



CABILDO
INSULAR
DE TENERIFE

Abril de 2007

Documento
para Aprobación
Provisional y
Definitiva

Plan
Territorial
Parcial
de la
Plataforma
Logística
del
Sur

ESTUDIO DE
CONTENIDO
MEDIOAMBIENTAL



Spim

Empresas colaboradoras: IrciTerra





CABILDO
INSULAR
DE TENERIFE

Abril de 2007

Documento
para Aprobación
Provisional y
Definitiva

Plan
Territorial
Parcial
de la
Plataforma
Logística
del
Sur

**ESTUDIO DE
CONTENIDO
MEDIOAMBIENTAL**

DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

I. INTRODUCCIÓN

II. INFORMACIÓN

PLANOS DE INFORMACIÓN

DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

INTRODUCCIÓN

III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

IV. ESTRUCTURA FUNCIONAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

V. DETERMINACIONES DE DESARROLLO DEL PTP

VI. COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LA PLS

VII. EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DE LA PLS

RESUMEN Y CONCLUSIONES. LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR: CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS.
RESUMEN DE PROPUESTAS

PLANOS DE ORDENACIÓN

DOCUMENTO DE NORMATIVA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES

TÍTULO 1. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y ORDENACIÓN DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE

TÍTULO 2. DETERMINACIONES SOBRE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

TÍTULO 3. COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LA PLATAFORMA

DISPOSICIONES

ANEXOS

ESTUDIO DE CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL

I. INFORMACION DEL ESTUDIO DE CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL

II. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

III. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

IV. SÍNTESIS Y CONCLUSIONES

ANEXOS

0 INTRODUCCIÓN Y ESTRATEGIA.....	2
0.1. LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE, UN PROYECTO ESTRATÉGICO CON UNA CONCEPCIÓN DE INTEGRACIÓN EN EL TERRITORIO Y EL MEDIOAMBIENTE.....	3
0.2. ENCUADRE DEL ESTUDIO.....	5
I. INFORMACIÓN DEL ESTUDIO DE CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL.....	6
I.1. GEOLOGÍA, litología y geotecnia.....	7
I.1.1. DESCRIPCIÓN GEOLÓGICA.....	7
I.1.2. DESCRIPCIÓN LITOLÓGICA.....	8
A) SERIE II.....	8
B) SERIE III.....	8
C) SERIE IV.....	10
D) MATERIALES SEDIMENTARIOS.....	10
I.1.3. DESCRIPCIÓN GEOTÉCNICA.....	11
A) COLADAS BASÁLTICAS.....	11
B) DEPÓSITOS PUMÍTICOS DE LAS BANDAS DEL SUR.....	12
C) AGLOMERADOS DE DEBRIS – AVALANCHE.....	12
D) DEPÓSITOS SEDIMENTARIOS RECIENTES (ALUVIONES ACTUALES Y PLAYAS).....	13
I.2. topografía y GEOMORFOLOGÍA.....	14
I.2.1. TOPOGRAFÍA.....	14
I.2.1. DESCRIPCIÓN DE LAS FORMAS DE RELIEVE.....	15
A) MORFOESTRUCTURAS.....	15
B) FORMAS CONSTRUCTIVAS.....	15
C) FORMAS EROSIVAS FLUVIALES.....	15
D) FORMAS SEDIMENTARIAS.....	16
I.2.2. CONJUNTOS Y ENCLAVES SINGULARES.....	16
A) CONJUNTOS SINGULARES.....	16
I.2.3. VALORACIÓN DE LAS FORMAS DE RELIEVE.....	17
I.3. CLIMA.....	18
I.3.1. CONSIDERACIONES GENERALES.....	18
I.3.2. PLUVIOMETRÍA.....	19
I.3.3. CLASIFICACIÓN CLIMÁTICA.....	21
I.4. HIDROLOGÍA Y HIDROGEOLOGÍA.....	22
I.4.1. CONSIDERACIONES GENERALES.....	22
I.4.2. HIDROLOGÍA SUBTERRÁNEA.....	22
I.4.3. HIDROLOGÍA SUPERFICIAL.....	23
I.4.4. CUENCAS HIDROGRÁFICAS.....	23
I.4.5. BALANCES HÍDRICOS.....	25
I.5. SUELOS Y CLASES AGROLÓGICAS.....	26
I.5.1. TIPOLOGÍA DE SUELOS.....	26
I.5.2. CAPACIDAD AGROLÓGICA DE LOS SUELOS.....	27
I.6. FLORA Y VEGETACIÓN.....	28
I.6.1. UNIDADES DE VEGETACIÓN.....	28
I.6.2. ÁREAS DE INTERÉS FLORÍSTICO.....	31
I.7. FAUNA.....	32
I.7.1. INVERTEBRADOS.....	32
I.7.2. VERTEBRADOS.....	32
I.7.3. ÁREAS DE INTERÉS FAUNÍSTICO.....	34
I.8. UNIDADES DE PAISAJE Y CARACTERÍSTICAS VISUALES.....	35
I.8.1. METODOLOGÍA.....	35
I.8.2. UNIDADES DE PAISAJE: DESCRIPCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y CARACTERÍSTICAS VISUALES.....	35
I.8.2.1. PAISAJES DE LOS TABLEROS Y LOMAS PUMÍTICOS (Fba).....	35
I.8.2.1.1. El paisaje de los tableros pumíticos.....	35
I.8.2.1.2. El paisaje de las lomas pumíticas.....	38
I.8.2.2. PAISAJES ANTROPIZADOS CON INVERNADEROS Y EDIFICACIONES DIVERSAS (A).....	39
I.8.2.3. PAISAJES DE LAS COLADAS Y AFLORAMIENTOS BASÁLTICOS (Fba).....	39
I.8.2.4. PAISAJES ANTROPIZADOS DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE GRANADILLA (A).....	41
I.8.2.5. PAISAJES DE LA CALDERA DE MONTAÑA PELADA (Fba).....	42
I.8.2.6. PAISAJES ANTROPIZADOS DEL AEROPUERTO TENERIFE-SUR-REINA SOFÍA (A).....	43
I.8.3. ALGUNAS RECOMENDACIONES PAISAJÍSTICAS EN RELACIÓN CON EL ÁMBITO DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE.....	45
I.9. PATRIMONIO. ÁREAS Y CONJUNTOS ARQUEOLÓGICOS.....	46
I.10. CATEGORÍAS DE PROTECCIÓN.....	47
I.10.1. RED CANARIA DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS.....	47
I.10.2. OTRAS FIGURAS DE PROTECCIÓN TERRITORIAL.....	48
I.11. USOS ACTUALES DEL SUELO.....	49
I.12. IMPACTOS AMBIENTALES EXISTENTES.....	50
A) IMPACTOS GENÉRICOS.....	50
A.1. Degradación del tabaibal dulce.....	50
A.2. Afección al Monumento Natural de Montaña Pelada.....	50
A.3. Salinización del agua subterránea.....	50
B) IMPACTOS AMBIENTALES DE CARÁCTER PUNTUAL.....	50
B.1. Cantera de extracción activa.....	50
B.2. Escombreras.....	50
B.3. Movimientos de tierra y acopios.....	50
B.4. Áreas degradadas.....	50
B.5. Infraestructuras agrarias abandonadas.....	50
B.6. Chatarra.....	50
B.7. Infraestructuras de gran envergadura.....	50
B.8. Otros impactos.....	50

I.13. PLANOS DEL ESTUDIO	51
I.01. Geológico	52
I.02. Geomorfología	53
I.03. Hidrología	54
I.04. Hidrogeológico.....	55
I.05. Hidrografía	56
I.06. Edafología	57
I.07. Vegetación	58
I.08. Áreas de Interés faunístico	59
I.09. Usos actuales del suelo	60
I.10. Paisajes	61
I.11. Protección Territorial.....	62
I.12. Zonas de interés arqueológico y etnográfico	63
I.13. Impactos existentes	64
I.14. Unidades ambientales	65
I.15. Calidad para la conservación	66
I.16. Capacidad agrológica	67
II. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL.....	68
II.1. INTRODUCCIÓN AL DIAGNÓSTICO	69
II.2. UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS	71
II.2.1. CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS	71
II.2.2. DESCRIPCIÓN DE LAS UNIDADES AMBIENTALES.....	72
II.3. VALORACIÓN DE LA CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN.....	79
II.3.1. CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS	79
III. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA	80
III.1. IDENTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN POTENCIALMENTE GENERADORAS DE IMPACTOS.....	82
III.2. ANÁLISIS DEL GRADO DE ADECUACIÓN ENTRE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN Y LA CALIDAD Y CAPACIDAD DE ACOGIDA DEL TERRITORIO.....	86
III.3 ANÁLISIS AMBIENTAL DELAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN.....	88
III.4 VALORACIÓN DETALLADA Y SIGNO DE LOS IMPACTOS.....	93
III.5 MEDIDAS PROTECTORAS O CORRECTORAS	113
IV. SINTESIS Y CONCLUSIONES	120
ANEXOS	122
A.1 PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO. FICHAS TÉCNICAS.....	123
A.2 FICHAS DE ANÁLISIS DE IMPACTOS AMBIENTALES	149
A.3 INDICADORES DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	164

0. INTRODUCCIÓN Y ESTRATEGIA



LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE, UN PROYECTO ESTRATÉGICO CON UNA CONCEPCIÓN DE INTEGRACIÓN EN EL TERRITORIO Y EL MEDIOAMBIENTE

La PLS es un proyecto estratégico con una concepción integral de sostenibilidad extendida a todas las fases de la “vida del proyecto”.

La integración en el medioambiente y territorio no es, por lo tanto, un mero ejercicio a posteriori para comprobar los impactos e introducir políticas correctoras, sino un componente fundamental que ha estado presente desde su concepción inicial, y que recorre todas las fases tanto del proceso metodológico de planeamiento como las posteriores de su desarrollo.

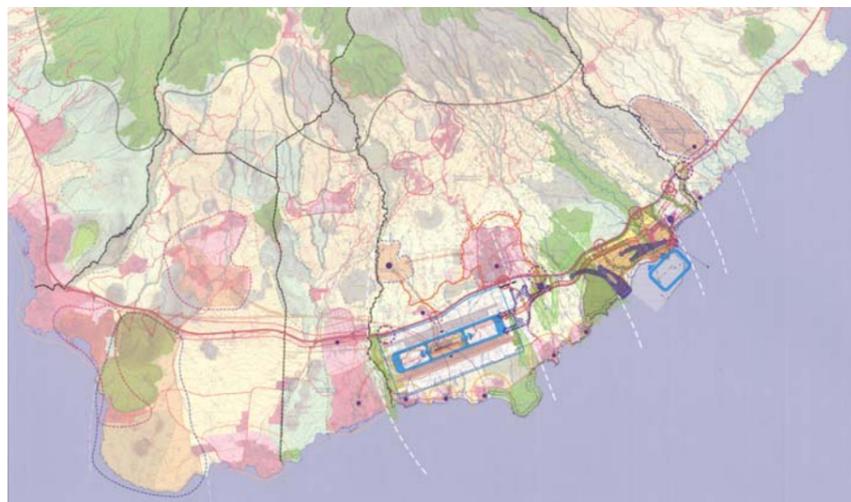
1. En su concepción: un proyecto sostenible en un marco económico global.

En el contexto de globalización de la economía, las plataformas logísticas integradas se convierten en espacios económico-funcionales estratégicos para la integración mundial de los territorios, y garantía de competitividad y desarrollo. Además, en un marco territorial como el insular, adquieren un carácter adicional crítico, de garantía de abastecimiento (logístico y energético) al sistema económico-social en su generalidad.

La fórmula adoptada en Tenerife Sur, la Plataforma integrada con las tres grandes “piezas” del nuevo Puerto, el Aeropuerto Internacional y el Interpuerto logístico y productivo, constituye una modalidad especialmente eficiente medioambientalmente, competitiva y adaptada a las necesidades insulares, además de una notable oportunidad. La “compacidad” del ámbito, el efecto de concentración y escala, posibilita efectos muy positivos al tiempo que concentra sinergias y reduce la diseminación de las externalidades negativas por el territorio insular (tráficos, contaminación, ocupación dispersa de actividades, etc.).

En suma: la concentración territorial de actividades logísticas (en su más amplio sentido) representa una gran oportunidad de alcanzar niveles elevados de competitividad con efectos medioambientales acotados, y muy sensiblemente inferiores a su diseminación del territorio. Constituye, en consecuencia, una respuesta medioambientalmente muy bien adaptada a los retos globales de inserción en las grandes cadenas logísticas internacionales, inserción especialmente crítica para una isla como Tenerife.

La Plataforma Logística del Sur, un proyecto estratégico para la Isla



Una apuesta por la Integración medioambiental y la Sostenibilidad



Una ordenación global integrada en el modelo estructural territorial



INTEGRACIÓN DE LA PLS EN EL MEDIOAMBIENTE Y TERRITORIO: SOSTENIBILIDAD EN TODA LA “VIDA” DEL PROYECTO



2. En su localización: el ámbito más adecuado para el desarrollo de este proyecto.

El ámbito territorial de la Plataforma, seleccionado en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), es el más adecuado para la minimización de los efectos medioambientales del proyecto y potenciamiento de los efectos territoriales positivos. Como se indica en otros puntos de este documento (apartado III.7), la idoneidad del ámbito se basa en los siguientes factores:

- Por la concentración de Puerto y Aeropuerto en un territorio próximo.
- Por la dimensión del ámbito (2.501,5 Has).
- Por la localización y conectividad insular.
- Por su carácter de pieza de potenciación del sur de la isla.
- Por los condicionamientos internos mínimos de dicho ámbito.
- Por los condicionamientos topológicos.
- Por su viabilidad medioambiental.

3. En su planeamiento: conceptos de ordenación general para su máxima integración en el territorio y medioambiente.

La ordenación elegida para la plataforma contempla como criterios fundamentales la sostenibilidad y respeto medioambiental, integración en el territorio y distribución espacial de actividades que minimice los impactos y potencie las posibilidades de integración de actividades y corrección de efectos medioambientales negativos. Las principales orientaciones de esta concepción sostenible de la ordenación son las siguientes:

- Respeto de los espacios medioambientalmente más valiosos (Montaña Pelada, barrancos), definiendo corredores medioambientales integrados en el conjunto y disponiendo, muy especialmente, un gran área ambiental central que conecta Montaña Pelada con las montañas de Ifara y Los Riscos, con el Barranco Charcón, y que complementa la calidad e integración del conjunto de la Plataforma.
- Concepción paisajística del conjunto no como un argumento ornamental, sino medioambiental y funcional: identidad paisajística de la PLS definida por la “gran escala” de ordenación de espacios y corredores paisajísticos y medioambientales; y la escala media del paisaje industrial, definida en cada Parque de Actividad ordenado por Líneas de Actividad (apartado IV.5).
- Es preciso hacer énfasis en la función integral que se adjudica a los corredores medioambientales y paisajísticos: tienen una funcionalidad crítica (en ciertos casos, reserva de espacios para infraestructuras de articulación de la Plataforma, y soporte de un futuro transporte público), pero también medioambiental: crear una red o trama a escala macro para posibilitar flujos biológicos, adaptar los desarrollos al territorio y a la topografía, y facilitar la integración de la Plataforma con su entorno territorial, además de configurar una imagen paisajística a gran escala identificadora del proyecto.
- Elección del modelo de ordenación que combina la “compacidad de actividades” en áreas especiales, los Parques de Actividad, con los corredores medioambientales y paisajísticos. Estos Parques de Actividad constituyen ámbitos de planificación sostenible, al posibilitar la agrupación sinérgica de actividades compatibles en usos y complementarias en funciones y en flujos cruzados, que en caso contrario se diseminarían por polígonos industriales, con un efecto medioambiental de graves repercusiones.
- Integración con el entorno territorial: integración de los principales ejes de comunicaciones (Autopista TF-1 y “Tren del Sur”), nuevo sistema de enlaces que favorece la conectividad con el entorno, el Corredor Central como gran eje articulador del conjunto, integración de corredores viales transversales desde el interior a la costa, integración paisajística de Espacios Naturales protegidos, Centros de Servicios Comarcales potenciados con servicios complementarios, etc. (apartado IV.2).
- El Plan Territorial Parcial integra el ITER, el principal centro de producción de energías renovables de la isla. La cercanía al ITER es beneficiosa en dos sentidos: en primer lugar, como fuente energética limpia para la Plataforma, que podría incorporarse a las necesidades de suministro industrial y terciario, en condiciones óptimas de proximidad; en segundo lugar, como instituto de desarrollo, que podría estar coordinado con actividades especializadas en la Plataforma (ahorro energético, utilización de remanentes energéticos de los procesos industriales, etc).
- La combinación de las centrales desaladoras y de producción energética (UNELCO), junto con otras combinaciones a estudiar en la fase de comercialización y dirección estratégica de la Plataforma, permitiría mejorar el rendimiento energético ya ambiental (utilización de energía sobrante entre empresas y ciclos, cogeneración, creación de redes entre parques, etc.)

Para esta estrategia de ordenación, la PLS parte del reconocimiento de tres grandes infraestructuras previas estructurantes: el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, el Aeropuerto de Tenerife Sur y el “Tren del Sur”, además de los espacios ya urbanizados del Polígono Industrial de Granadilla. El PTP ha organizado sus propuestas partiendo de estas preexistencias y sus condicionamientos territoriales y ambientales contenidos en sus proyectos legalmente aprobados y sus estudios de impacto ambiental.

4. En su desarrollo, gestión y mantenimiento: un proyecto para una gestión sostenible

La planificación de la PLS está concebida y posibilita una gestión sostenible de sus actividades y de su territorio en las fases posteriores de su promoción y comercialización, construcción y gestión y mantenimiento, con prestaciones y posibilidades superiores a los polígonos industriales convencionales:

- En la fase de promoción y comercialización: posibilita el agrupamiento de empresas para la gestión asociada de residuos, minimización de impactos cruzados, racionalización del transporte público y aparcamiento, minimización de desplazamientos por servicios, etc.
- En la fase de construcción: compensación de movimientos de tierras y recuperación de capa vegetal, recomendaciones de utilización de materiales de construcción reciclables, edificaciones bioclimáticas, especies para áreas paisajísticas adaptadas y de bajo mantenimiento, agrupación de unidades para racionalización de infraestructuras básicas y medioambientales, posibilidad de redes de reciclaje de aguas, utilización de energías alternativas, etc.
- En la fase de gestión y mantenimiento: los Parques de Actividad, como unidades de promoción, son también ámbitos para una gestión sostenible: gestión integrada de residuos, sinergias entre empresas, usos y actividades (ecoparques), gestión del transporte y la movilidad, seguridad, mantenimiento y conservación, etc.
- En la gestión de riesgos y contaminación de los procesos industriales, la escala de la actuación permitiría una mejora alternativa muy superior a la dispersión de polígonos en la Isla:
 - a. En la mejora de instrumentos normativos incorporados a la propia gestión y comercialización de los Parques y la Plataforma: la concentración, y la coordinación futura de la PLS permitiría implementar normativas y controles que son de difícil cumplimiento en polígonos convencionales.
 - b. La coordinación permitiría el acceso a sistemas de control del impacto ambiental y sistemas de producción optimizados, inalcanzables por empresas individualizadas.
 - c. Las *obligaciones y cargas ambientales* contarían, como contrapartida, con una reducción de costes por la escala del conjunto.

Por lo tanto, las estrategias medioambientales aplicadas a la PLS no están únicamente incluidas, en este documento, en el Estudio de Contenido Medioambiental, sino que se distribuyen también por el conjunto de los apartados de la memoria.



Según establece el Decreto 35/1995 le corresponde a cada instrumento de planeamiento un análisis ambiental acorde a su escala y finalidad (Art. 2.2):

“El contenido ambiental del planeamiento y el nivel de profundización del estudio de sus efectos ambientales dependerán de su finalidad, escala y ámbito de aplicación. En cada nivel de planeamiento será preciso incorporar exclusivamente los análisis y medidas correspondientes a las determinaciones propias del instrumento de que se trate”.

Teniendo en cuenta la jerarquía de planeamiento de Canarias, al Plan Insular de Ordenación le corresponde la distribución de usos en la isla mediante el establecimiento de grandes ámbitos territoriales que poseen una regulación homogénea (Áreas de Regulación Homogéneas) así como la determinación de las infraestructuras de interés insular. Su ámbito de ordenación fue exclusivamente la superficie terrestre por lo que su planeamiento de desarrollo sólo podrá establecer determinaciones para este medio.

El análisis de sus repercusiones ambientales está acorde al alcance de sus determinaciones y con su ámbito de ordenación. El Plan Insular de Tenerife, como Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, analizó en primera instancia las repercusiones territoriales y ambientales para la isla que conllevaría el establecimiento de una gran superficie urbana de carácter estratégico (2.632 has.) en la franja costera de Granadilla.

El impacto sobre los ecosistemas insulares y sus principales procesos naturales derivado de la ocupación territorial de las grandes infraestructuras incluidas en el ámbito de la Plataforma, y de los nuevos espacios a ocupar por actividades industriales y empresariales, fue debatido durante el largo proceso de tramitación del PIOT-PORN y asumido desde el momento de su aprobación.

Posteriormente, el Plan General de Ordenación de Granadilla hace un análisis a escala municipal, para valorar la incidencia sobre el patrimonio ambiental municipal. En dicho instrumento se identifican los principales impactos sobre las áreas de interés florístico del municipio, áreas de interés faunístico, puntos geológicos de interés, escorrentía superficial, patrimonio arqueológico, etc. y se indican las medidas correctoras necesarias para garantizar la continuidad y funcionalidad de los principales ecosistemas y hábitat del territorio municipal. El Plan General de Ordenación se limita a reconocer el ámbito delimitado en el PIOT, a determinar la clase y categoría de suelo, y a remitir su ordenación al presente Plan Territorial Parcial (PTP) por lo que no establece nuevas determinaciones más allá de lo que significa la ocupación urbanística de todo el ámbito.

El presente Plan Territorial Parcial ordena una porción del territorio municipal por lo que debe ajustar su escala de análisis a este hecho a pesar de ser un instrumento de ordenación jerárquicamente superior al Plan General de Ordenación del municipio.

La información ambiental incluida en este Tomo (Estudio de Contenido Ambiental) se ha ajustado a este criterio de escala de tal manera que se identifican qué espacios del ámbito presentan los mayores valores naturales. En este sentido terrenos que en un análisis insular o municipal se identificaron como áreas con interés de cara a la conservación de los ecosistemas municipales, en el PTP pueden no reconocerse como tal porque lo que interesa es identificar los elementos que son importantes para el ámbito. Ello no significa que no se haya tenido en cuenta en la ordenación la integración ambiental de la PLS en el entorno en base a la información ambiental municipal e insular contemplada en sus respectivos instrumentos de planeamiento.

Pero la elección de las variables ambientales a analizar no sólo está relacionada con el tamaño y escala del ámbito objeto de ordenación, sino con el alcance de las determinaciones del PTP. Resulta imprescindible identificar qué determinaciones son generadoras de impactos y cuál es la información que sobre esas acciones proporciona el PTP, es decir hasta donde llega su regulación. Se debe tener en cuenta si el PTP establece determinaciones de ordenación suficientemente pormenorizadas como para poder valorar con detalle las implicaciones ambientales de su desarrollo y funcionamiento, o por el contrario remite a otros instrumentos de planeamiento de desarrollo los cuales serán los encargados de realizar esta valoración.

A diferencia del Plan Insular, que no entra al detalle en el ámbito de la plataforma, las propuestas del PTP van encaminadas a organizar el conjunto como un solo “organismo” y a integrarlo en su entorno territorial. Para ello establece una estructura funcional interna que se materializa en una distribución de usos (Planos O.O.1 y O.O.2) y en el establecimiento de la nueva infraestructura necesaria para que el conjunto funcione adecuadamente, tanto en lo que se refiere a su organización interna como en su relación con el entorno territorial e insular.

El contenido ambiental que asume el PTP valora inicialmente la idoneidad ambiental de la estructura funcional de la PLS mediante el análisis de la adecuación de esas propuestas de distribución de usos, entre los que se encuentran los de protección natural y paisajística, a la calidad para la conservación de las diferentes unidades ambientales que definen el ámbito de actuación. Este apartado trata de identificar los impactos derivados de la ocupación física del suelo sobre los elementos del medio físico o biológico más relevantes identificados dentro del perímetro de la plataforma.

Pero además, esta ordenación de usos en la PLS determina que sea necesario valorar si su distribución garantiza su integración ambiental en el entorno, al igual que se hace para las variables territoriales y urbanísticas. Desde este punto de vista se analiza las posibles fragmentaciones del hábitat que generaría la organización de usos propuestas en relación a los ecosistemas del entorno, pero también otros aspectos ambientales relativos al consumo de los recursos naturales durante su fase de construcción y funcionamientos y a la liberación de residuos sólidos, aguas residuales, contaminantes atmosféricas, etc.

Para la valoración de la incidencia ambiental de las infraestructuras, se tiene en cuenta exclusivamente aquellas que de forma novedosa propone el PTP para garantizar la funcionalidad del conjunto, asumiendo los proyectos y planes aprobados y/o en ejecución y que ya cuentan con sus propios estudios y declaraciones de impacto ambiental aprobados.

En este sentido, el PTP reconoce la existencia previa de tres grandes infraestructuras de carácter insular, ejecutadas o en proyecto, como son el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, el Aeropuerto de Tenerife Sur, y el Tren del Sur además de los espacios ya urbanizados del Polígono Industrial de Granadilla. El PTP organiza sus propuestas partiendo de esta preexistencia y de los condicionantes territoriales y ambientales contenidos en sus proyectos legalmente aprobados y sus estudios de impacto ambiental. Son, en toda regla, condicionantes para la planificación de partida por lo que no son objeto de reconsideración por parte de PTP.

Para el resto de las nuevas infraestructuras propuestas, se realiza una aproximación a su posible impacto ambiental muy genérico pues el PTP no establece una ubicación definitiva para las nuevas propuestas sino se limita a esquematizar las necesidades de la Plataforma. Además, buena parte de ella se localizan fuera del ámbito objeto de ordenación de donde no se dispone de información de detalle necesaria para valorar su incidencia, correspondiendo a otros instrumentos de planeamiento valorar la idoneidad de su ubicación. No obstante, teniendo en cuenta la información ambiental del Plan General se dan recomendaciones sobre su localización.