdo con lo apuntado anteriormente.

PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

INFORME TÉCNICO A LAS ALEGACIONES PRESENTADAS A LA APROBACIÓN INICIAL

ALEGACIÓN Nº	5
REGISTRO Nº	62208 de 19 de mayo de 2006
SOLICITANTE	Grupo Socialista del Cabildo de Tenerife

SÍNTESIS

- **1. RESERVA DE SUELO ESTRATÉGICO**
Se entiende que el suelo de la Plataforma Logística no debe servir para recolocar empresas ya ubicadas en la isla de Tenerife o ubicar empresas que podrían situarse en otros suelos industriales de la Isla, sino que debe servir principalmente para diversificar la economía insular. Se proponen medidas concretas, entre ellas, que dentro del Plan se proceda a **reservar una importante superficie de suelo, de reserva estratégica**, para posicionar en la isla alguna importante empresa nacional o internacional que realmente suponga la entrada de una nueva actividad económica con importante potencial de desarrollo en la comunidad autónoma Canaria y que pueda proyectar sus actividades comerciales hacia el exterior, especialmente hacia la costa occidental africana.
- **2. POTENCIACIÓN DE LAS CONCESIONES CON LAS NUEVAS EMPRESAS**
Se entiende, que la parte normativa del Plan debe contemplar que el suelo mejor situado dentro de la Plataforma en relación con las grandes infraestructuras de que está dotada (puerto y aeropuerto, principalmente), no sea vendido a particulares sino que sea cedido en régimen de concesión por períodos prolongados de tiempo, a través del pago de un canon que permita el desarrollo de la plataforma y su mantenimiento. De esta forma, pasado el periodo concesional, se puede recuperar el suelo y volver a ofrecerlo a nuevas empresas que mantuvieran una dinámica de constante renovación del tejido productivo de la Plataforma. Esta fórmula es la preferida por muchas empresas internacionales al establecerse en distintas localizaciones geográficas, además de permitir preservar el atractivo de las parcelas de suelo mejor situado de la plataforma.
- **3. GARANTIZAR LA ACTIVIDAD Y EVITAR SUBDIVISIONES**
Es necesario introducir mecanismos dentro del Plan que garanticen que las parcelas vendidas o cedidas en régimen de concesión mantengan su actividad económica y no sean subdivididas, atomizándolas, con lo que se perdería a largo plazo su función original de polos de atracción de grandes empresas.
- **4. POLÍTICAS DE APOYO A LA DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA**
Se entiende que el Plan debe contemplar la involucración de las distintas administraciones concurrentes, a través del ente consorcial, para el establecimiento de políticas de apoyo a empresas que supongan un impulso a la diversificación económica insular.
- **5. TIPOLOGÍAS DE PARQUES DE ACTIVIDAD**
El Plan debe justificar más en profundidad la ubicación de las tipologías de Parques de Actividad a partir de las características del entorno y de las infraestructuras y dotaciones existentes, demostrando un mayor énfasis en lograr que la Plataforma asuma verdaderamente el papel

diversificador de la economía insular y de concentración de un tejido industrial que no se pueda ubicar en otro suelo industrial de la Isla.

- **6. PARQUE TECNOLÓGICO-EMPRESARIAL**
Se estima que el Plan debe ser más ambicioso en cuanto a la ubicación de un verdadero parque tecnológico-empresarial, planteando de una forma clara las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades de este tipo de infraestructuras. Dicho parque debe ser planteado a largo plazo, surgiendo principalmente a partir de las propias demandas de actividades de I+D y de alto valor añadido de las empresas ubicadas dentro de la plataforma.
- **7. COMPROMISO CON INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS**
El documento señala que en el ámbito de la Plataforma existe una grave carencia de infraestructuras básicas, especialmente en agua de abastecimiento, tratamiento de aguas residuales, infraestructura de riegos, infraestructura de telecomunicaciones, conexiones de carreteras, gestión de residuos industriales, etc. Dichas infraestructuras son básicas para garantizar un adecuado atractivo a la ubicación de empresas que supongan un impulso a la diversificación económica insular, y su carencia a día de hoy hace imposible que las empresas a ubicar dentro de la plataforma puedan acceder a certificaciones medioambientales de carácter internacional (EMAS, ISO14001, etc.). Debe aumentarse el compromiso del Plan con estas infraestructuras, garantizando su desarrollo inmediato con el apoyo de las administraciones insular y regional para su ejecución.
- **8. INFRAESTRUCTURAS Y DOTACIONES EN EL ENTORNO**
Debe existir un compromiso con el aumento de infraestructuras y dotaciones en el entorno de la Plataforma, para así aumentar sus posibilidades de éxito. Se propone que debe haber un compromiso dentro del Plan con el establecimiento de un centro de formación profesional de referencia en el núcleo de San Isidro, así como la dotación adecuada de este núcleo urbano, que será posiblemente la principal zona residencial para trabajadores de la plataforma. Se entiende que dicho compromiso debe articularse a través de un Plan Especial que haga un diagnóstico de la situación actual y proponga las medidas adecuadas en consonancia con el previsible desarrollo de la Plataforma.
- **9. PREPARAR LA ESTACIÓN DE TREN DE SAN ISIDRO PARA MERCANCÍAS.**
Se entiende que es necesaria una reserva de suelo para un ramal de vía de tren y un intercambiador de mercancías junto a la estación de tren de San Isidro, que permita el envío de las mismas hacia el área metropolitana y hacia las otras islas de la provincia occidental a través del puerto de Fonsalía. También debe contemplarse una reserva de suelo suficiente para un intercambiador de viajeros tren – guagua – vehículo privado.
- **10. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DE ENERGÍA**
Es necesaria la adecuada plasmación de las infraestructuras de transporte de energía en el espacio de la Plataforma, especialmente en lo referente a las líneas eléctricas de alta tensión y los gasoductos de alta presión que puedan abastecer las principales áreas poblacionales de la Isla. Se echa en falta el trazado de la nueva línea de 220 Kv que une la Central de Granadilla con la subestación de Los Vallitos, a su paso por plataforma. También se considera necesario planificar dentro de la Plataforma las propias redes de distribución de gas, tal y como establece como norma de aplicación directa la directriz 38.3 de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación del Territorio y Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.
- **11. AERÓPOLIS REINA SOFÍA**
Se estima que el Plan debe articular un gran proyecto en el entorno aeroportuario que se pueda proyectar en el futuro como nodo de comunicaciones y punto de negocios con carácter internacional. Dicho proyecto, que denominaremos "Aerópolis", debería figurar dentro de las tipologías de parques de actividad dentro del área funcional del aeropuerto. Las peculiares características de Tenerife como territorio de la Unión Europea en la costa occidental africana

representan una importante potencialidad a explotar en esta dirección, y acentúan la capacidad de la plataforma de proyectar su actividad económica hacia el continente africano y Sudamérica.

- 12. INSTITUTO TECNOLÓGICO DE ENERGÍAS RENOVABLES, S.A.
Se entiende que debe protegerse el entorno del ITER, S.A. de un impacto paisajístico severo del desarrollo de la Plataforma y de actuaciones extrañas a su finalidad. Debe protegerse de dicho impacto el entorno de las viviendas bioclimáticas, y debe considerarse fuera de ordenación el centro canino privado ubicado dentro de sus instalaciones.
- 13. MEJORA DEL ESTUDIO SOCIOECONÓMICO
El estudio socioeconómico debe ser mejorado de forma muy sustancial, empezando por hacer un análisis real de la situación actual, en el que se contesten a preguntas básicas como el número de empresas que actualmente se ubican en la Plataforma y cuántos puestos de trabajo se han generado. También este estudio debe reflexionar sobre el poco éxito de la ZEC en la Plataforma y qué parte de esta falta de éxito es responsabilidad de factores endógenos de la Plataforma que pueden ser corregidos. También el estudio socioeconómico debe analizar el nivel formativo de los ciudadanos que residen en el entorno de la Plataforma y que, potencialmente, serán la principal mano de obra en el desarrollo de la misma. Esta mejora del estudio socioeconómico se puede introducir dentro del Plan Especial que se demanda en la alegación 8ª, de forma que no interfiera con la aprobación de este PTP.
- 14. POTENCIACIÓN DE UN ENTE CONSORCIAL
Se entiende que debe potenciarse, en la parte normativa del Plan, al ente consorcial encargado de coordinar las actividades dentro de la Plataforma, especialmente con respecto a su capacidad de actuación, así como definir sus objetivos para que la Plataforma Logística sea un éxito, dotándolo de herramientas que garanticen sus actuaciones no sólo en aspectos urbanísticos, sino en la gestión integral de la plataforma especialmente en la promoción y captación de empresas. Creemos que en este ente consorcial debe participar la Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES), dada su amplia experiencia en la promoción de parques empresariales. También es importante la presencia de este ente consorcial de la Universidad de La Laguna, con su capacidad de impulsar la I+D dentro de la plataforma, así como el contacto entre las empresas y la universidad.

INFORME

1. La PLS es considerada como Proyecto Insular Estratégico. Es una de las grandes Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) incluidas en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife debido a la función estratégica de accesibilidad general multimodal y aprovisionamiento, la función estratégica de impulso de un nodo logístico de proyección global a medio y largo plazo y una tercera función derivada de las dos anteriores, la función estructural en el Sur de la isla, creando un polo de diversificación económica y productiva insular que contribuya al reequilibrio territorial.

Por todo ello constituye un espacio de reserva estratégica en sí misma, englobando las dos principales infraestructuras de transporte de la isla, el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife Sur, contando, además, con una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y aquellos usos industriales que, por sus específicas características, deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en el área.

2. Una de las grandes ventajas competitivas de la PLS, en función de su dimensión y del carácter de sus suelos, es la disposición de una amplia gama de opciones de oferta de suelo para actividades económicas, no solamente con características funcionales diferenciadas (mayor

o menor proximidad a puerto y aeropuerto), sino de titularidad de los suelos y, por lo tanto, de políticas patrimoniales de las empresas situadas en la plataforma.

La comercialización de suelos en el Aeropuerto y en el futuro Puerto y Aeropuerto, los más sensibles y estratégicos, va a ser necesariamente por el sistema de concesiones, al ser suelos demaniales. Por lo tanto, su control estratégico está garantizado. En el caso del resto de la PLS (Polígono Industrial y conjunto del Interpuerto) los controles por vía de titularidad de suelos no son tan necesarios, en base a la experiencia, existiendo otros sistemas complementarios ya experimentados en desarrollos de este tipo (control de usos, compatibilidad en Parques de Actividad, gestión conjunta, cauciones en los procesos de venta, etc.) que podrían ser aplicados para controlar su adecuación estratégica.

En todo caso, es recomendable dejar este tema abierto en el PTP, permitiendo estas formas intermedias de control de usos y de propiedad, con objeto de aumentar la flexibilidad de la oferta de la PLS, y dejar a posteriores decisiones de la Entidad de Coordinación de la PLS la diversificación de modelos de comercialización y gestión de la plataforma.

3. La preocupación por combinar la necesaria flexibilidad en el desarrollo de un proyecto como la PLS, a medio y largo plazo, y el mantenimiento de su carácter estratégico (en usos y actividades que en gran medida va a ejercer la iniciativa privada) está en la raíz del PTP. El concepto de "Parques de Actividad" (para garantizar la coherencia de las actividades en un ámbito determinado), la normativa de compatibilización de Parques dentro de los sectores, la posibilidad de una gestión común y coherente de cada Parque de Actividad, etc., todo ello va en el sentido de acotar, ordenar, racionalizar y controlar la implantación de toda la gama de posibles usos y actividades en un marco tan heterogéneo como la PLS.

No obstante, y tal como se expresa en todo momento en el PTP, el proyecto de la PLS es *necesariamente una operación de concertación y coordinación*, que otorga a la gestión coordinada (también de las políticas comerciales y de suelos) un papel relevante en la evolución de la Plataforma, a través de la Entidad de Coordinación de la PLS. Será en este marco en donde haya que desarrollar y aplicar, con carácter flexible, las políticas de control de usos y actividades, que necesariamente habrán de ir evolucionando con el tiempo. No resulta recomendable, en consecuencia, definir un marco normativo excesivamente reglamentista y cerrado en el PTP, sino otorgar a la coordinación en esa Entidad la responsabilidad de ejercer efectivamente dicho control y aplicar en cada momento las políticas más adecuadas para ello.

4. El PTP está completamente de acuerdo con esta propuesta. La labor de la Entidad de Coordinación de la PLS no debe limitarse a la imprescindible coordinación infraestructural, sino ampliarse a la definición del conjunto de políticas para que la Plataforma se desarrolle socioeconómicamente de forma integral. Como posteriormente se insistirá en el punto 13 de este informe, la gestión socioeconómica ha de estar incluida en la agenda de dicha Entidad de Coordinación.

5. El PTP ha procedido a agrupar los posibles usos a desarrollarse en la PLS en el concepto de Parques de Actividad. Cada tipología de Parque de Actividad está justificada en base a su funcionalidad en el conjunto de la plataforma, a su relación con el puerto y/o aeropuerto y con la economía de la isla.

Con posterioridad, el PTP ha procedido a identificar en cada subámbito de la Plataforma (establecidas las llamadas "Líneas de Actividad") los tipos de Parques de Actividad más adecuados, preferentes y compatibles con el mismo. Y en cada tipo de Parque, se han definido los ámbitos más adecuados para su implantación, los inadecuados e incompatibles y los posibles y compatibles.

En consecuencia, el PTP dedica una parte sustancial de su desarrollo a ordenar y establecer las normas de implantación y desarrollo de los distintos Parques de Actividad en la Plataforma. No se estima conveniente, no obstante, cerrar o determinar más estos desarrollos, toda vez el carácter aún totalmente abierto y no concretado de las demandas a implantarse en la Plataforma.

Es necesario recordar de que el PTP otorga a la coordinación y concertación un papel relevante en el desarrollo de la Plataforma. La Entidad de Coordinación de la PLS estará siempre en condiciones, si la demanda así lo exige, de dotarse de mecanismos más detallados para direccionar las actividades de forma más precisa, y aplicarlos de forma consensuada a continuación.

6. Un planteamiento de origen del PTP es descartar la ubicación como Parque Tecnológico de la isla: el potencial de la plataforma es el concepto amplio de "logística", tal y como es definido en el PTP, y no el estrictamente tecnológico, y está prevista la implantación de este tipo de proyectos en otros emplazamientos insulares más idóneos.

No obstante, el PTP contempla la posibilidad de usos tecnológicos complementarios y compatibles con el resto de la Plataforma, pero siempre concebidos como actividades complementarias y no centrales, y ubicados en los subámbitos medioambiental y funcionalmente más adecuados (tanto para sus usos como para evitar servidumbres en el entorno).

En este sentido, los usos tecnológico-empresariales se direccionan, en la ordenación general de la PLS, hacia una localización preferente en el actual Polígono Industrial de Granadilla en torno al ITER, y la posibilidad vinculada al aeropuerto en el Complejo Terciario y de Servicios.

7. El PTP está de acuerdo con esta alegación, y establece como Norma Directiva de Obligado Cumplimiento la realización de las infraestructuras básicas estratégicas de la PLS.

Los principales proyectos de infraestructuras básicas se incluyen en el listado de proyectos a coordinar en el conjunto de la Plataforma, asimismo con el rango de Normas Directivas de Obligado Cumplimiento.

8. Como se indica en el punto 4, y posteriormente en el 13 de este informe, la gestión socioeconómica, dentro de la cual se podrían englobar las propuestas de esta alegación, han de formar parte central de la filosofía y práctica de la gestión coordinada de la plataforma, a través de su Entidad de Coordinación de la PLS.

El rango de las medidas e iniciativas a desarrollar es muy amplio, y sin duda las de formación están entre las más importantes. No obstante, el momento de su realización, y por lo tanto el enfoque de la misma, ha de venir condicionada por el programa definitivo de desarrollo de la PLS. La determinación y articulación de las medidas y propuestas concretas no deben quedar incluidas en este PTP, sino desarrolladas posteriormente en el momento más adecuado.

9. La posible utilización para transporte de mercancías de un medio concebido para el transporte de pasajeros, como es el Tren del Sur, ha de ser objeto de un análisis específico y detallado, tanto de carácter técnico (trazado compatible para mercancías, capacidad, modelo de explotación) como de viabilidad (demanda de tráficos, compatibilidad, operatividad de los intercambios modales). Dicho análisis ha de realizarse en un marco distinto a este PTP.

En principio, la mayor viabilidad y potencialidad de tráfico de mercancías correspondería entre el nuevo Puerto y Santa Cruz, ya que los potenciales tráficos entre el resto de la plataforma (incluyendo la carga aérea del Aeropuerto) y el resto de la isla serían tráficos dispersos y difícilmente concentrables. Para los tráficos entre el Puerto y Santa Cruz (en su caso, contenedores) habría de ser tenida en cuenta además la fuerte pendiente de acceso este al Puerto, que podría presentar problemas de viabilidad de trazado.

En todo caso y a modo de recomendación, se incluye en el PTP la posible conexión ferroviaria entre el trazado planteado en el Avance del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del "Tren del Sur" (y recogido en el PTP) y el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla en conexión con la capital y el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, mediante una plataforma reservada para tal fin y en relación al Nuevo Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial Puerto. Se considera así, como se ha indicado, que es en el ámbito del Nuevo Puerto Comercial el lugar más idóneo para el establecimiento del intercambio de mercancías agrupando, si en el futuro así se requiriese, todos los modos de transporte en un solo punto marítimo-ferroviario-viario.

La Estación de San Isidro es considerada por este PTP como generadora de un foco importante de accesibilidad a la población, constituyéndose en el principal intercambiador de transportes del Sur de Tenerife, determinación con carácter de recomendación en el Plan. Permite dar servicio a todo el núcleo urbano de San Isidro, a la PLS y a las áreas costeras turísticas de Granadilla de Abona.

10. Durante la fase de redacción del PTP la Línea Eléctrica de Alta Tensión a 220 Kv, desde la Central Eléctrica de Granadilla hasta la Subestación Eléctrica Los Vallitos, se encontraba en fase de proyecto. Por este motivo se procedió a incluir para la Aprobación Inicial del PTP (24 de febrero) la información disponible y remitir a una posterior confirmación de su trazado y características durante el proceso de tramitación del Plan, sin menos cabo de su integración en

el global del Plan y su coordinación definitiva con el resto de infraestructuras y organismos intervinientes. Es ahora pasada la fase de Aprobación Inicial y de exposición pública, y una vez aprobado su proyecto de ejecución mediante la Declaración de Utilidad Pública del Gobierno de Canarias de 16 de febrero de 2006, cuando se procede a la actualización e incorporación de toda aquella información referente a la mencionada línea eléctrica que sea necesaria para la correcta tramitación y coordinación del Plan.

De acuerdo a lo anterior se procederá a incluir el mencionado trazado de la Línea de Alta Tensión en los documentos y planos del PTP.

El Sistema Básico de Corredores Paisajísticos contemplado en el Plan, en el que se integra el Sistema Viario, constituyen el soporte y reserva de los espacios necesarios para las infraestructuras básicas, tanto las contempladas e incluidas en el Plan como las que pueda ser necesario realizar en un futuro. Es por ello que infraestructuras como gasoductos de alta presión, aunque no se incluyen explícitamente en el documento, pueden ser desarrollados en estos espacios habilitados para tal fin en respuesta a las demandas y necesidades que puedan surgir en la totalidad de la PLS y del entorno próximo.

11. El concepto de la PLS supone un nivel superior al mencionado en la alegación, al englobar mayor diversidad de usos y sinergias entre todas las piezas de la Plataforma. En realidad, el concepto de "Aerópolis" está recogido, con otra denominación comercial-institucional, entre las posibilidades y potencialidades de los Parques de Actividad del Aeropuerto: en concreto, las tipologías de Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero, y Parques de Servicios Aeroportuarios Generales, junto con los de Centros Logísticos Aeroportuarios, cubren ampliamente la totalidad de usos y actividades usualmente incluidos en proyectos tipo "Aerópolis", "Aeropolos" o similares.

12. El Corredor Paisajístico del Barranco del Charcón establecido en la ordenación de la PLS constituye el principal elemento de integración paisajística del ITER proporcionándole una transición verde hacia el resto de usos propuestos.

13. En operaciones tan complejas y abiertas como la PLS, la evaluación de los efectos socioeconómicos no puede responder a esquemas metodológicos como los habitualmente empleados en proyectos más acotados, entre los que incluso puede entrar un puerto o un aeropuerto. En realidad, la PLS es la "envolvente" de puerto, aeropuerto e interpuerto, y todas las incertidumbres estratégicas de cada una de estas piezas su potencian cuando se analiza o se trata de prever los efectos en el conjunto. Por poner un ejemplo determinante, los distintos ritmos de desarrollo del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, y sobre todo sus funciones portuarias definitivas, van a ser decisivos en la tipología de efectos en el entorno y de las estrategias complementarias a adoptar.

Por lo tanto, en el marco de este PTP se recomienda no tanto efectuar un estudio más profundo, que con seguridad no estaría en condiciones de arrojar unas conclusiones significativas en la actual fase, sino de *gestionar estratégicamente los efectos socioeconómicos del conjunto*: es decir, que en la agenda de la Entidad de Coordinación de la PLS se incluya, como un componente fundamental, la gestión de los mismos, potenciando los efectos positivos e introduciendo medidas y actuaciones para prever y minimizar los negativos. Ello obligará a esta entidad a dotarse de los sistemas de evaluación de los efectos y de las medidas a adoptar.

14. Como se ha reiterado en este informe, la papel otorgado a la gestión coordinada de la Plataforma es crucial para su éxito estratégico. El PTP establece como Norma Directiva de Obligado Cumplimiento la creación de una Entidad de Coordinación de la PLS, cuyas funciones no se limiten a la necesaria coordinación infraestructural, sino al desarrollo comercial y proyección socioeconómica.

No obstante, la articulación jurídica y la concreción institucional de esta Entidad ha de quedar necesariamente abierta a su proceso posterior de maduración, consenso y constitución. El instrumento de planificación de este PTP no es el más adecuado para concretar estos extremos, que habrán de ser objeto de un proceso posterior de gestión institucional.



CONCLUSION

En base a lo expuesto, en el presente informe se considera que la mayoría del contenido de la alegación se encuentra adecuadamente recogido en la formulación del PTP, y no es conveniente en esta fase de desarrollo mayores concreciones ni especificaciones.

En lo referente a los puntos 10 y 12, se procede a la inclusión de la información de la mencionada línea eléctrica de Alta Tensión por el PTP y a establecer directrices para la correcta articulación del ITER con los usos establecidos en su entorno.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LAS ALEGACIONES PRESENTADAS A LA APROBACIÓN INICIAL**

ALEGACIÓN Nº	6
REGISTRO Nº	63277 de 23 de mayo de 2006
SOLICITANTE	Ayuntamiento de Granadilla

SÍNTESIS**PRIMERA**

- En el artículo 1º del documento Normativo del Plan se fija: *“La Plataforma logística del Sur de Tenerife es un proyecto estratégico de desarrollo insular, que se define como un área territorial destinada, con carácter estratégico y de reserva, a la implantación de actividades económicas de interrelación logística, empresarial e infraestructural, comprendiendo las dos principales infraestructuras de transporte de la Isla, el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife Sur y sus entornos inmediatos”*. Como se fija en el capítulo VII del Documento de Ordenación, Efectos Socioeconómicos de la PLS; retos para unos efectos reequilibradores en el Territorio. Al no haberse planteado en el entorno Municipal más próximo la incidencia que el desarrollo de dicha PLS supondrá para el Municipio.
- En el capítulo II, del documento de Información, punto 3.2.1. Operaciones Singulares Estructurantes en el entorno de la PLS, en su segundo párrafo, dice: *estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco, “Esta operación pretende dar acogida a las intensas necesidades de crecimiento residencial y realizar un importante esfuerzo público de inversión y gestión para reconducir los desordenados procesos marginales de edificación individual hacia un modelo urbano coherente”*. No contemplándose en su totalidad la Directriz 48.d, Modelo territorial básico (NAD), de la Ley 19/2003 por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

SEGUNDA

- Conforme prevé el artículo 23 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias (TRLOENC), aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, los Planes Territoriales Parciales tienen por objeto la ordenación integrada de partes concretas del territorio diferenciadas por sus características naturales o funcionales. Sólo podrán formularse en desarrollo de Planes Insulares de ordenación, refiriéndose, en el caso concreto de la PLS, sistemas insulares, comarcales o supra municipales para sectores o usos estratégicos.
- Visto el contenido del precepto citado, éste entra en contradicción con lo recogido en el artículo 2 apartado III del Título Preliminar (Disposiciones Generales) que señala como objetivos planteados por el PTP, entre otros, el clasificar y sectorizar suelo en oferta de acuerdo a la demanda y a la coordinación de una estrategia general de ocupación e implantación de actividades.
- El Título 2, Capítulo 1, artículo 41, apartado 3, establece que las propuestas del PTP se aplican con tres niveles de vinculación, entre ellas las Normas de aplicación directa (subapartado a.) que serán de inmediato y obligado cumplimiento por las Administraciones y particulares. Dentro de este nivel de vinculación (normas de aplicación directa) el PTP establece ámbitos, sectores y zonas con su concreta clasificación y correspondientes categorías de suelo, asumiendo con ello parte de las competencias atribuidas a los Planes Generales de Ordenación, y así, el artículo 32 del TRLOENC señala que la figura del Plan General es la encargada de

establecer la ordenación estructural y pormenorizada del municipio. El PGO de Granadilla de Abona, cuya aprobación definitiva se llevó a cabo mediante Acuerdo Plenario de la Comisión de Ordenación del Territorio de Canarias de fecha de 26 de enero de 2005, en el fichero de ámbitos urbanísticos, Sector de suelo Urbanizable No Ordenado *“Polígono Industrial SP1”*, no recoge ni prevé la posibilidad de llevar a cabo la fijación de ámbitos concretos denominados *“Parques de Actividad”* que sí recoge el PTP (artículo 42.2).

INFORME

- Los efectos socioeconómicos de la PLS han sido incluidos en el documento de Aprobación Inicial, capítulo VII del Documento de Ordenación con un carácter territorial propio de la escala de documento a la que hacen referencia, sin evaluar los proyectos “motores” de la Plataforma (Puerto y Aeropuerto) que han de ser objeto de análisis propios y específicos, en el marco de su propia planificación sectorial.
- la información contenida en el documento de Información del PTP sobre las actuaciones existentes, proyectadas o planificadas en el entorno próximo de la Plataforma Logística del Sur, tiene un carácter meramente informativo y de análisis previo. En concreto la Operación Estructurante de Cabo Blanco tiene su fuente en el propio Plan Insular de Ordenación de Tenerife y no es objeto de este Plan Territorial Parcial el realizar determinaciones u objetivos adicionales a los ya expuestos por el Plan Insular.
- La Clasificación del Suelo Categorización y Sectorización será incluida a modo de criterios para clasificar el Plan General mediante directrices.

CONCLUSION

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

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR****INFORME TÉCNICO A LAS ALEGACIONES PRESENTADAS A LA APROBACIÓN INICIAL**

ALEGACIÓN Nº	8
REGISTRO Nº	
SOLICITANTE	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). Dirección de Planificación de Infraestructuras.

SÍNTESIS

- El Avance del PTP fue informado por Aena el 8/10/04 exponiendo, entre otros aspectos, que todo el ámbito se encuentra afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas, y que los terrenos donde se ubica el Complejo Terciario y de Servicios cortan las superficies limitadoras de obstáculos en ellas definidas. Por su parte, la Dirección General de Aviación Civil, emitió informe desfavorable, con fecha 29/09/04.
- El documento ahora remitido incorpora la legislación y problemática indicada, si bien debe tenerse en cuenta lo siguiente:

- El PTP ha recogido como Disposición Transitoria la supeditación de la aprobación del planeamiento de desarrollo a las Servidumbres Aeronáuticas del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Sur y la conformidad de la Administración competente en la materia.
Para su mejor aplicación, y dado que la afección por servidumbres no puede considerarse transitoria, **las fichas de desarrollo deben recoger este condicionante**, para su cumplimiento por los instrumentos de planeamiento en cada sector.
- Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur se encuentran establecidas en el Real Decreto 1414/1978, de 6 de junio, y definen superficies que cortan gran parte del terreno donde se ubican los suelos urbanizables no sectorizados de los sectores AF-I.3 "Área Funcional Interpuerto – Complejo Terciario y de Servicios", y AF-A "Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur".

El documento del PTP ahora remitido, ha incluido en la ficha de desarrollo del Sector AF-I.3 que *"la aprobación del planeamiento de desarrollo, con la definición de alturas concretas y la consiguiente otorgación de derechos urbanísticos, quedará supeditada a las servidumbres aeronáuticas del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en el momento de su desarrollo, a largo plazo, y por lo tanto, habrá de tener la conformidad de la Administración competente en razón de la materia"*.

Esta Norma, además de al Plan Director debe hacer referencia a las servidumbres establecidas en el Real Decreto, por lo que **la aprobación del planeamiento "quedará supeditada al cumplimiento de las Servidumbres Aeronáuticas actualmente establecidas en el Real Decreto 1414/1978, de 6 de junio, y las recogidas en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur para su desarrollo previsible, ..."**

Igualmente debe introducirse esta Norma, en la Ficha del Sector AF-A, para los suelos urbanizables no sectorizados situados entorno a las cabeceras de las pistas actuales y futuras, condicionando la otorgación de derechos urbanísticos a la no afección a dichas servidumbres o en su defecto a la acreditación mediante un estudio aeronáutico de la no afección a la seguridad aérea, conforme con lo dispuesto en la modificación del Decreto 584/72, de 24 de febrero, aprobada en el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre.

- Respecto a la Coordinación incluida en la Ficha del Sector AF-I-3 "Relación con el Aeropuerto y la pista norte", el texto recoge que "la altimetría de la pista norte se compatibilizará con el aprovechamiento del sector ...".
Este párrafo debe invertirse recogiendo que **"El aprovechamiento del sector se compatibilizará con la altimetría de la pista norte"**, dado que el aeropuerto y su ampliación son obras de interés público sometidas a normativas y condicionantes operativos y funcionales estrictos, y es el aprovechamiento del sector el que está condicionado a cumplir con las servidumbres aeronáuticas que éstas imponen.
- El documento debe incluir en la documentación gráfica las Servidumbres Aeronáuticas y afecciones acústicas existentes.
- Se debe contar con informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil.

INFORME

- Las fichas de desarrollo de los sectores incluirán las referencias de texto necesarias para reflejar la necesidad de dar respuesta al cumplimiento de la normativa sectorial aplicable en materia de servidumbres aeronáuticas.
- En base a lo expuesto se procederá a incluir en el Plan Territorial Parcial aquella documentación gráfica o descriptiva de las Servidumbres Aeronáuticas establecidas en el Real Decreto 1414/1978, de 6 de junio, y aquella documentación relativa a las afecciones acústicas existentes.
- Se procederá, de igual modo, a incluir las correcciones de texto señaladas, tanto en las fichas de los sectores como en el documento de ordenación del PTP.

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar la alegación presentada de acuerdo con lo apuntado anteriormente.

PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

INFORME TÉCNICO A LOS INFORMES EMITIDOS A LA APROBACIÓN INICIAL

INFORME Nº	9
REGISTRO Nº	518824 de 9 de agosto de 2006
EMISOR	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Viceconsejería de Ordenación Territorial

SÍNTESIS

- Emisión de **Informe favorable** respecto del documento de Aprobación Inicial del Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, condicionado a la subsanación de los aspectos señalados.
- 1. En relación a la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, se advierte que el plan sometido a informe debe cumplir con las determinaciones de la citada Ley.
- 2. El Documento de Contenido Ambiental debería contemplar el ámbito portuario en el inventario, al objeto de que el diagnóstico pueda analizar la adecuación de usos previstos en el PTP.
- 3. Se insiste en la consideración de Clasificación de los barrancos del Charcón, el Helecho, el Cobón y Tagoro con alguna de las categorías de protección del Suelo Rústico, dada la importancia de éstos como ejes principales de drenaje, mantenedor de procesos ecológicos y por calidad paisajística.
- 4. El PTP debería estudiar la posibilidad de categorizar el Llano de Los Patos, incluido en el Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras situado al sur del aeropuerto, con alguna de las categorías de Suelo Rústico de Protección Ambiental.
- 5. Se establece que se calificarán con suelos de protección, carentes de edificación y urbanización (apartado 2.4.3.4 del PIOT), los terrenos comprendidos entre el barranco de Los Balos y el eje San Isidro-El Médano. En cambio, se ubica en este ámbito el sector oeste del Complejo Terciario y de Servicios.
El Complejo Terciario y de Servicios ocupa suelo que debería estar protegido entre montaña Pelada y su extensión hacia la de los Riscos.
Las Normas de Conservación del Monumento Natural de Montaña Pelada son respetadas íntegramente por el PTP una vez que sean aprobadas definitivamente sin más consideración.
El artículo 2.4.3.5. 1-R y 2-AD del Título II del PIOT, sobre criterios de gestión y desarrollo de la OSE de la PLS, establece como recomendación y aplicación directa, que en la gestión ejecutiva del desarrollo de la misma participación, al menos, del Ayuntamiento de Granadilla, el Cabildo Insular, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, AENA y el Gobierno de Canarias, debería aclararse la existencia o creación de un órgano gestor ejecutivo dotado de suficientes medios, mecanismos de intervención, autoridad y autonomía de acción, para evitar desarrollos no compatibles con los criterios establecidos por esta sección, en caso afirmativo, se debería establecer cuales serían sus funciones, composición, estatutos y competencias, etc. del citado órgano gestor.
- 6. No resulta adecuado que el PTP establezca el Área de Reserva Estratégica del Área Funcional del Puerto como Suelo Rústico de Protección de Infraestructura, dado que supone una reserva de suelo para futuros crecimientos del área funcional del puerto de Granadilla y por tanto a priori no supone la creación de ninguna nueva infraestructura.
- 7. Resulta inadecuada la clasificación de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras que el PTP establece para las zonas de terminales y aparcamientos del ámbito del Área Funcional del

Aeropuerto. Las zonas de terminales y aparcamientos deberán tener una clase de suelo más acorde con su naturaleza, suelo urbano o urbanizable.

Igualmente resulta excesivo el ámbito destinado para tal fin.

- 8. La ordenación tendrá que adaptarse a las determinaciones del Proyecto "Línea de alta Tensión 220 KW, doble circuito, desde: Central de Granadilla hasta la Subestación de Los Vallitos, incluyendo esta Subestación en los Términos Municipales de Granadilla, San Miguel, Arona y Adeje", en el tramo incluido dentro del ámbito de la PLS.
- 9. Los Sistemas Básicos establecen los grandes ejes de comunicaciones, tanto internos como externos de la PLS, constituyendo los mismos la estructura básica del conjunto de la Plataforma. Las propuestas de las nuevas infraestructuras a desarrollar deberán justificar la necesidad de su implantación y su compatibilidad con las y existentes, de cara a su aprobación definitiva.
- 10. Entre los objetivos del PTP sigue figurando el de Clasificar y Sectorizar Suelo. Se reseña que tal determinación no es competencia directa del Plan, el cual debe limitarse en este sentido a establecer únicamente los criterios que deben informar tales acciones.
- 11. No se evalúan los efectos socioeconómicos y estratégicos de la PLS, así como los posibles riesgos y amenazas que dicha operación conlleva.
- 12. El Complejo Terciario y de Servicios, no emana del PIOT. El Documento de Contenido Ambiental recomienda no desarrollar este ámbito por estar en mejor estado de conservación que otras zonas del ámbito de la PLS, y por interrumpir el Suelo Rústico que flanquea este sector por encima y por debajo. El Documento recomienda concentrar los espacios libres de cesión dejando este ámbito como corredor ambiental.
- 13. La EDAR (Estación Depuradora de Aguas Residuales) y la EDAM (Estación Desaladora de Agua de Mar) del Polígono se ubican en los barrancos de Tagoro y el Cobón, respectivamente. Los barrancos del Charcón, el Helecho, el Cobón y Tagoro, siguen estando considerados por el Documento de Contenido Ambiental como ejes principales de drenaje, mantenedor de procesos ecológicos y que albergan gran calidad paisajística, mientras que la ordenación propuesta por el PTP mantiene estos ámbitos como espacios libres.
- 14. Entre el eje viario San Isidro-El Médano y el límite este del Sistema General Aeroportuario, el PTP establece como localización "preferente" y "posible" respectivamente, a los Polígonos de Industria Ligera, a los Parques Logísticos y de Distribución y a los Parques Empresariales Terciarios. No obstante, la localización de este tipo de industrias se contradice con la propia ordenación establecida en el PTP y con el PIOT.
Si bien en la definición de las Áreas Funcionales el propio PTP, define este ámbito como parte de las instalaciones aeroportuarias (Área de Afección), en la posterior definición de las Líneas de Actividad, el Complejo Terciario y de Servicios, que forma parte del Entorno Funcional-Interpuerto, invade éste Área de Afección del aeropuerto.
Según el PIOT estos suelos deberán ser calificados como suelos de protección, carentes de edificación y urbanización, salvo que sean necesarios para instalaciones propias del aeropuerto, los terrenos comprendidos entre el barranco de Los Balos y el eje San Isidro-El Médano. Sin embargo, el Complejo Terciario y de Servicios, que forma parte del Entorno Funcional-Interpuerto y no de las instalaciones aeroportuarias.
El Complejo Terciario y de Servicios, lo asume el PTP de las determinaciones del PGO de Granadilla, no realizando ninguna justificación o consideración al respecto, máxime cuando este Complejo no forma parte de las determinaciones insulares.
- 15. Si bien el carácter de las determinaciones establecido en el art. 15.4 del Texto Refundido únicamente hace alusión a las Directrices de Ordenación y a los Planes Insulares de Ordenación (remisión hecha desde el art.18.6 del Texto Refundido), resulta conveniente que los PTP, como instrumentos de desarrollo de aquellos mantengan la nomenclatura que dicho artículo establece: Normas de Aplicación Directa, Normas Directivas y recomendaciones, como recoge el artículo 43.3 de la Normativa.
Independientemente del tipo de nomenclator utilizado, se deberá referenciarse en cada artículo de la Normativa, el alcance específico de la norma.
Si bien el Documento de Ordenación establece los usos característicos vinculados a los Parques de Actividad, esto no se refleja posteriormente en un régimen de uso propio del Documento Normativo.
Las determinaciones del PIOT sobre la OSE de la PLS (Sección 3ª, Capítulo 4 del Título II) establece que el planeamiento de desarrollo de este ámbito deberá establecer, entre otros, los

criterios de Clasificación de Suelo y no su clasificación directa, para de esta manera dejar claro, en cuanto a la clasificación y zonificación del suelo, que los instrumentos legales con potestad clasificadora del suelo son el Plan General de Ordenación y las Normas de conservación del Espacio Natural incluido en la delimitación de la PLS.

INFORME

- 1. En la Sesión de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, celebrada el 6 de febrero de 2007 (Acta Nº 02/07), se DECLARA INVIABLE, por innecesaria, la aplicación de un nuevo Procedimiento de Evaluación Ambiental al Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur, en el término municipal de Granadilla de Abona, Tenerife (Exp. 2006/0848), de conformidad con lo establecido en la Disposición Transitoria Primera número 2, de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y en la Disposición Transitoria Segunda, número 2 del Reglamento de Procedimiento de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, exonerando el mismo en base a los argumentos expuestos por el Cabildo Insular de Tenerife (se adjunta copia del Acta de la Sesión).
- 2. El Estudio de Contenido Medioambiental incluye las Unidades Ambientales y los Usos del Suelo sobre la situación actual del ámbito de la PLS. Se ha realizado un diagnóstico y evaluación de los Impactos sobre cada una de estas Unidades en base a los desarrollos previstos, entre los que se recogen los pertenecientes a la Zona de Servicio del Puerto, aprobada en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) aprobado por ORDEN FOM/469/2004 del Ministerio de Fomento, con fecha de 13 de febrero. Es de reseñar que el propio proyecto del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla cuenta con su propio Estudio de Impacto Ambiental. En el Documento de Aprobación Provisional y Definitiva se procede a la inclusión al Estudio de Contenido Medioambiental del Programa de Seguimiento Ambiental de la PLS.
- 3. No es objetivo del PTP la Clasificación, Categorización y Sectorización del Suelo del ámbito de la PLS. En el Documento para Aprobación Provisional y Definitiva se procede a especificar más claramente tal objetivo, constituyéndose como recomendaciones al planeamiento general y no como Directrices de Aplicación Directa. La Clasificación contenida sobre los barrancos del Río, de la Barca y de la Orchilla, recoge, y amplía en algún caso, únicamente los establecidos por el PIOT, y de igual forma sobre los barrancos de Los Balos, de La Orchilla y de la Barca establecidos en el Plan General de Granadilla de Abona. No obstante, los barrancos de La Orchilla, Cigüaña, Los Calderones, La Barca, Charcón, Tagoro, del Cobón, del Helecho y del Río forman parte del Sistema de Corredores Paisajísticos de la Plataforma.
- 4. El Llano de Los Patos se localiza en el interior de la delimitación aeroportuaria establecida por el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, aprobado definitivamente el 14 de marzo de 2002 por ORDEN del Ministerio de Fomento. En base a esta delimitación y destino, a la que por la misma, se orientan los terrenos, parece como lo más adecuado el de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras. No obstante, se considera oportuno introducir a modo de cautela una mención específica para que el Aeropuerto tenga en consideración el valor ambiental de la zona señalada de cara a su futura ampliación y la coordinación con las instalaciones aeroportuarias.
- 5. Analizando la correspondiente ficha de ordenación por ámbitos, los terrenos mencionados se encuentran dentro del sector denominado: "Sector aeropuerto. AF-A. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur". Con los siguientes usos compatibles, Parques de Actividad: Parques

Dotacionales y de Servicios al Pasajero, Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios, Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves, Parques de Servicios Aeroportuarios Generales; y las siguientes actividades incompatibles, Parques de Actividad: los que no tengan relación con actividades aeroportuarias.

En base a estos criterios se procede a subsanar o aclarar la contradicción existente en el PTP para que en este área únicamente puedan desarrollarse los usos mencionados y queden excluidos como localización preferente o posible los polígonos de industria ligera, parques logísticos y de actividad que no estén ligados con actividades aeroportuarias.

Al tratarse de un espacio natural protegido El Monumento de Montaña Pelada cuenta como instrumento de ordenación con sus propias Normas de Conservación, que es una figura jerárquicamente superior en el sistema de planeamiento al Plan Territorial Parcial, por lo que este no puede contener disposiciones normativas sobre el mismo. Sin embargo, el estudio informativo y análisis del Plan Territorial a efectos de coordinación de la ordenación de ambos instrumentos, desde una perspectiva integral ha tenido en cuenta los valores de dicho espacio. Como resultado de este trabajo se refleja en el resultado de la ordenación de la plataforma una serie de medidas que son consecuencia directa de esta visión global, tales como: las franjas de espacios libres en torno al espacio natural, la distribución de las actividades (situando las menos duras entorno al espacio natural) o el establecimiento de corredores ecológicos.

Como se ha reiterado en este informe, el papel otorgado a la gestión coordinada de la Plataforma es crucial para su éxito estratégico. El PTP establece como Norma Directiva de Obligado Cumplimiento la creación de una Entidad de Coordinación de la PLS, cuyas funciones no se limiten a la necesaria coordinación infraestructural, sino al desarrollo comercial y proyección socioeconómica.

No obstante, la articulación jurídica y la concreción institucional de esta Entidad ha de quedar necesariamente abierta a su proceso posterior de maduración, consenso y constitución. El instrumento de planificación de este PTP no es el más adecuado para concretar estos extremos, que habrán de ser objeto de un proceso posterior de gestión institucional.

- 6. El ámbito del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla recoge la delimitación correspondiente a la Zona de Servicio Portuaria aprobada en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) por ORDEN FOM/469/2004 del Ministerio de Fomento, con fecha del 13 de febrero. Teniendo en cuenta esta delimitación la clasificación del suelo más adecuada para dicho ámbito es la de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras en base a lo siguiente:

La Ley de Ordenación del Territorio de Canarias contiene precisamente una categoría específica de suelo para la protección, cuando se localizan en suelo rústico, de las infraestructuras y sus entornos, estableciendo una serie de determinaciones cautelares para proteger los terrenos afectados, las reservas y sus ámbitos de influencia, a los efectos de preservarlos de actividades que puedan comprometer el interés público final. Considerando, como se ha señalado, que los terrenos se encuentran dentro de la delimitación del Ámbito de la Zona de Servicio Terrestre Portuaria, se estima que es esta categoría, de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, la que mejor garantiza, entre las de suelo rústico, el carácter de reserva estratégica del Área Funcional del Puerto, sin que puedan comprometerse los terrenos con proyectos, usos o instalaciones que puedan hacer inviable futuros proyectos acordes con las estrategias portuarias.

- 7. De manera análoga a lo anterior el ámbito del Aeropuerto de Tenerife Sur incluido en el PTP recoge la delimitación establecida en su Plan Director, aprobado definitivamente el 14 de marzo de 2002 por ORDEN del Ministerio de Fomento, publicada en el BOE de 23 de marzo de 2002.
 - Con relación al área actualmente ocupada por el aeropuerto, este tiene en su conjunto el carácter de un Sistema General, es una de las más importantes infraestructuras de comunicación de la isla con el exterior, sin actividades económicas privadas que justifiquen otro tratamiento; en consecuencia como concepto y dadas las características del entorno es una infraestructura aeroportuaria en Suelo Rústico. Si los escenarios futuros, hoy por hoy bastante inciertos, propiciasen su transformación y se llegasen a desarrollar otra serie de actividades y economías de carácter más urbano y privadas en su entorno, en dicho momento, si que tendría sentido el cambio de clasificación a urbano o urbanizable que se propone. En este sentido, se incorporan las instrucciones

necesarias al planeamiento urbanístico para que si se produce tal hecho sea necesario una reclasificación de los terrenos a urbano o urbanizable.

- Con relación a cambiar la clasificación de parte del área funcional del aeropuerto de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras a Protección Territorial, considerando la delimitación establecida para el aeropuerto en su Plan Director y trasladando los mismos argumentos expresados en el apartado 6 anterior para el puerto, se estima que la clasificación del suelo más adecuada para la misma es la de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras.
- 8. Durante la fase de redacción del PTP la Línea Eléctrica de Alta Tensión a 220 Kv, desde la Central Eléctrica de Granadilla hasta la Subestación Eléctrica Los Vallitos, se encontraba en fase de proyecto. Por este motivo se procedió a incluir para la Aprobación Inicial del PTP (24 de febrero) la información disponible y remitir a una posterior confirmación de su trazado y características durante el proceso de tramitación del Plan, sin menos cabo de su integración en el global del Plan y su coordinación definitiva con el resto de infraestructuras y organismos intervinientes. Es ahora pasada la fase de Aprobación Inicial y de exposición pública, y una vez aprobado su proyecto de ejecución mediante la Declaración de Utilidad Pública del Gobierno de Canarias de 16 de febrero de 2006, cuando se procede a la actualización e incorporación de toda aquella información referente a la mencionada línea eléctrica que sea necesaria para la correcta tramitación y coordinación del Plan.
De acuerdo a lo anterior se procederá a incluir el mencionado trazado de la Línea de Alta Tensión en los documentos y planos del PTP.
- 9. El PTP establece como Norma Directiva de Obligado cumplimiento la realización de las infraestructuras básicas estratégicas de la PLS.
Los principales proyectos de infraestructuras básicas se incluyen en el listado de proyectos a coordinar en el conjunto de la Plataforma, asimismo con el rango de Normas Directivas de Obligado Cumplimiento.
En el momento de desarrollarse nuevas infraestructuras deberán redactarse previamente sus proyectos específicos y contar su aprobación con las autorizaciones y evaluaciones ambientales correspondientes.
- 10. En lo señalado en el punto 3. No es objetivo del PTP la Clasificación, Categorización y Sectorización del Suelo del ámbito de la PLS. En el Documento para Aprobación Provisional y Definitiva se procede a especificar más claramente tal objetivo, constituyéndose como recomendaciones al planeamiento general y no como Directrices de Aplicación Directa.
- 11. En operaciones tan complejas y abiertas como la PLS, la evaluación de los efectos socioeconómicos no puede responder a esquemas metodológicos como los habitualmente empleados en proyectos más acotados, entre los que incluso puede entrar un puerto o un aeropuerto. En realidad, la PLS es la "envolvente" de puerto, aeropuerto e interpuerto, y todas las incertidumbres estratégicas de cada una de estas piezas su potencian cuando se analiza o se trata de prever los efectos en el conjunto. Por poner un ejemplo determinante, los distintos ritmos de desarrollo del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, y sobre todo sus funciones portuarias definitivas, van a ser decisivos en la tipología de efectos en el entorno y de las estrategias complementarias a adoptar.
Por lo tanto, en el marco de este PTP se recomienda no tanto efectuar un estudio más profundo, que con seguridad no estaría en condiciones de arrojar unas conclusiones significativas en la actual fase, sino de *gestionar estratégicamente los efectos socioeconómicos del conjunto*. es decir, que en la agenda de la Entidad de Coordinación de la PLS se incluya, como un componente fundamental, la gestión de los mismos, potenciando los efectos positivos e introduciendo medidas y actuaciones para prever y minimizar los negativos. Ello obligará a esta entidad a dotarse de los sistemas de evaluación de los efectos y de las medidas a adoptar.

- 12. En base a esto se ha realizado un estudio específico de alternativas de la PLS para valorar no solo las cuestiones ambientales sino también el resto de condicionantes y se ha descartado la alternativa propuesta porque los efectos positivos frente a los negativos de interrumpir la continuidad territorial de la Plataforma entre el Puerto y el aeropuerto son mucho mayores. Precisamente una de las mayores fortalezas de la Plataforma es poder disponer de un puerto y aeropuerto conectados y con esta reserva de terrenos intermedia para zona de servicios. Entre los objetivos del Plan está el de establecer Corredores Paisajísticos creados como medida correctora ambiental y de integración medioambiental para facilitar la conexión entre los espacios de Suelo Rústico Protegido a uno y otro lado de la autopista.
- 13. La propuesta establecida por este Plan para la PLS no es la de transformar los barrancos si no el de mantenerlos e integrarlos en la red de Corredores Paisajísticos propuesta, en la medida de lo posible, y por considerarlos como corredores ambientales naturales.
La EDAR (Estación Depuradora de Aguas Residuales) y la EDAM (Estación Desaladora de agua de Mar) se localizan junto a los barrancos de Tagoro y el Cobón en una posición meramente indicativa por este Plan, pero no suponen una modificación ni invasión de los barrancos. En el momento de desarrollarse ambas Estaciones deberán redactarse previamente sus proyectos específicos y contar su aprobación con las autorizaciones y evaluaciones ambientales correspondientes.
- 14. Se procede a la subsanación del Plan de igual manera en lo recogido en el punto 5 de este informe.
- 15. En base a lo mencionado se procede a reestructurar el documento de Normativa para que el articulado contenga el grado de aplicación de cada una de sus determinaciones, Normas de Aplicación Directa, Normas Directivas y Recomendaciones.
La Clasificación del Suelo y su Sectorización se incluirá a modo de directrices a desarrollar por el Plan General de Granadilla.

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar la alegación presentada de acuerdo con lo apuntado anteriormente.



PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

INFORME TÉCNICO A LOS INFORMES EMITIDOS A LA APROBACIÓN INICIAL

INFORME N°	10
REGISTRO N°	566125 de 12 de septiembre de 2006
EMISOR	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio

SÍNTESIS

- 1. En relación a la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, se advierte que el plan sometido a informe debe cumplir con las determinaciones de la citada Ley.
- 2. El Documento de Contenido Ambiental debería contemplar el ámbito portuario en el inventario, al objeto de que el diagnóstico pueda analizar la adecuación de usos previstos en el PTP.
- 3. Se insiste en la consideración de Clasificación de los barrancos del Charcón, el Helecho, el Cobón y Tagoro con alguna de las categorías de protección del Suelo Rústico, dada la importancia de éstos como ejes principales de drenaje, mantenedor de procesos ecológicos y por calidad paisajística.
- 4. El PTP debería estudiar la posibilidad de categorizar el Llano de Los Patos, incluido en el Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras situado al sur del aeropuerto, con alguna de las categorías de Suelo Rústico de Protección Ambiental.
- 5. Se establece que se calificarán con suelos de protección, carentes de edificación y urbanización (apartado 2.4.3.4 del PIOT), los terrenos comprendidos entre el barranco de Los Balos y el eje San Isidro-El Médano. En cambio, se ubica en este ámbito el sector oeste del Complejo Terciario y de Servicios.
El Complejo Terciario y de Servicios ocupa suelo que debería estar protegido entre montaña Pelada y su extensión hacia la de los Riscos.
Las Normas de Conservación del Monumento Natural de Montaña Pelada son respetadas íntegramente por el PTP una vez que sean aprobadas definitivamente sin más consideración.
El artículo 2.4.3.5. 1-R y 2-AD del Título II del PIOT, sobre criterios de gestión y desarrollo de la OSE de la PLS, establece como recomendación y aplicación directa, que en la gestión ejecutiva del desarrollo de la misma participación, al menos, del Ayuntamiento de Granadilla, el Cabildo Insular, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, AENA y el Gobierno de Canarias, debería aclararse la existencia o creación de un órgano gestor ejecutivo dotado de suficientes medios, mecanismos de intervención, autoridad y autonomía de acción, para evitar desarrollos no compatibles con los criterios establecidos por esta sección, en caso afirmativo, se debería establecer cuales serían sus funciones, composición, estatutos y competencias, etc. del citado órgano gestor.
- 6. No resulta adecuado que el PTP establezca el Área de Reserva Estratégica del Área Funcional del Puerto como Suelo Rústico de Protección de Infraestructura, dado que supone una reserva de suelo para futuros crecimientos del área funcional del puerto de Granadilla y por tanto a priori no supone la creación de ninguna nueva infraestructura.
- 7. Resulta inadecuada la clasificación de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras que el PTP establece para las zonas de terminales y aparcamientos del ámbito del Área Funcional del Aeropuerto. Las zonas de terminales y aparcamientos deberán tener una clase de suelo más acorde con su naturaleza, suelo urbano o urbanizable.
Igualmente resulta excesivo el ámbito destinado para tal fin.

- 8. La ordenación tendrá que adaptarse a las determinaciones del Proyecto "Línea de alta Tensión 220 KW, doble circuito, desde: Central de Granadilla hasta la Subestación de Los Vallitos, incluyendo esta Subestación en los Términos Municipales de Granadilla, San Miguel, Arona y Adeje", en el tramo incluido dentro del ámbito de la PLS.
- 9. Los Sistemas Básicos establecen los grandes ejes de comunicaciones, tanto internos como externos de la PLS, constituyendo los mismos la estructura básica del conjunto de la Plataforma. Las propuestas de las nuevas infraestructuras a desarrollar deberán justificar la necesidad de su implantación y su compatibilidad con las y existentes, de cara a su aprobación definitiva.
- 10. Entre los objetivos del PTP sigue figurando el de Clasificar y Sectorizar Suelo. Se reseña que tal determinación no es competencia directa del Plan, el cual debe limitarse en este sentido a establecer únicamente los criterios que deben informar tales acciones.
- 11. No se evalúan los efectos socioeconómicos y estratégicos de la PLS, así como los posibles riesgos y amenazas que dicha operación conlleva.
- 12. El Complejo Terciario y de Servicios, no emana del PIOT. El Documento de Contenido Ambiental recomienda no desarrollar este ámbito por estar en mejor estado de conservación que otras zonas del ámbito de la PLS, y por interrumpir el Suelo Rústico que flanquea este sector por encima y por debajo. El Documento recomienda concentrar los espacios libres de cesión dejando este ámbito como corredor ambiental.
- 13. La EDAR (Estación Depuradora de Aguas Residuales) y la EDAM (Estación Desaladora de Agua de Mar) del Polígono se ubican en los barrancos de Tagoro y el Cobón, respectivamente. Los barrancos del Charcón, el Helecho, el Cobón y Tagoro, siguen estando considerados por el Documento de Contenido Ambiental como ejes principales de drenaje, mantenedor de procesos ecológicos y que albergan gran calidad paisajística, mientras que la ordenación propuesta por el PTP mantiene estos ámbitos como espacios libres.
- 14. Entre el eje viario San Isidro-El Médano y el límite este del Sistema General Aeroportuario, el PTP establece como localización "preferente" y "posible" respectivamente, a los Polígonos de Industria Ligera, a los Parques Logísticos y de Distribución y a los Parques Empresariales Terciarios. No obstante, la localización de este tipo de industrias se contradice con la propia ordenación establecida en el PTP y con el PIOT.
Si bien en la definición de las Áreas Funcionales el propio PTP, define este ámbito como parte de las instalaciones aeroportuarias (Área de Afección), en la posterior definición de las Líneas de Actividad, el Complejo Terciario y de Servicios, que forma parte del Entorno Funcional-Interpuerto, invade éste Área de Afección del aeropuerto.
Según el PIOT estos suelos deberán ser calificados como suelos de protección, carentes de edificación y urbanización, salvo que sean necesarios para instalaciones propias del aeropuerto, los terrenos comprendidos entre el barranco de Los Balos y el eje San Isidro-El Médano. Sin embargo, el Complejo Terciario y de Servicios, que forma parte del Entorno Funcional-Interpuerto y no de las instalaciones aeroportuarias.
El Complejo Terciario y de Servicios, lo asume el PTP de las determinaciones del PGO de Granadilla, no realizando ninguna justificación o consideración al respecto, máxime cuando este Complejo no forma parte de las determinaciones insulares.
- 15. Si bien el carácter de las determinaciones establecido en el art. 15.4 del Texto Refundido únicamente hace alusión a las Directrices de Ordenación y a los Planes Insulares de Ordenación (remisión hecha desde el art.18.6 del Texto Refundido), resulta conveniente que los PTP, como instrumentos de desarrollo de aquellos mantengan la nomenclatura que dicho artículo establece: Normas de Aplicación Directa, Normas Directivas y recomendaciones, como recoge el artículo 43.3 de la Normativa.
Independientemente del tipo de nomenclator utilizado, se deberá referenciarse en cada artículo de la Normativa, el alcance específico de la norma.
Si bien el Documento de Ordenación establece los usos característicos vinculados a los Parques de Actividad, esto no se refleja posteriormente en un régimen de uso propio del Documento Normativo.
Las determinaciones del PIOT sobre la OSE de la PLS (Sección 3ª, Capítulo 4 del Título II) establece que el planeamiento de desarrollo de este ámbito deberá establecer, entre otros, los criterios de Clasificación de Suelo y no su clasificación directa, para de esta manera dejar claro, en cuanto a la clasificación y zonificación del suelo, que los instrumentos legales con potestad

clasificadora del suelo son el Plan General de Ordenación y las Normas de conservación del Espacio Natural incluido en la delimitación de la PLS.

INFORME

- 1. En la Sesión de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, celebrada el 6 de febrero de 2007 (Acta Nº 02/07), se DECLARA INVIABLE, por innecesaria, la aplicación de un nuevo Procedimiento de Evaluación Ambiental al Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur, en el término municipal de Granadilla de Abona, Tenerife (Exp. 2006/0848), de conformidad con lo establecido en la Disposición Transitoria Primera número 2, de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y en la Disposición Transitoria Segunda, número 2 del Reglamento de Procedimiento de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, exonerando el mismo en base a los argumentos expuestos por el Cabildo Insular de Tenerife (se adjunta copia del Acta de la Sesión).
- 2. El Estudio de Contenido Medioambiental incluye las Unidades Ambientales y los Usos del Suelo sobre la situación actual del ámbito de la PLS. Se ha realizado un diagnóstico y evaluación de los Impactos sobre cada una de estas Unidades en base a los desarrollos previstos, entre los que se recogen los pertenecientes a la Zona de Servicio del Puerto, aprobada en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) aprobado por ORDEN FOM/469/2004 del Ministerio de Fomento, con fecha de 13 de febrero. Es de reseñar que el propio proyecto del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla cuenta con su propio Estudio de Impacto Ambiental. En el Documento de Aprobación Provisional y Definitiva se procede a la inclusión al Estudio de Contenido Medioambiental del Programa de Seguimiento Ambiental de la PLS.
- 3. No es objetivo del PTP la Clasificación, Categorización y Sectorización del Suelo del ámbito de la PLS. En el Documento para Aprobación Provisional y Definitiva se procede a especificar más claramente tal objetivo, constituyéndose como recomendaciones al planeamiento general y no como Directrices de Aplicación Directa. La Clasificación contenida sobre los barrancos del Río, de la Barca y de la Orchilla, recoge, y amplía en algún caso, únicamente los establecidos por el PIOT, y de igual forma sobre los barrancos de Los Balos, de La Orchilla y de la Barca establecidos en el Plan General de Granadilla de Abona. No obstante, los barrancos de La Orchilla, Cigüaña, Los Calderones, La Barca, Charcón, Tagoro, del Cobón, del Helecho y del Río forman parte del Sistema de Corredores Paisajísticos de la Plataforma.
- 4. El Llano de Los Patos se localiza en el interior de la delimitación aeroportuaria establecida por el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, aprobado definitivamente el 14 de marzo de 2002 por ORDEN del Ministerio de Fomento. En base a esta delimitación y destino, a la que por la misma, se orientan los terrenos, parece como lo más adecuado el de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras. No obstante, se considera oportuno introducir a modo de cautela una mención específica para que el Aeropuerto tenga en consideración el valor ambiental de la zona señalada de cara a su futura ampliación y la coordinación con las instalaciones aeroportuarias.
- 5. Analizando la correspondiente ficha de ordenación por ámbitos, los terrenos mencionados se encuentran dentro del sector denominado: "Sector aeropuerto. AF-A. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur". Con los siguientes usos compatibles, Parques de Actividad: Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero, Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios, Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves, Parques de Servicios

Aeroportuarios Generales; y las siguientes actividades incompatibles, Parques de Actividad: los que no tengan relación con actividades aeroportuarias.

En base a estos criterios se procede a subsanar o aclarar la contradicción existente en el PTP para que en este área únicamente puedan desarrollarse los usos mencionados y queden excluidos como localización preferente o posible los polígonos de industria ligera, parques logísticos y de actividad que no estén ligados con actividades aeroportuarias.

Al tratarse de un espacio natural protegido El Monumento de Montaña Pelada cuenta como instrumento de ordenación con sus propias Normas de Conservación, que es una figura jerárquicamente superior en el sistema de planeamiento al Plan Territorial Parcial, por lo que este no puede contener disposiciones normativas sobre el mismo. Sin embargo, el estudio informativo y análisis del Plan Territorial a efectos de coordinación de la ordenación de ambos instrumentos, desde una perspectiva integral ha tenido en cuenta los valores de dicho espacio. Como resultado de este trabajo se refleja en el resultado de la ordenación de la plataforma una serie de medidas que son consecuencia directa de esta visión global, tales como: las franjas de espacios libres en torno al espacio natural, la distribución de las actividades (situando las menos duras entorno al espacio natural) o el establecimiento de corredores ecológicos.

Como se ha reiterado en este informe, el papel otorgado a la gestión coordinada de la Plataforma es crucial para su éxito estratégico. El PTP establece como Norma Directiva de Obligado Cumplimiento la creación de una Entidad de Coordinación de la PLS, cuyas funciones no se limiten a la necesaria coordinación infraestructural, sino al desarrollo comercial y proyección socioeconómica.

No obstante, la articulación jurídica y la concreción institucional de esta Entidad ha de quedar necesariamente abierta a su proceso posterior de maduración, consenso y constitución. El instrumento de planificación de este PTP no es el más adecuado para concretar estos extremos, que habrán de ser objeto de un proceso posterior de gestión institucional.

- 6. El ámbito del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla recoge la delimitación correspondiente a la Zona de Servicio Portuaria aprobada en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) por ORDEN FOM/469/2004 del Ministerio de Fomento, con fecha del 13 de febrero. Teniendo en cuenta esta delimitación la clasificación del suelo más adecuada para dicho ámbito es la de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras en base a lo siguiente:

La Ley de Ordenación del Territorio de Canarias contiene precisamente una categoría específica de suelo para la protección, cuando se localizan en suelo rústico, de las infraestructuras y sus entornos, estableciendo una serie de determinaciones cautelares para proteger los terrenos afectados, las reservas y sus ámbitos de influencia, a los efectos de preservarlos de actividades que puedan comprometer el interés público final. Considerando, como se ha señalado, que los terrenos se encuentran dentro de la delimitación del Ámbito de la Zona de Servicio Terrestre Portuaria, se estima que es esta categoría, de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, la que mejor garantiza, entre las de suelo rústico, el carácter de reserva estratégica del Área Funcional del Puerto, sin que puedan comprometerse los terrenos con proyectos, usos o instalaciones que puedan hacer inviable futuros proyectos acordes con las estrategias portuarias.

- 7. De manera análoga a lo anterior el ámbito del Aeropuerto de Tenerife Sur incluido en el PTP recoge la delimitación establecida en su Plan Director, aprobado definitivamente el 14 de marzo de 2002 por ORDEN del Ministerio de Fomento, publicada en el BOE de 23 de marzo de 2002.
 - Con relación al área actualmente ocupada por el aeropuerto, este tiene en su conjunto el carácter de un Sistema General, es una de las más importantes infraestructuras de comunicación de la isla con el exterior, sin actividades económicas privadas que justifiquen otro tratamiento; en consecuencia como concepto y dadas las características del entorno es una infraestructura aeroportuaria en Suelo Rústico. Si los escenarios futuros, hoy por hoy bastante inciertos, propiciasen su transformación y se llegasen a desarrollar otra serie de actividades y economías de carácter más urbano y privadas en su entorno, en dicho momento, si que tendría sentido el cambio de clasificación a urbano o urbanizable que se propone. En este sentido, se incorporan las instrucciones necesarias al planeamiento urbanístico para que si se produce tal hecho sea necesario una reclasificación de los terrenos a urbano o urbanizable.

- Con relación a cambiar la clasificación de parte del área funcional del aeropuerto de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras a Protección Territorial, considerando la delimitación establecida para el aeropuerto en su Plan Director y trasladando los mismos argumentos expresados en el apartado 6 anterior para el puerto, se estima que la clasificación del suelo más adecuada para la misma es la de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras.
- 8. Durante la fase de redacción del PTP la Línea Eléctrica de Alta Tensión a 220 Kv, desde la Central Eléctrica de Granadilla hasta la Subestación Eléctrica Los Vallitos, se encontraba en fase de proyecto. Por este motivo se procedió a incluir para la Aprobación Inicial del PTP (24 de febrero) la información disponible y remitir a una posterior confirmación de su trazado y características durante el proceso de tramitación del Plan, sin menos cabo de su integración en el global del Plan y su coordinación definitiva con el resto de infraestructuras y organismos intervinientes. Es ahora pasada la fase de Aprobación Inicial y de exposición pública, y una vez aprobado su proyecto de ejecución mediante la Declaración de Utilidad Pública del Gobierno de Canarias de 16 de febrero de 2006, cuando se procede a la actualización e incorporación de toda aquella información referente a la mencionada línea eléctrica que sea necesaria para la correcta tramitación y coordinación del Plan.
De acuerdo a lo anterior se procederá a incluir el mencionado trazado de la Línea de Alta Tensión en los documentos y planos del PTP.
- 9. El PTP establece como Norma Directiva de Obligado cumplimiento la realización de las infraestructuras básicas estratégicas de la PLS.
Los principales proyectos de infraestructuras básicas se incluyen en el listado de proyectos a coordinar en el conjunto de la Plataforma, asimismo con el rango de Normas Directivas de Obligado Cumplimiento.
En el momento de desarrollarse nuevas infraestructuras deberán redactarse previamente sus proyectos específicos y contar su aprobación con las autorizaciones y evaluaciones ambientales correspondientes.
- 10. En lo señalado en el punto 3. No es objetivo del PTP la Clasificación, Categorización y Sectorización del Suelo del ámbito de la PLS. En el Documento para Aprobación Provisional y Definitiva se procede a especificar más claramente tal objetivo, constituyéndose como recomendaciones al planeamiento general y no como Directrices de Aplicación Directa.
- 11. En operaciones tan complejas y abiertas como la PLS, la evaluación de los efectos socioeconómicos no puede responder a esquemas metodológicos como los habitualmente empleados en proyectos más acotados, entre los que incluso puede entrar un puerto o un aeropuerto. En realidad, la PLS es la "envolvente" de puerto, aeropuerto e interpuerto, y todas las incertidumbres estratégicas de cada una de estas piezas su potencian cuando se analiza o se trata de prever los efectos en el conjunto. Por poner un ejemplo determinante, los distintos ritmos de desarrollo del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, y sobre todo sus funciones portuarias definitivas, van a ser decisivos en la tipología de efectos en el entorno y de las estrategias complementarias a adoptar.
Por lo tanto, en el marco de este PTP se recomienda no tanto efectuar un estudio más profundo, que con seguridad no estaría en condiciones de arrojar unas conclusiones significativas en la actual fase, sino de *gestionar estratégicamente los efectos socioeconómicos del conjunto*. es decir, que en la agenda de la Entidad de Coordinación de la PLS se incluya, como un componente fundamental, la gestión de los mismos, potenciando los efectos positivos e introduciendo medidas y actuaciones para prever y minimizar los negativos. Ello obligará a esta entidad a dotarse de los sistemas de evaluación de los efectos y de las medidas a adoptar.
- 12. En base a esto se ha realizado un estudio específico de alternativas de la PLS para valorar no solo las cuestiones ambientales sino también el resto de condicionantes y se ha descartado la

alternativa propuesta porque los efectos positivos frente a los negativos de interrumpir la continuidad territorial de la Plataforma entre el Puerto y el aeropuerto son mucho mayores. Precisamente una de las mayores fortalezas de la Plataforma es poder disponer de un puerto y aeropuerto conectados y con esta reserva de terrenos intermedia para zona de servicios. Entre los objetivos del Plan está el de establecer Corredores Paisajísticos creados como medida correctora ambiental y de integración medioambiental para facilitar la conexión entre los espacios de Suelo Rústico Protegido a uno y otro lado de la autopista.

- 13. La propuesta establecida por este Plan para la PLS no es la de transformar los barrancos si no el de mantenerlos e integrarlos en la red de Corredores Paisajísticos propuesta, en la medida de lo posible, y por considerarlos como corredores ambientales naturales.
La EDAR (Estación Depuradora de Aguas Residuales) y la EDAM (Estación Desaladora de agua de Mar) se localizan junto a los barrancos de Tagoro y el Cobón en una posición meramente indicativa por este Plan, pero no suponen una modificación ni invasión de los barrancos. En el momento de desarrollarse ambas Estaciones deberán redactarse previamente sus proyectos específicos y contar su aprobación con las autorizaciones y evaluaciones ambientales correspondientes.
- 14. Se procede a la subsanación del Plan de igual manera en lo recogido en el punto 5 de este informe.
- 15. En base a lo mencionado se procede a reestructurar el documento de Normativa para que el articulado contenga el grado de aplicación de cada una de sus determinaciones, Normas de Aplicación Directa, Normas Directivas y Recomendaciones.
La Clasificación del Suelo y su Sectorización se incluirá a modo de directrices a desarrollar por el Plan General de Granadilla.

CONCLUSION

- En base a lo expuesto en el presente informe se propone estimar la alegación presentada de acuerdo con lo apuntado anteriormente.