

CAPÍTULO III.

Análisis y Diagnóstico

III.1. Introducción

III.2. Entorno Territorial

III.3. Ámbitos Funcionales

III.4. Condicionantes de ordenación

III.5. Infraestructuras

III.6. Medioambiente y medio físico

III.7. Conclusiones del diagnóstico: Principales retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur

III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

III.1. Introducción

III.2. Entorno Territorial

III.3. Ámbitos funcionales

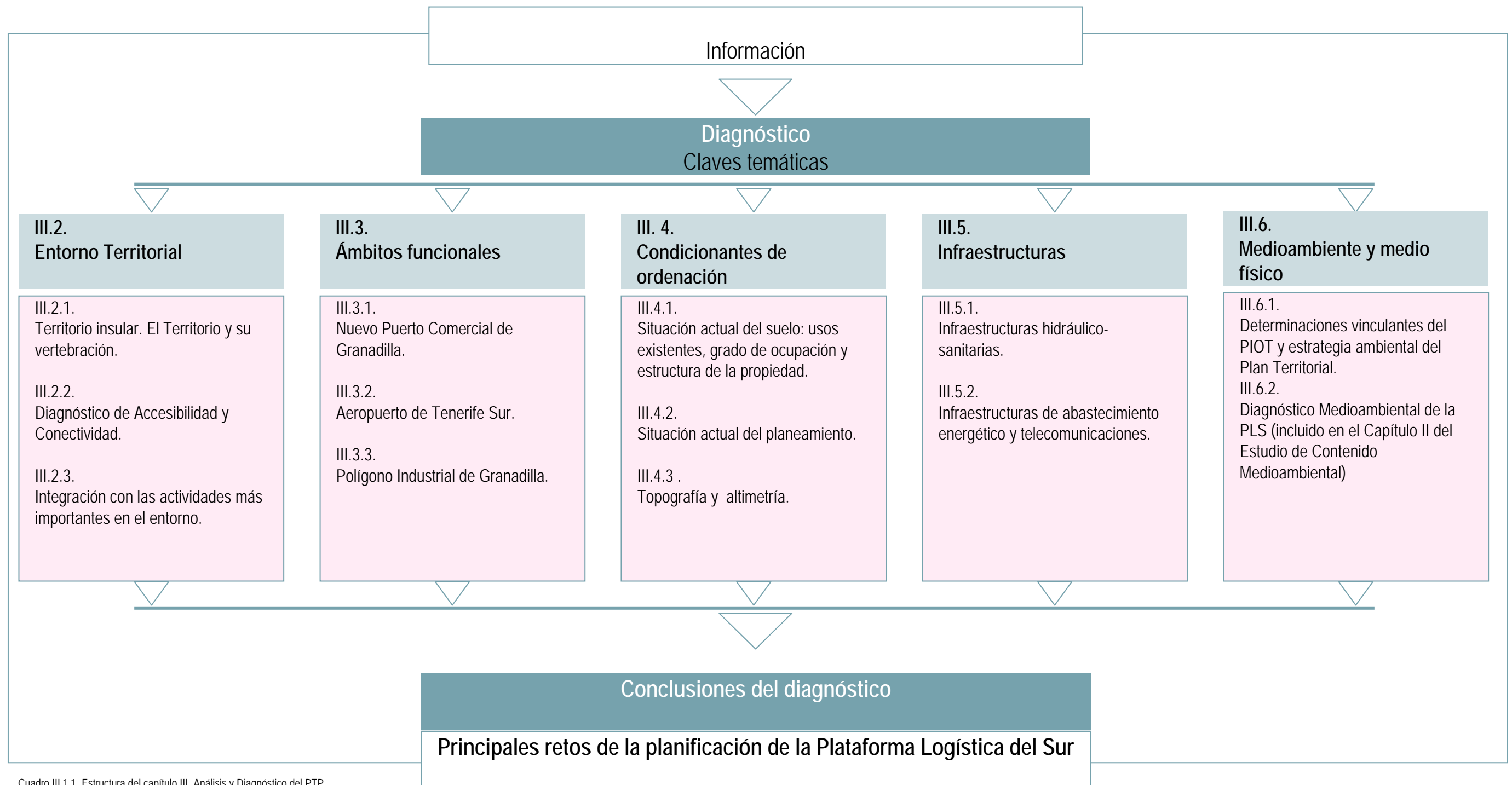
III.4. Condicionantes de ordenación

III.5. Infraestructuras

III.6. Medioambiente y medio físico

III.7. Conclusiones del diagnóstico: Principales retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur

El análisis y diagnóstico global del conjunto de factores que van a incidir en la planificación de la Plataforma Logística del Sur han sido agrupados y ordenados en la forma siguiente:



Cuadro III.1.1. Estructura del capítulo III. Análisis y Diagnóstico del PTP.

III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

III.1. Introducción

III.2. Entorno Territorial

III.3. Ámbitos funcionales

III.4. Condicionantes de ordenación

III.5. Infraestructuras

III.6. Medioambiente y medio físico

III.7. Conclusiones del diagnóstico: Principales retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur

▪ El Sureste es probablemente el territorio de mayor complejidad funcional en la Isla, y mantiene un diferencial de diversidad muy amplio:

- Se trata de un territorio organizado sobre una trama de pequeños núcleos localizados entre la franja litoral y la corona interior, con menor ocupación que el norte de la Isla.
- Se han preservado del desarrollo las zonas agrícolas, de gran valor para la economía insular, y se ha complementado el rango de actividades económicas con sus dos polígonos industriales más significativos, Guímar y Granadilla.
- La actividad turística está limitada a pequeños enclaves costeros, sin equivalencia con los grandes complejos del norte y el suroeste, pero muy integrados en la escala local y el entorno de la capital.

▪ Los municipios del Sureste se sitúan como un gran espacio de articulación entre el Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife y la costa turística del oeste:

- La Autopista TF-1 constituye un potente corredor de accesibilidad entre los núcleos del oeste, el Aeropuerto de Tenerife Sur y el conjunto metropolitano.
- En estos municipios se localiza la oferta de suelo logístico e industrial que complementa las áreas saturadas de Santa Cruz de Tenerife, equilibrando la oferta en el territorio, acercando la disponibilidad de servicios a las zonas de demanda directamente relacionada con la población e infraestructuras turísticas.

▪ El Sur es el territorio de las grandes infraestructuras de carácter insular:

- El Aeropuerto de Tenerife Sur - Reina Sofía está capacitado para la absorción de grandes tráficos de pasajeros, muy por encima de las limitadas posibilidades del Aeropuerto de Tenerife Norte - Los Rodeos.
- En el Sur se encuentran las grandes infraestructuras energéticas de abastecimiento y transformación energética insular, y está recorrido por los pasillos infraestructurales de servicio a la capital.
- El ITER, el futuro Complejo de Tratamiento Integral de Residuos de Arico, el nuevo corredor eléctrico, el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, son proyectos estratégicos localizados en una de las escasas áreas de reserva de la Isla.

▪ La comarca de Abona es, según el PIOT, un territorio “con singular importancia en el desarrollo insular”, con importantes dinámicas y tensiones internas:

- Mantiene, más aún que el resto del Sureste, una base económica mixta de agricultura intensiva y turismo, con un importante crecimiento demográfico y tensiones urbanísticas.
- Se está produciendo un basculamiento de la actividad residencial hacia el sur, unido al desplazamiento de las actividades económicas.

▪ En definitiva, el Sureste recoge gran parte de las Operaciones Singulares Estratégicas del PIOT:

- El PIOT propone cinco de sus once OSE en el Sureste, como herramientas de equilibrio territorial e intervención estratégica en diversos sectores: rehabilitación urbana, dotación y equipamientos turísticos, infraestructuras ambientales y logísticas.

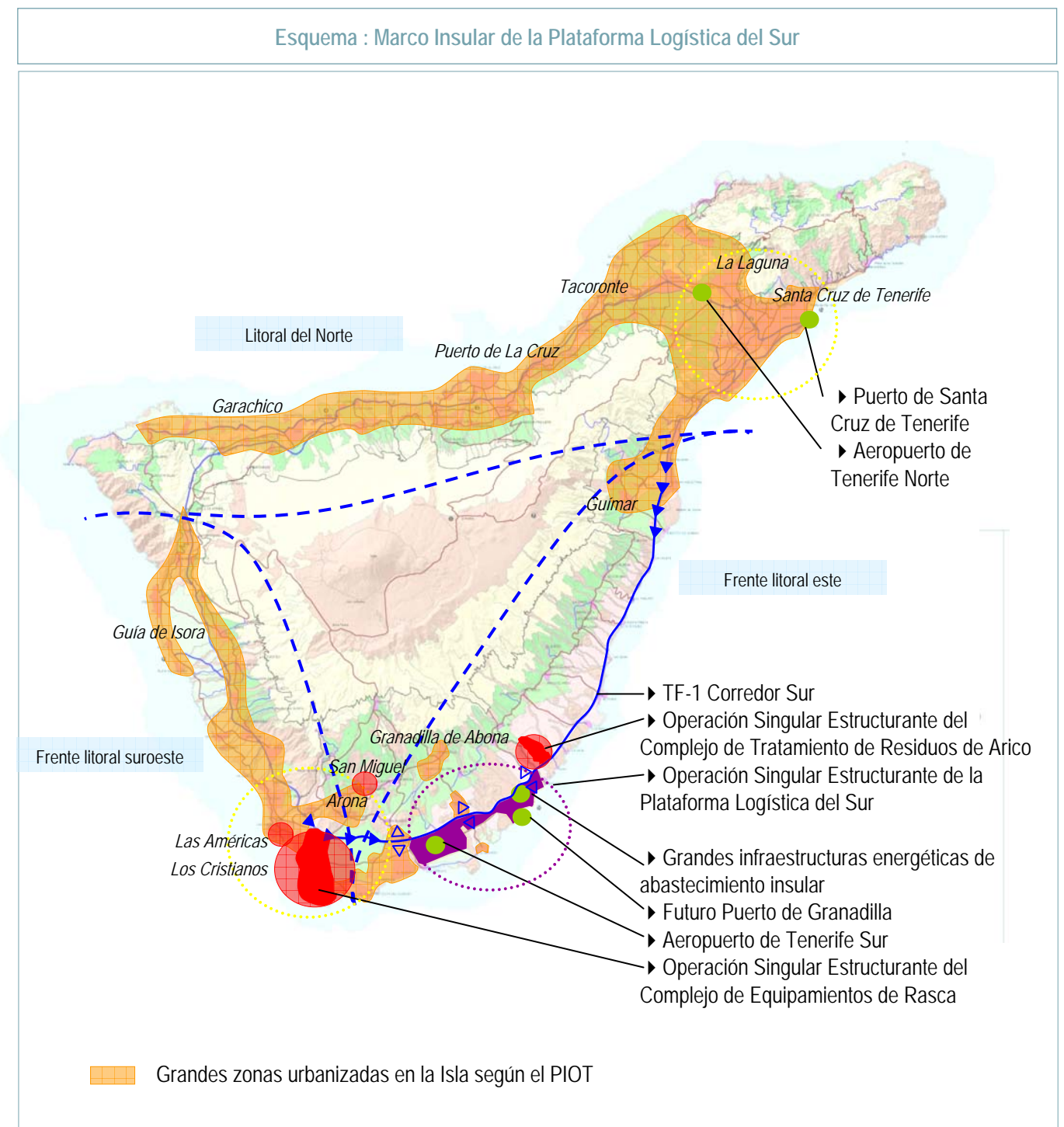
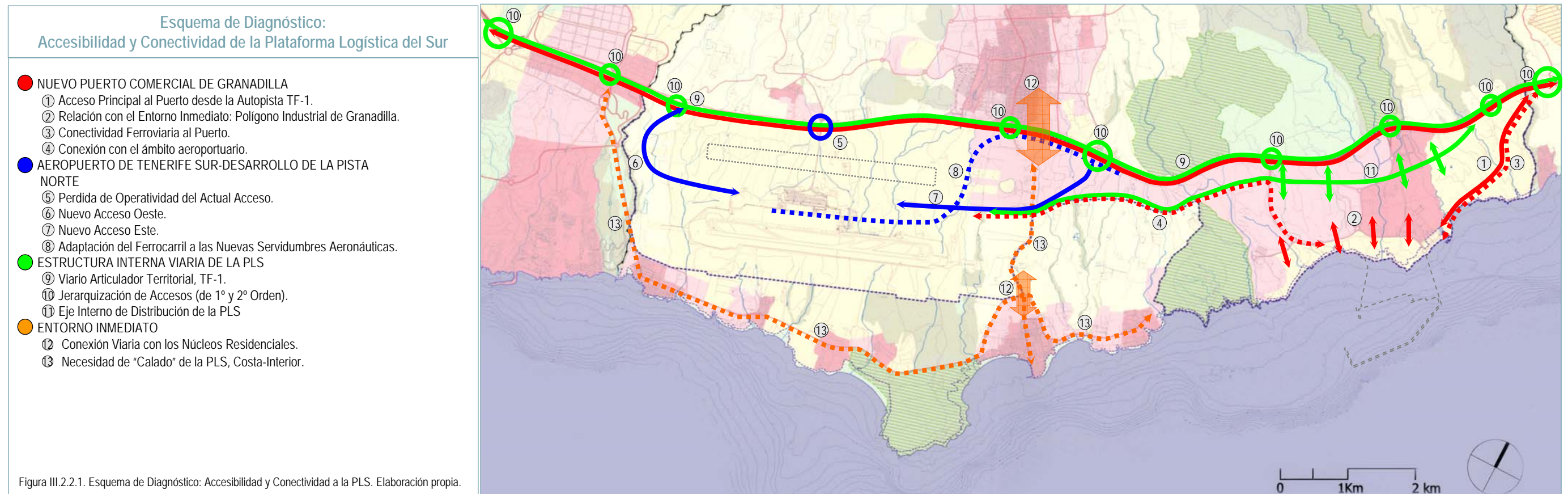


Figura III.2.1. Esquema de Diagnóstico: Marco Insular de la PLS. Elaboración propia.



Los principales problemas a los que debe enfrentarse la ordenación de la Plataforma Logística del Sur (PLS) en relación con la accesibilidad y conectividad son los siguientes:

▪ **Las necesidades específicas de accesibilidad y conectividad exterior del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.**

- Con el entorno funcional inmediato del Puerto a corto-medio plazo, el actual Polígono Industrial de Granadilla, que contiene y ha de contener buena parte de empresas funcionalmente conectadas con los tráficos del Puerto (industriales, logísticas y de servicios), en segunda y tercera línea. Esta relación funcional va a exigir conexiones viarias y de infraestructuras con determinados condicionantes de altimetría, y de gran fluidez de tráficos.
- Durante la fase de construcción del Puerto, va a ser necesaria una conexión viaria interior específica con las potenciales áreas de cantera (situadas en la zona central del Polígono Industrial y en los terrenos del Aeropuerto), en trazados viarios compatibles con su permanencia a largo plazo como parte de la estructura viaria interior de la PLS.
- Con el Norte de la Isla a largo plazo, a través del que será el acceso principal al Puerto. Este acceso ha de ser de gran capacidad y funcionalidad, con un mínimo de interferencias de tráfico y enlaces internos, con una pendiente admisible para tráficos pesados, y con una conexión de máxima funcionalidad con la Autopista TF-1. Será necesario su coordinación con las actuales instalaciones de UNELCO.
- Conectividad ferroviaria potencial para tráficos portuarios en su interrelación con el norte de la isla y, más específicamente, con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, planteada a largo plazo. Esta conectividad ferroviaria va a requerir reservas para su trazado en condiciones funcionales adecuadas y, en el futuro, una compatibilización de explotación con el ferrocarril "Tren del Sur".
- **Las alteraciones de conectividad y accesibilidad al Aeropuerto de Tenerife Sur originadas por el desarrollo de la nueva pista al norte, a medio-largo plazo.**
- El actual acceso principal central desde la Autopista TF-1 dejaría de ser operativo, y ello obligará a planificar dos nuevos accesos al Aeropuerto:
 - El nuevo Acceso Oeste, que conectará con el Sur de la isla (principal destino de tráficos de pasajeros) que habrá de conectar con la autopista en un enlace de capacidad y diseño adecuado a sus necesidades.

- Y el nuevo Acceso Este, que conectará con el Norte de la isla, con el resto de la PLS y con la circunvalación de San Isidro propuesta por el PGO de Granadilla.

- Por otra parte, el trazado en planta y alzado del ferrocarril "Tren del Sur" habrá de acondicionarse a las servidumbres alimétricas derivadas de las decisiones de la nueva pista norte.

Las necesidades de estructura interna viaria de la propia Plataforma.

- En primer lugar, una plataforma de tal dimensión y complejidad va a requerir una clara jerarquización en su relación viaria con el resto de la isla: el vialio articulador de gran capacidad con el resto del territorio es la Autopista TF-1, mientras que las relaciones internas entre las distintas piezas de la Plataforma van a requerir otros cauces de canalización para no sobrecargar la Autopista: surge la necesidad de un Eje Interno Longitudinal de Distribución de la Plataforma.
- Los accesos desde la Autopista, a su vez, habrán de jerarquizarse: los accesos actuales permanecerán como conexiones al interior de la Plataforma, bien en su configuración actual o mediante remodelación. A largo plazo, se establecerán accesos con capacidad de primer nivel (nuevos, de capacidad y trazado con estándares superiores a los existentes), momento en el cual los actuales se constituirán en conexiones de segundo nivel.
- La PLS ha de dotarse de una red viaria interna de distribución de capacidad media, que dé acceso a las amplias áreas funcionales de la Plataforma sin servidumbres de maniobra y tráficos locales, jerarquizando este vialio y distinguiéndolo del vialio interno y local de cada una de las "piezas" de la PLS.

▪ **La conectividad de la PLS con su entorno inmediato.**

- En primer lugar, ha de resolverse la conexión viaria correcta y no penalizada con los núcleos residenciales del entorno, usuarios de algunos de los servicios de la PLS y destinatarios de buena parte de los puestos de trabajo generados.
- Y, en segundo lugar, se ha de dar solución a las necesidades de "calado" de la gran barrera que va a representar una Plataforma de 13,8 km lineales, posibilitando el acceso a los núcleos de actividad y la red capilar del territorio limítrofe: El Médano, El Confital, Los Abrigos, etc. accesibles desde las carreteras TF-614, TF-6214, TF-621 y TF-6212.

Esquema de Diagnóstico: Integración de la Plataforma con las Actividades del Entorno

INTEGRACIÓN SOCIOECONÓMICA

■ Creación de Empresas Locales (Principalmente Servicios).

● Nuevas Actividades (Terciarias, Industriales y Dotacionales).

COMPATIBILIDAD CON LAS ACTIVIDADES RESIDENCIALES Y TURÍSTICAS

■ Núcleos y Áreas Turísticas.

■ Núcleos y Áreas Residenciales.

— Gradiente de Actividades Duras, Alejadas de los Núcleos Urbanos.

INTEGRACIÓN FUNCIONAL

Refuerzo de Actuaciones Estructurantes:

■ Mejora Autopista TF-1.

— "Tren del Sur".

— Circunvalación de San Isidro y Acceso a Granadilla.

ARTICULACIÓN CON OPERACIONES ESTRUCTURANTES, DE MEJORA Y PROTECCIÓN DEL ENTORNO

■ Operaciones Singulares Estructurantes con función de rango insular

■ Integración de Espacios Naturales.

■ Áreas de Rehabilitación e Integración Turística, Residencial y Medioambiente.

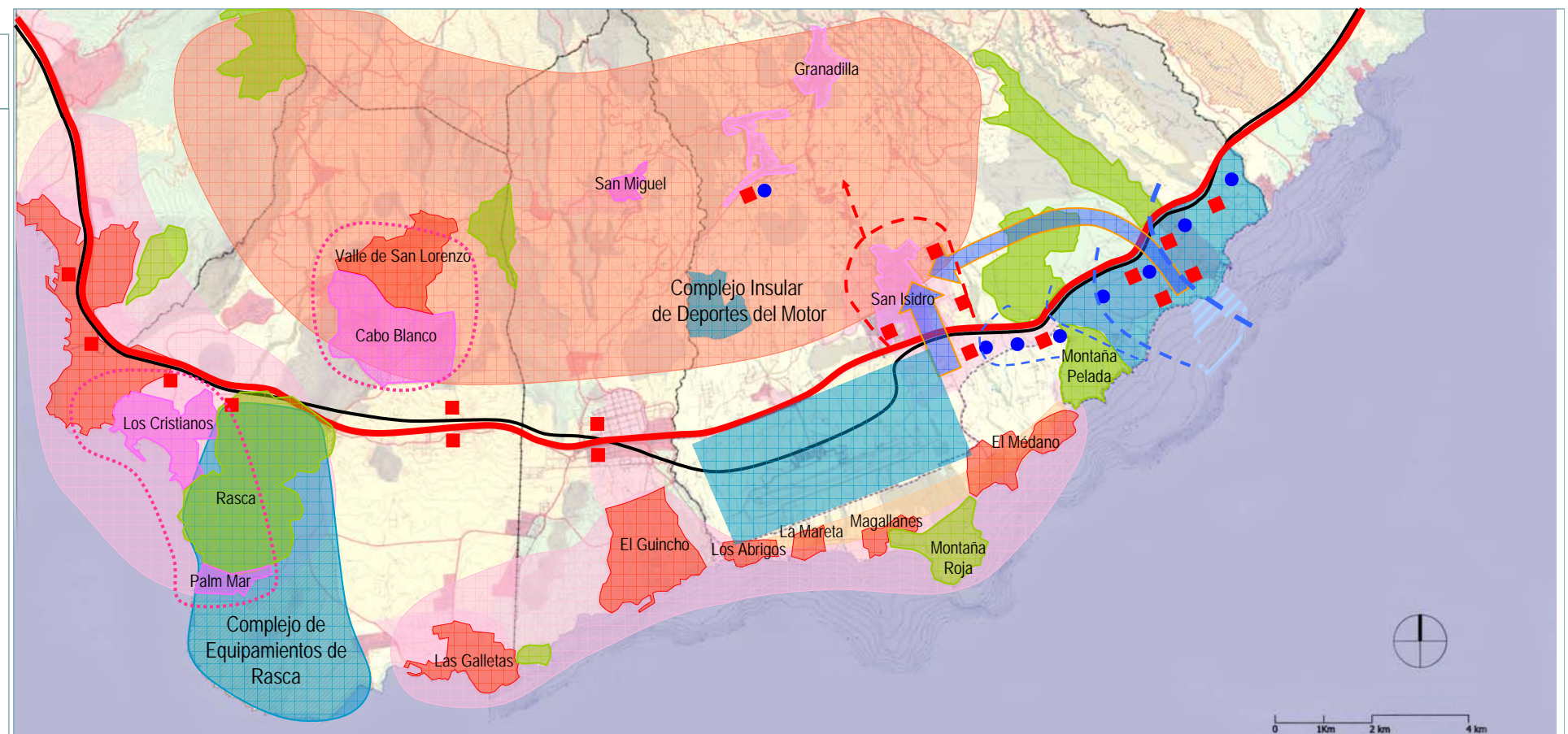


Figura III.2.3.1. Esquema de Diagnóstico: Integración de la Plataforma con las actividades del entorno. Elaboración propia.

▪ **Integración de la Plataforma Logística del Sur con las actividades más importantes del entorno:** La Plataforma debe articularse con las dinámicas existentes y generará nuevas oportunidades, integradas en el entorno.

- Actividades más importantes en el entorno de la Plataforma:

- Algunos de los más importantes núcleos turísticos de la Isla están situados al suroeste de Granadilla de Abona, en la plataforma costera de los municipios de Arona y Adeje. Existen nuevos planes de rehabilitación e integración del espacio turístico, residencial y del medioambiente, como la estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco o la recuperación de Los Cristianos.

- Los núcleos rurales tradicionales, sometidos a fuertes tensiones de crecimiento, se sitúan al norte de la Autopista (San Isidro y Granadilla), mientras que en la costa se localizan las áreas turísticas de El Médano, en continuidad con las nuevas urbanizaciones de San Miguel. En todos los casos, se están creando dinámicas de regeneración urbanística y dotación de servicios.

- Integración con la base y expectativas socioeconómicas:

- La Plataforma es un foco de creación de empleo en Granadilla y los municipios del entorno, fomentando una base de nuevas pequeñas empresas locales, dentro y fuera del ámbito de la Plataforma, que contribuyen a la diversificación de la base económica actual, con nuevas actividades terciarias, industriales y dotacionales, de alto valor añadido.

- La atracción de nuevas funciones de rango insular, asociadas al ámbito de servicios singulares y avanzados, con importante impacto local, mejorará el nivel funcional de las empresas: áreas de servicios, atracción de clusters y sectores funcionalmente afines, incorporación de infraestructuras especializadas, ...

▪ **Articulación con las grandes operaciones de mejora y protección del entorno:** La Plataforma Logística del Sur es un ámbito de generación de sinergias y cualificación del entorno, articulado con el resto de las Operaciones Singulares Estructurantes del PIOT.

- Nuevos usos y desarrollos ligados al turismo:

- En general están creciendo las tendencias a la valoración de recursos locales, como las playas, el paisaje (Montaña Pelada, Montañas de Ifara y Los Riscos, Montaña Roja, El Médano), los núcleos rurales, y la ocupación de primera residencia, con trabajo en el área metropolitana de Santa Cruz de Tenerife.

- Integración funcional con los nuevos equipamientos insulares:

- El Aeropuerto de Tenerife Sur se configura como principal puerta de entrada del turismo en el sur y oeste de la Isla.

- En el Sur se van a desarrollar operaciones estratégicas de carácter insular, como el Complejo de Equipamientos de Rasca, el Complejo Insular de Deportes del Motor, concebidos dentro de una nueva cultura del turismo y el territorio.

- La operación está relacionada con el refuerzo de otras actuaciones estructurantes de accesibilidad insular: "Tren del Sur", mejora en la Autopista TF-1 y circunvalaciones locales, ...

- Integración con la protección ambiental del territorio (ver Apartados I.0.1 La PLS, un proyecto estratégico de integración en el territorio y el medioambiente y II.1 Introducción al diagnóstico del Estudio de Contenido Medioambiental):

- Las actividades más "duras" de la Plataforma están alejadas del núcleo residencial de San Isidro y el núcleo turístico de El Médano, manteniendo la posible integración de implantaciones y servicios hoteleros entre la costa y la Plataforma.

- La Plataforma debe integrar en su contenido estratégico la protección de áreas con un valor ambiental muy significativo, como Montaña Pelada y los barrancos del Río, de La Barca y Los Balos.

III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

III.1. Introducción

III.2. Entorno Territorial

III.3. Ámbitos funcionales

III.4. Condicionantes de ordenación

III.5. Infraestructuras

III.6. Medioambiente y medio físico

III.7. Conclusiones del diagnóstico: Principales retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur

El futuro Puerto Comercial de Granadilla es el verdadero “centro” y motor de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife. Los aspectos básicos de su diagnóstico son los siguientes:

▪ **El Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, una necesidad estratégica para la isla y una oportunidad añadida de desarrollo económico.**

- El Puerto de Santa Cruz de Tenerife, principal puerto de la Isla, además del desarrollo del tráfico de pasajeros y cruceros, ha de mantener sus funciones de abastecimiento, aprovechando su margen de crecimiento, potenciando al tiempo la recuperación de su fachada marítima para usos ciudadanos.
- Pero el interés general a corto y medio plazo de un territorio tan acotado como la isla exige la creación de un puerto en Granadilla como instalación complementaria al de Santa Cruz de Tenerife, con un doble carácter estratégico:
 - Complemento fundamental de capacidad portuaria y entorno para el abastecimiento de la isla y tráfico industriales y graneleros.
 - Aprovechamiento del potencial de Tenerife como hub atlántico de trasbordo de tráfico Norte-Sur, surgidos a raíz de los cambios estructurales en los tráfico globales de las últimas décadas basados en la concentración y capacidad.
- La decisión de desarrollar este Nuevo Puerto Comercial en Granadilla, que arranca de 1970, se basó fundamentalmente en tres aspectos claves: la idoneidad de su frente marítimo para esta actividad, la disponibilidad de suelos colindantes y la existencia de un entorno territorial no restrictivo para el desarrollo portuario.

▪ **Estructura funcional: el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla establece de forma muy claramente estructurada los componentes fundamentales de su ordenación:**

- **Frente Marítimo:** Ocupación total del frente marítimo entre el Barranco del Río y la Punta Cueva del Trigo, en el límite norte del espacio protegido de Montaña Pelada, único tramo de litoral insular apto para este puerto comercial.
- **Primera Línea Portuaria:** 110,3 Has para terminal de contenedores, área de graneles, tráfico de rodados y mercancía general, y área polivalente.
- **Segunda Línea Portuaria:** 103 Has de zona logístico-dotacional.
- **Reserva portuaria:** 185,5 Has de reserva para actividades de segunda y tercera línea portuaria, que dotan de un elevado margen de maniobra a medio y largo plazo al Puerto para establecer tanto una oferta flexible al mercado como para articular sus relaciones con el Polígono Industrial. Esta zona, de topografía compleja, ha de ser cuidadosamente analizada para posibilitar la necesaria flexibilidad de ordenación futura.
- **Accesibilidad y conectividad exterior:** La plena funcionalidad del Puerto reclama un acceso y conexión exterior específicamente diseñado (trazado, pendientes y enlaces) principalmente con el Norte de la Isla, a través de la zona de Reserva. Por otra parte, un nuevo puerto como el proyectado ha de prever la posibilidad de una conexión de transporte no convencional (reserva ferroviaria, conexión con el Tren del Sur) de mercancías y contenedores con el centro de gravedad del consumo de la isla, el norte.
- **Estructura interna:** El PUEP propone una estructura base ortogonal y sencilla, que posibilita tanto una gran flexibilidad interna de distribución y explotación como una adecuada conexión secundaria interna con el Polígono Industrial a través del Sistema General Viario del Polígono Industrial.

El proyecto de construcción definitivo del puerto definirá las instalaciones y la forma del puerto en base a las determinaciones del PUEP, en el esquema adjunto se incorpora a título orientativo la correspondiente al último proyecto presentado del Puerto (enero 2005).

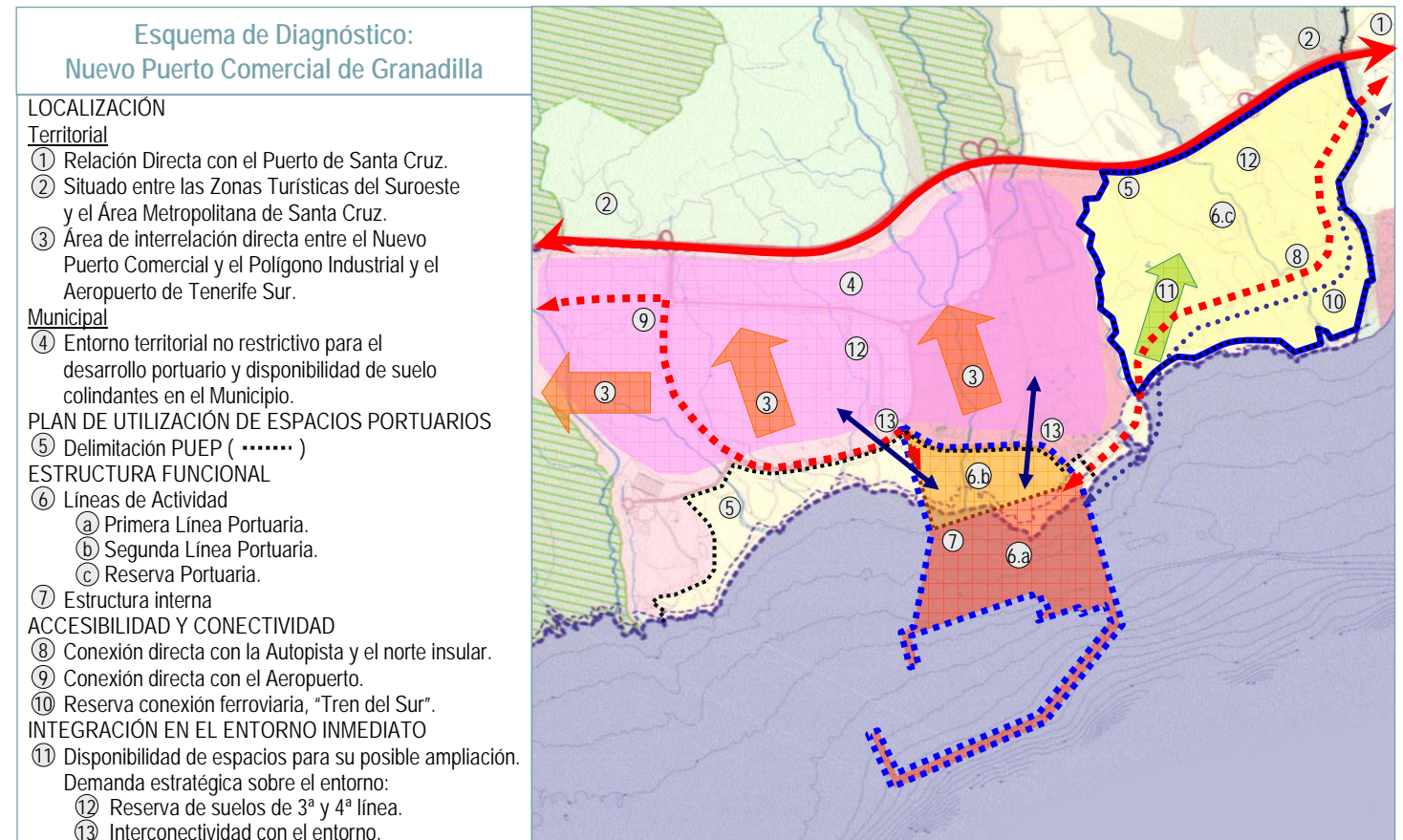


Figura III.3.1.1. Esquema de Diagnóstico: Nuevo Puerto Comercial de Granadilla. Elaboración propia.

▪ **Integración en el entorno inmediato: todo proyecto de nuevo puerto o ampliaciones portuarias plantea un importante reto adicional: la adecuada integración en el entorno inmediato, y sobre todo garantizar la disponibilidad de suelos para las actividades generadas por el desarrollo portuario. Esta es una de las principales fortalezas de Granadilla: posibilitar un “interpuerto” o marco territorial que garantice que el entorno no va a limitar el porvenir de la actividad estratégica del Puerto.**

Un puerto ha dejado de ser considerado como un nodo aislado de transferencia de carga para configurarse como puntos de concentración de tráfico donde la inevitable ruptura marítimo-terrestre permite realizar actividades (logísticas, industriales y servicios) de valor añadido. La función del “lado tierra” portuario (dentro y fuera de su Zona de Servicio) es cada vez más trascendental.

En el caso del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, esta “demanda estratégica” sobre el entorno inmediato se concreta principalmente en tres aspectos básicos:

- Reserva de disponibilidad de suelos a medio y largo plazo para actividades que no entran estrictamente dentro del ámbito del Puerto (tercera y cuarta línea), incluyendo reservas para regímenes aduaneros singulares como la ZEC o Zonas Francas.
- Un marco adecuado de conectividad con el entorno, que evite estrangulamientos y congestiones. Y especialmente, una vía que articule las relaciones tanto con el Aeropuerto de Tenerife Sur como con los nuevos suelos intermedios de actividades conexas al mismo.
- Planificación conjunta y ejecución coordinada de infraestructuras básicas (hidráulico-sanitarias, energéticas y de telecomunicaciones) que precisan de un marco más amplio que el estrictamente portuario para su viabilidad.

La segunda pieza funcional constituyente de la plataforma Logística del Sur es el Aeropuerto de Tenerife Sur (Reina Sofía). Los aspectos básicos que afectan a su integración en la PLS son los siguientes:

▪ **La prevista ampliación del Aeropuerto de Tenerife Sur: mayor capacidad para su potenciamiento estratégico.**

- La problemática aeroportuaria es una de las de mayor trascendencia de futuro para Tenerife: por su condición de insularidad, el modo aéreo es insustituible para la conectividad rápida con la Península y el extranjero.
- El Aeropuerto de Tenerife Sur constituye una "unidad aeroportuaria" complementaria con Los Rodeos. El Reina Sofía, situado en el centro de una zona en pleno desarrollo, registra una preponderancia creciente de vuelos charter, frente a Los Rodeos, con crecimiento en vuelos regulares y buena parte de los nacionales e internacionales.
- Sometido a un rápido crecimiento de tráfico, la ampliación del Aeropuerto es una necesidad reconocida y comprometida. Esa ampliación se concibe no solamente en términos de respuesta de capacidad a dichos incrementos, sino como reafirmación de su potenciamiento estratégico como pieza funcionalmente esencial de la isla:

- En primer lugar, una cierta "reorientación del modelo", señalada en el Plan Director del Aeropuerto, hacia la prestación de una oferta de servicios y de tipo de instalación más acordes con el perfil básico de su demanda fundamental turístico-vacacional, en línea con otros grandes aeropuertos turísticos internacionales (Tampa, Honolulu, Yakarta, etc.). Ello exige un incremento de capacidad y calidad de servicio, con mayor atención a las instalaciones de servicios integral al pasajero.

- Y en segundo lugar, a medio plazo, rentabilizar el potencial de generación inducida de actividades del aeropuerto. Los aeropuertos han dejado de ser meras infraestructuras de acceso para convertirse de forma creciente en polos de atracción de actividades, en función de las condiciones de cada caso; y en el de Tenerife Sur, su localización colindante al futuro Puerto Comercial de Granadilla y al Polígono Industrial contribuirá sin duda a aumentar el valor de situación del conjunto de la PLS, en este caso por el valor adicional de conectividad supra-insular que confiere.

▪ **Problemática funcional y de ordenación: la ampliación del Aeropuerto y sus implicaciones funcionales y de inserción en la Plataforma Logística del Sur.**

El incremento de capacidad previsto en las instalaciones se basa, principalmente, en el desarrollo de la nueva Pista Norte, contemplada como alternativa en las áreas de reserva del vigente Plan Director (aprobado definitivamente con fecha de 14 de marzo de 2002 mediante ORDEN del Ministerio de Fomento, publicada en el BOE de 23 de marzo de 2002). Esta solución ha de plantear una serie de condicionamientos funcionales dentro y fuera del aeropuerto que van a afectar al conjunto de la PLS:

- La disposición y cota definitiva de la segunda pista, al norte de la existente, con grandes condicionamientos operativos del propio aeropuerto, el diseño de conexiones entre pistas (que podría conllevar una alteración de los límites de la Zona de Servicio Aeroportuaria) y con trascendencia en cuanto a las afecciones y servidumbres inducidas en el entorno, principalmente en los suelos del corredor entre el Aeropuerto de Tenerife Sur y el Polígono Industrial de Granadilla.
- La consolidación de un desarrollo central del área de terminales y de las actividades de servicios en el lado tierra (tanto las relacionadas con pasajeros como el resto de servicios aeroportuarios y carga aérea).
- El cambio de sistema de accesos generales al Aeropuerto: del actual acceso central, perpendicular a la Autopista TF-1 se pasará a un doble acceso:
 - El principal, al Oeste, a medio plazo, que reclama un nuevo trazado y enlace con la TF-1 de acuerdo con la capacidad requerida del nuevo aeropuerto ampliado.
 - El acceso Este, a medio plazo, que además conectará con el Polígono Industrial y el Nuevo Puerto Comercial, y que se ha de convertir en el nuevo eje de actividades económicas relacionadas con la Plataforma Logística del Sur.
 - Y la confirmación de la reserva para el trazado del "Tren del Sur", con un intercambiador central en el área de terminales, igualmente a medio plazo.

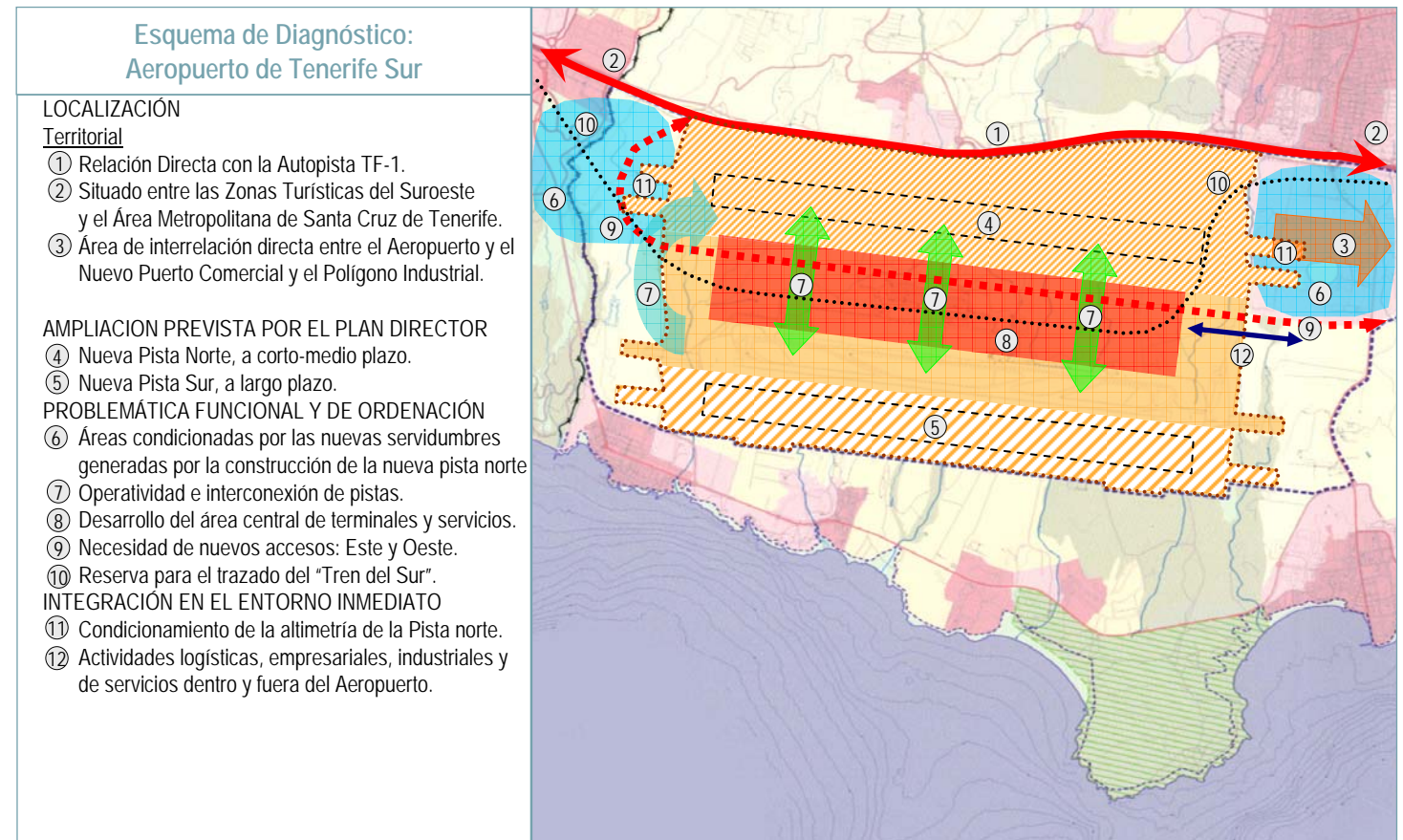
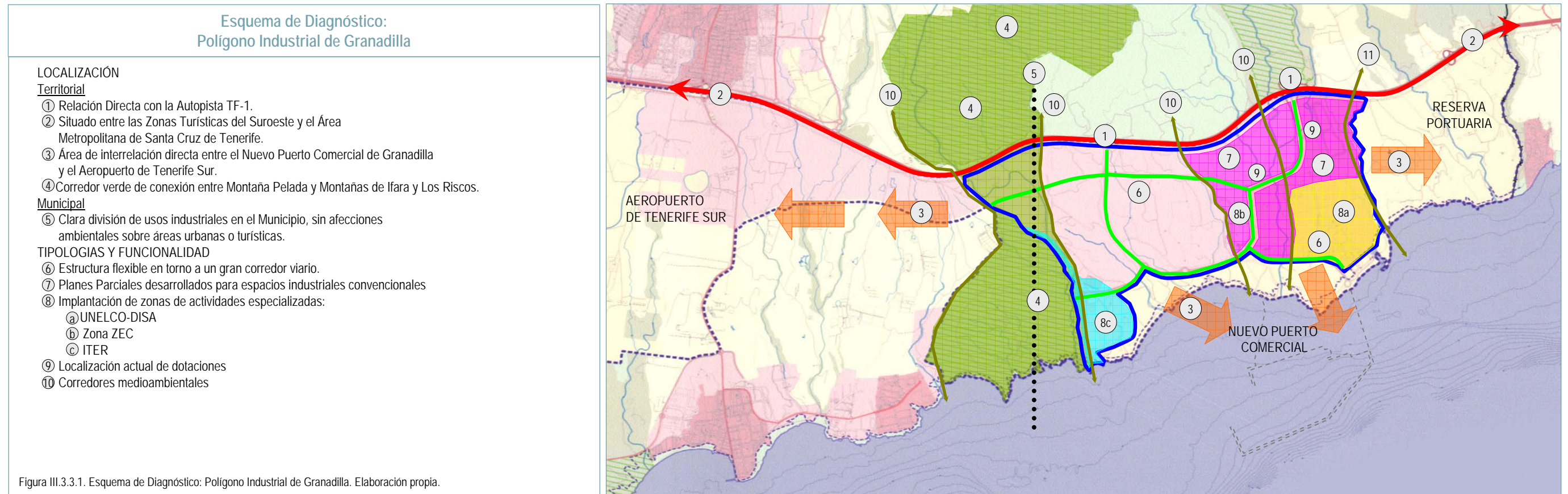


Figura III.3.2.1. Esquema de Diagnóstico: Aeropuerto de Tenerife Sur. Elaboración propia.

▪ **Integración del Aeropuerto en su entorno: el Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur es una gran oportunidad para que el proceso de planificación de la ampliación se integre activamente en su entorno territorial.**

- Pese al carácter relativamente "autónomo" de los procesos de planificación aeroportuaria que les otorga la legislación vigente, es cada vez más aceptado y necesario encontrar marcos concertados con las administraciones locales y territoriales que garanticen una correcta integración en su entorno. El PTP de la Plataforma Logística del Sur es precisamente un marco de planificación y concertación especialmente adecuado para tal fin, que debe contemplarse como una gran oportunidad de desarrollar la integración de forma reglada y ordenada.
- Para el Aeropuerto de Tenerife Sur, su ampliación presenta dos "bloques" de retos en su integración con el entorno:
 - Integración "pasiva": el conjunto de servidumbres y afecciones del aeropuerto en su entorno, medioambientales, radioeléctricas y de conectividad y accesibilidad. En este caso, principalmente las derivadas de la altimetría aún no definida de la nueva pista y sus implicaciones en el entorno, y la necesidad de un nuevo acceso este acorde con la nueva demanda de capacidad del aeropuerto integrado.
 - Integración "activa": la interrelación dentro y fuera del aeropuerto para complementar las actividades que rentabilicen el potencial de generación de desarrollo. En este caso, el desarrollo de actividades de servicios al pasajero dentro del aeropuerto, por un lado, y de actividades logísticas, empresariales, industriales y de servicios dentro y fuera del aeropuerto, en su dirección hacia el resto de la PLS, dependiendo del carácter más o menos aeroportuario de cada caso.



El Polígono Industrial de Granadilla constituye el tercer componente fundamental de la Plataforma Logística del Sur. Los rasgos fundamentales de su diagnóstico son los siguientes:

▪ **El Polígono Industrial de Granadilla ha tenido desde su origen una concepción estratégica para la Isla. Ha respondido a distintos enfoques de orientación y contenido que han condicionado su planificación y gestión, que no son obstáculo de su adaptación plena como pieza básica integrante de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.**

- El Polígono ha tenido distintas aproximaciones conceptuales muy cualificadas, relacionadas con estrategias territoriales: Parque Tecnológico, propuestas de coordinación con el Puerto, área de reserva estratégica, etc., enfoques no convencionales que implican una apuesta decidida por las administraciones impulsoras del proyecto.

- La estrategia de planificación está planteada desde la cooperación y control por el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Granadilla de Abona, a través de la Sociedad Polígono Industrial de Granadilla. Sus objetivos están diferenciados del resto de áreas industriales de la isla (por ejemplo, el polígono de Guimar), y su orientación económico-financiera y de gestión es realizada por la dicha Sociedad, con un margen de intervención muy flexible, que le permite actualmente permanecer a la expectativa de los objetivos generales, sin hipotecar su desarrollo a la presión de las demandas cotidianas.

▪ **La localización insular del Polígono Industrial constituye una de sus grandes fortalezas. Esta localización y la idoneidad de sus suelos son una gran oportunidad que, precisamente, ha de posibilitar la operación estratégica de la Plataforma.**

- Es una pieza clave del proyecto, por su relación de rótula con el Aeropuerto y el futuro Puerto Comercial; su fachada y acceso directo a la Autopista TF-1, corredor insular fundamental; y su emplazamiento en relación con el dinámico sur de la isla.

- A la escala municipal e insular, el Polígono Industrial ocupa un ámbito ambientalmente compatible con la urbanización e implantación de usos industriales, de aproximadamente 4 km en paralelo a la costa y 2 km en perpendicular, si bien su topografía, con una fuerte pendiente media, condiciona en buena medida tanto la ordenación como la funcionalidad de algunas de sus futuras áreas de actividad.

- La fuerte caracterización medioambiental proporcionada por el Barranco del Charcón, al oeste del Polígono Industrial, posibilita una estrategia medioambiental de transición entre usos y el establecimiento de un eje de articulación "verde" entre Montaña Pelada y Las Montañas de Ifara y Los Riscos interior a la PLS, a modo de elemento potenciador del medioambiente y el paisaje en la Plataforma.

▪ **El modelo actual de ordenación del Polígono Industrial es perfectamente compatible con su inserción funcional y estratégica en la futura Plataforma Logística del Sur de Tenerife, adaptando la sectorización de los nuevos desarrollos, reforzando la estructura central de corredores viarios y estableciendo pautas de localización selectiva de actividades.**

- El conjunto del Polígono está actualmente configurado como un gran "contenedor" de suelo para actividades económicas, estructurado por un corredor viario, que permite un desarrollo flexible mediante Planes Parciales.

- Los planes parciales que se han desarrollado están realizados, en general, como espacio convencional, muy ajustado a la demanda del momento y procurando su máxima adaptación topográfica y paisajística. Son paquetes de manzanas y parcelas medias y pequeñas, ajustadas en variedad y dimensiones. Esta tipología de ordenación habría de combinarse en un futuro con otras con mayores restricciones tipológicas.

- La dimensión del Polígono Industrial permite la implantación de grandes unidades para el desarrollo de actividades específicas: grandes parcelas para usos aislados (UNELCO – DISA), recintos independientes (ZAL, zona ZEC, etc.), operadores o entidades especializadas (ITER), etc. Esa disponibilidad constituye un gran valor de futuro.

- Dado el nivel de desarrollo del polígono, los servicios están actualmente en un bajo nivel funcional. La división por planes parciales impide, en el modelo actual, la agrupación e integración de equipamientos.

- Las zonas verdes han resuelto la articulación con los barrancos, pero no tienen relación, en general, con los viarios centrales.

III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

III.1. Introducción

III.2. Entorno Territorial

III.3. Ámbitos funcionales

III.4. Condicionantes de ordenación

III.5. Infraestructuras

III.6. Medioambiente y medio físico

III.7. Conclusiones del diagnóstico: Principales retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur

Esquema de Diagnóstico: Situación actual del suelo: usos existentes, grado de ocupación del suelo y estructura de la propiedad

AEROPUERTO DE TENERIFE SUR

— Delimitación del Plan Director del aeropuerto.

■ Infraestructuras Actuales.

POLIGONO INDUSTRIAL DE GRANADILLA

— Delimitación.

■ Sectores Desarrollados.

① SP2-01

② SP2-02

③ DISA-UNELCO

④ ITER

NUEVO PUERTO COMERCIAL DE GRANADILLA

— Delimitación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios.*

MONUMENTO NATURAL DE MONTAÑA PELADA

■ Delimitación

* El PUEP incluye la forma del puerto proyectada en el momento de su aprobación. Con posterioridad esta forma ha sido rediseñada.

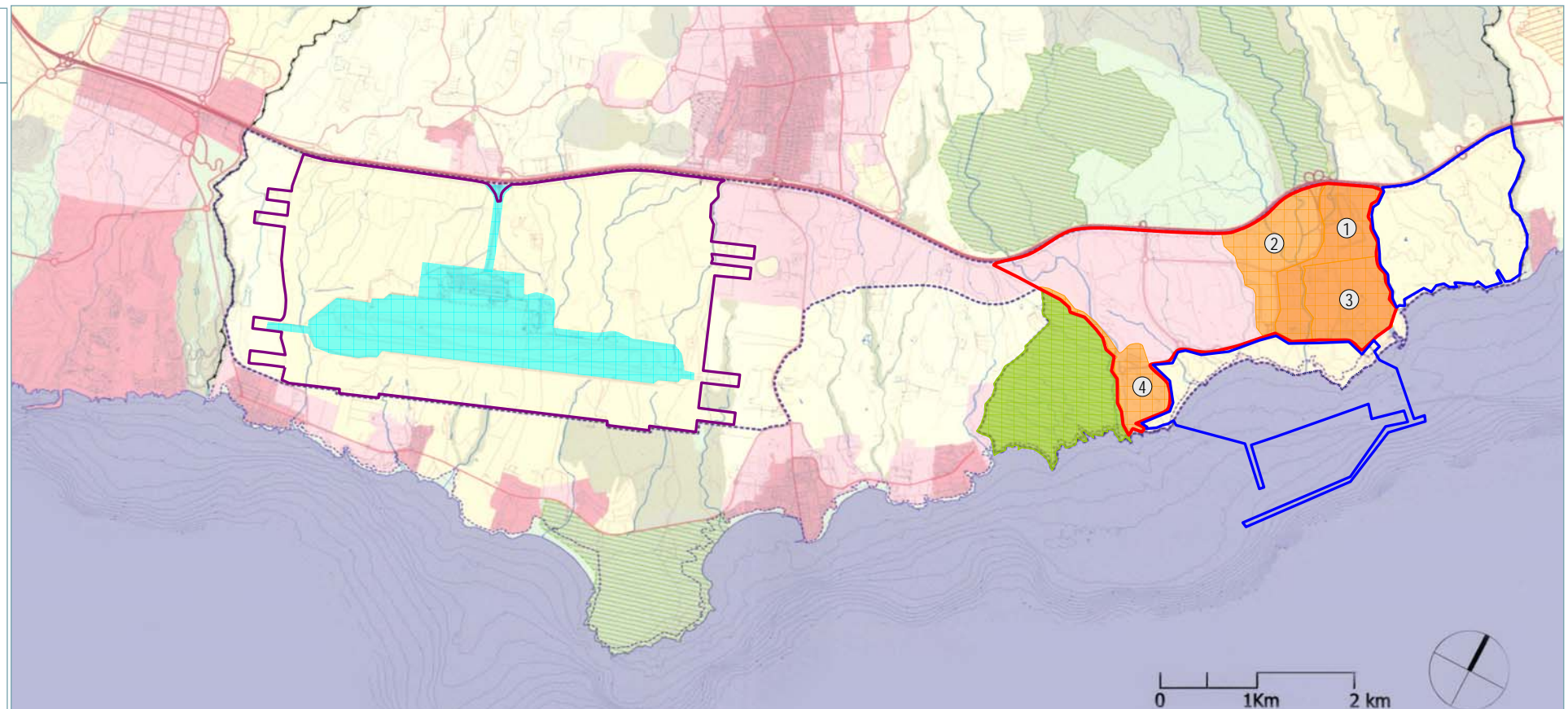


Figura III.4.1.1. Esquema de Diagnóstico: Situación actual del suelo: usos existentes, grado de ocupación del suelo y estructura de la propiedad. Elaboración propia.

III.4.1.1. Usos y actividades establecidas y consolidadas en el ámbito de la PLS

Los principales usos y actividades establecidos en la PLS en la actualidad son los usos relacionados con el Aeropuerto y el Polígono Industrial. La ocupación actual del suelo de la Plataforma supone solamente no más de la quinta parte de la totalidad del ámbito de la Plataforma.

▪ El Aeropuerto de Tenerife Sur como pieza clave de la infraestructura aeroportuaria de la Isla de Santa Cruz de Tenerife y pieza clave de la Plataforma Logística del Sur, con sus actuales instalaciones:

- Las actuales Infraestructuras e instalaciones: pista 08-26 y plataforma de estacionamiento de aeronaves, Edificio Terminal de Pasajeros, área de carga y enlace de acceso desde la Autopista TF-1, todas ellas necesarias para el desarrollo de su actividad. Cuenta, hoy día, con un movimiento cercano a los 9 millones de pasajeros.

▪ Áreas desarrolladas y, algunas de ellas, ya consolidadas en el Polígono Industrial de Granadilla. Realizadas mediante planes parciales, con ordenaciones convencionales industriales muy acotadas espacial y temporalmente, adaptadas a la demanda existente en el momento de su realización, y planes especiales, para aquellas piezas que tienen unas características especiales, Instituto Tecnológico de Energías Renovables de Tenerife (ITER).

- Sector SP2, del que se han aprobado los planes parciales de los subsectores SP2-01 y SP2-02 destinados a industria en parcelas convencionales. Del primero de ellos, se ha urbanizado, ejecutado y comercializado en aproximadamente un 75%, tanto en su área norte como en la sur. Del segundo, se ha urbanizado tan solo su área sur la cual se encuentra sin ocupar.

- Infraestructuras de abastecimiento energético de carácter insular, DISA – UNELCO, con las instalaciones necesarias para la Central Térmica y almacenamiento y distribución de combustibles. No ha sido desarrollado en su totalidad, quedando reservas de suelo para posteriores ampliaciones.

- Instituto Tecnológico de Energías Renovables de Tenerife (ITER), perteneciente al Sector SP1, del que se han desarrollado usos industriales y de investigación para el desarrollo tecnológico, situado en un entorno de calidad junto a Montaña Pelada y del que no se han desarrollado todas las actuaciones previstas.

Respecto a los usos propios del sector primario, según se desprende del Apartado II.1 Introducción al diagnóstico del Estudio de Contenido Ambiental, las condiciones de clima hacen que los usos agrarios sean escasos.

III.4.1.2. Estructura de la propiedad del suelo

El ámbito de la PLS presenta en la actualidad una estructura de la propiedad del suelo muy diferenciada entre las grandes parcelas pertenecientes a las infraestructuras portuarias y aeroportuarias y los terrenos pertenecientes al Polígono Industrial, y las pequeñas parcelas de propietarios situadas en el resto del ámbito:

▪ Con la aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur se han definido sus límites y los terrenos necesarios para garantizar su funcionalidad actual y los espacios necesarios de reserva para asegurar la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto para el horizonte temporal del año 2015.

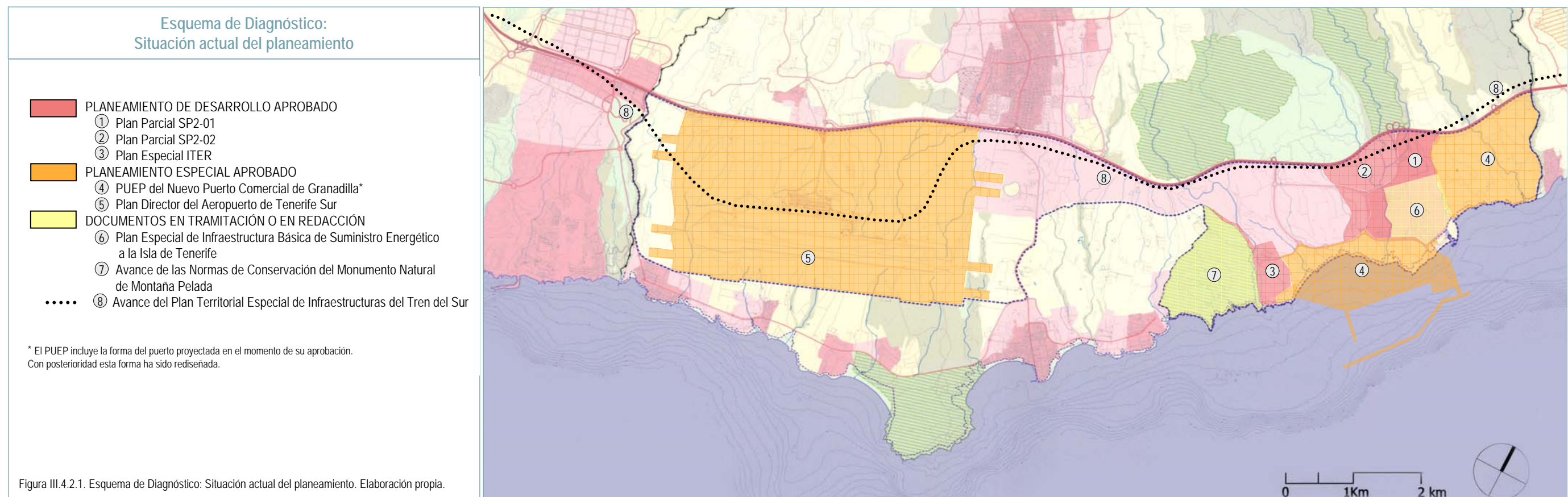
- Con un total de 1.117 hectáreas se ha dividido en tres grandes áreas homogéneas: Subsistema de Movimiento de Aeronaves y Subsistema de Actividades Aeroportuarias (ambas coincidentes con los espacios utilizados actualmente) y Zona de Reserva Portuaria, destinada al desarrollo futuro del aeropuerto.

▪ El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla por el que se han aprobado las Zonas de Servicio Terrestre y Zonas de Aguas.

- La aprobación del PUEP ha permitido que la superficie total perteneciente a la Zona de Servicio sea de 276 hectáreas. Esta se divide en dos áreas diferenciadas, una destinada a la actividad comercial y otra destinada a espacios de reserva, situada al este del Polígono Industrial.

▪ En el Polígono Industrial de Granadilla, parcelas en áreas ocupadas y en funcionamiento: sectores SP2-01 y SP2-02 (con parcelación industrial convencional), DISA-UNELCO (instalaciones singulares con grandes parcelas) e ITER.

▪ La propiedad del resto del ámbito de la PLS aún no desarrollado está basada en una estructura generalizada de pequeñas parcelas.



Los condicionantes respecto al planeamiento de rango territorial y al estado del planeamiento de desarrollo en el ámbito de la Plataforma Logística del Sur (PLS) son los siguientes:

▪ La PLS se encuentra supeditada a las determinaciones establecidas por el PIOT, aprobado definitivamente el 16 de octubre de 2002.

- El PIOT declara como Operación Singular Estructurante el ámbito de la Plataforma Logística del Sur y para la que se establecen una serie de determinaciones y criterios básicos de ordenación y la redacción de un Plan Territorial Parcial (documento presente).

▪ El Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, aprobado definitivamente el 26 de enero de 2005, habrá de adaptarse a las determinaciones que establezca el presente Plan Territorial Parcial de la PLS.

- El PGO habrá de recoger todas aquellas determinaciones, objetivos o criterios de desarrollo establecidos por el Plan Territorial Parcial para el total de la PLS.

▪ Áreas con planeamiento especial aprobado, correspondientes a las dos grandes infraestructuras pertenecientes al ámbito de la PLS, Plan Director (PD) del Aeropuerto de Tenerife Sur y Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, cuya coordinación con las determinaciones que se establezcan en dichos documentos habrá de tenerse en cuenta en posteriores planeamientos.

- La aprobación del PD del Aeropuerto con la delimitación de su ámbito, 1.117 hectáreas, que establece los objetivos de crecimiento del mismo, estimando su máximo desarrollo posible.

- La Zona de Servicio Portuaria aprobada por el PUEP del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla que define el ámbito portuario comercial y de reserva. Se sitúa en el tramo costero del Polígono Industrial y dispone de un área de reserva de 185,5 hectáreas.

▪ Áreas con planeamiento de desarrollo aprobado pertenecientes al Polígono Industrial de Granadilla, mediante Planes Parciales y Planes Especiales, que han de ser incorporados al PTP.

- El desarrollo de la ordenación del Polígono Industrial se ha realizado mediante la redacción y tramitación de Planes Parciales.

- Los planes parciales aprobados y ejecutados han sido los correspondientes a los subsectores SP2-01 y SP2-02.

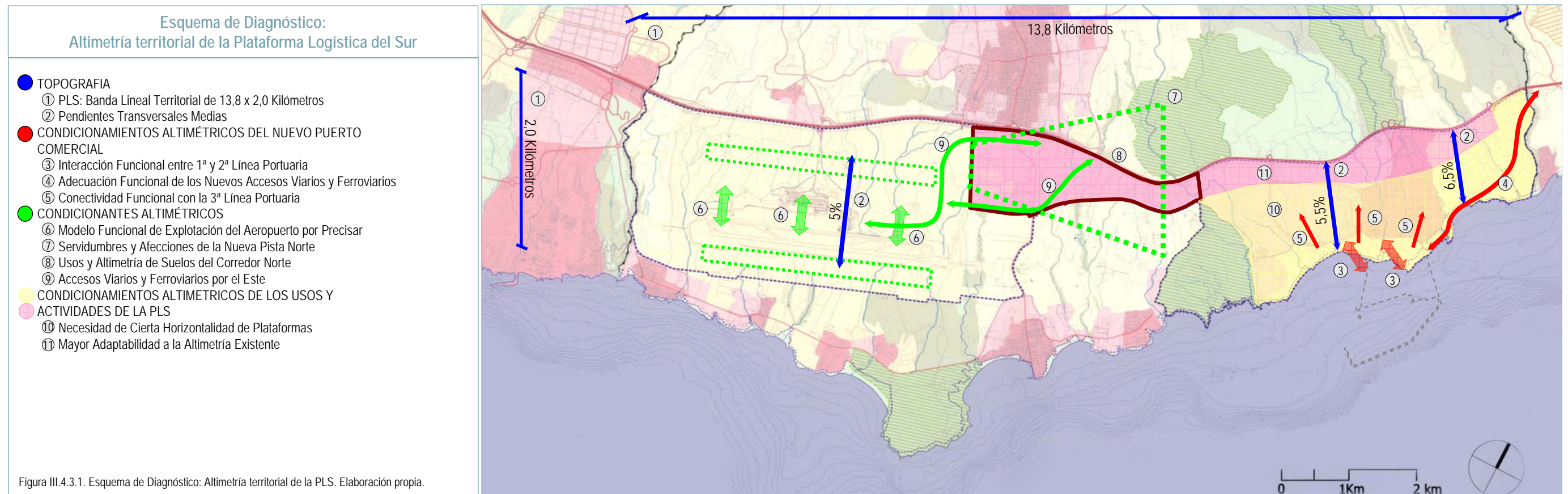
- Además, el Plan Especial del Instituto Tecnológico de Energías Renovables de Tenerife (ITER), aprobado definitivamente el 27 de enero de 2003, incluido en el Sector SP1.

▪ Áreas con planeamiento en fase de tramitación o en redacción, también a incorporar en el PTP.

- El Avance de las Normas de Protección del Monumento Natural de Montaña Pelada, con el objetivo de garantizar los recursos naturales a ella vinculados.

- Plan Especial de Infraestructura Básica de Suministro Energético a la Isla de Tenerife, documento pendiente de aprobación, destinado a las actividades específicas de DISA y UNELCO.

- Avance del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur, con el objetivo principal de promocionar un servicio de transporte público alternativo a los modos de transporte existentes mejorando la cohesión y la vertebración territorial.



Del análisis de la geomorfología realizado en el Apartado I.2 del Estudio de Contenido Medioambiental y de la experiencia en se obtienen los siguientes condicionantes:

▪ **La altimetría territorial es siempre condicionante de todo proceso de ordenación urbanística.**

- Pero ello es especialmente relevante en el caso de la PLS: buena parte de su funcionalidad queda condicionada por los requerimientos de altimetría de sus "piezas" o componentes principales.

▪ **El punto de partida: la topografía de la PLS:**

- Ordenada linealmente en la ladera suroriental de la Caldera de las Cañadas del Teide, entre el Barranco del Río y el Barranco de La Orchilla, la PLS ocupa toda una gran banda lineal territorial de 13,8 km por un fondo de 2,0 km de media. Con desniveles medios de entre 70 y 100 metros, en su mitad noreste, entre la Autopista TF-1 y la línea de agua, y de entre 100 y 145 metros, en su mitad suroeste, entre la Autopista TF-1 y su límite sur, con pendientes del 5,5 % de media, que alcanzan un 15 % en algunas zonas del área de reserva portuaria, exceptuando los cauces de los barrancos con pendientes más pronunciadas.

▪ **Condicionamientos altimétricos del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla:**

- La interacción funcional entre la primera y segunda línea portuaria: esta interacción exige, en la mayoría de los casos, desniveles muy reducidos, en práctica continuidad. Solamente en ciertos casos podrían disponerse ámbitos no contiguos y con desniveles de importancia.

- Como ha sido indicado anteriormente, los requerimientos funcionales de los nuevos accesos principales viarios y ferroviarios al Puerto, a pendientes asumibles.

- Y, en tercer lugar, la conectividad funcional con la tercera línea (en el actual Polígono Industrial de Granadilla), a través de un viario operativo para tráfico pesado a pendientes aceptables.

▪ **Condicionamientos altimétricos del Aeropuerto de Tenerife Sur: la futura segunda pista Norte, en cota y ordenación aún indeterminada, va a imponer condicionantes también indeterminados en la actualidad:**

- Por una parte, el modelo funcional de explotación del propio aeropuerto ampliado está aún por ser precisado. Esta indefinición afecta a la conexión entre pistas, a la disposición de áreas terminales y a la conexión interna del sistema viario, entre otros aspectos.

- Por otra parte, las servidumbres aeronáuticas y radioeléctricas y las afecciones de ruido de la nueva pista van a depender de su altimetría definitiva y del modelo de explotación de la pista.

- Como consecuencia de lo anterior, el potencial aprovechamiento de los suelos del Corredor Norte de la PLS en el acceso este del Aeropuerto quedan condicionados en su uso y altimetría a decisiones futuras del Aeropuerto.

- Asimismo, la altimetría de los accesos, principalmente el Acceso Este, y la conexión por el Ferrocarril "Tren del Sur", queda condicionada por esta anterior indefinición de la cota de la nueva pista. En particular, la altimetría de la futura estación de San Isidro del FFCC puede quedar comprometida en su trazado y viabilidad por el condicionante de acceso bajo pista a las áreas terminales del Aeropuerto.

▪ **Condicionamientos altimétricos de los usos y actividades de la plataforma**

- Además de la conexión con Puerto y/o Aeropuerto ya señalado, los usos y actividades de la PLS pueden requerir, en buena parte de los casos, grandes superficies con altimetría más o menos horizontal, sin grandes desniveles internos. Por ello, va a ser necesario ordenar la PLS en grandes "terrazas" o plataformas (que luego serán materializables o no, en función de la demanda real), modelo de ordenación que va a condicionar la accesibilidad, viario general y conexiones de infraestructuras.

- Otras actividades, probablemente, no serán tan exigentes en términos de altimetría: son las actividades en cuarta línea y algunas de tercera (servicios, parques empresariales, etc), que podrían acoplarse al terreno natural de una forma más integrada.

III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

III.1. Introducción

III.2. Entorno Territorial

III.3. Ámbitos funcionales

III.4. Condicionantes de ordenación

III.5. Infraestructuras

III.6. Medioambiente y medio físico

III.7. Conclusiones del diagnóstico: Principales retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur

III.5.1.1. Diagnóstico del Abastecimiento de Agua Potable

Las características climáticas (ver apartados I.3 y I.4. del Estudio de Contenido Ambiental) de escasas precipitaciones y elevadas temperaturas hace necesaria la búsqueda de nuevos recursos hídricos para abastecer la demanda de la Comarca de Granadilla y, en concreto, de las actividades de la PLS.

El desarrollo residencial y turístico de la comarca demandará 28.000 m³/día de agua potable.

La Comarca de Granadilla es la de mayor complejidad funcional, y junto con la de Arona-Adeje, la que se encuentra sometida a un mayor nivel de presión urbanística. La gran cantidad de oferta vacacional del Sur de la Isla, hace que haya una gran demanda de agua con una calidad mínima garantizada, tanto en condiciones normales como en los momentos en que la ocupación turística es máxima: se estima en 28.000 m³/día esta demanda hídrica residencial y turística.

Se prevé a largo plazo una demanda conjunta Puerto-Polígono-Aeropuerto de 12.350 m³/día.

Los estudios sobre demanda de agua llevados a cabo por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife recogen unas necesidades a corto plazo del orden de los 3.000 y 1.500 m³/día para las actividades del Nuevo Puerto Comercial y del Polígono Industrial respectivamente, llegando a alcanzar los 5.000 y 4.800 m³/día en los próximos veinte años.

La nueva configuración y desarrollo del Aeropuerto que prevé su Plan Director, supone remodelar y ampliar su infraestructura de servicios, obligando a reconfigurar el sistema de aducción, almacenamiento y distribución actual de abastecimiento, para hacer frente a una demanda futura de agua potable cercanas al un hectómetro cúbico anual, es decir unos 2.550 m³/día.

La capacidad de producción de la Estación Desaladora de Agua Marina (EDAM) prevista a corto y largo plazo, garantiza el abastecimiento de la Comarca y la PLS.

La importancia de satisfacer estas demandas en calidad, cantidad y garantía de suministro, y la necesidad de reducir o incluso prescindir la explotación de algunas captaciones de aguas subterráneas, justifican la necesidad de la construcción de la Estación Desaladora de Agua de Mar (EDAM) de Granadilla.

La capacidad inicial de producción de la planta desaladora de 14.000 m³/día, es suficiente para atender la demanda actual, si bien se tiene prevista poder ampliar la instalación hasta los 42.000 m³/día, suficiente para atender en el futuro las necesidades de abastecimiento de la zona.

Mejora y adecuación de la infraestructura de transporte y regulación de agua potable de la Comarca de Granadilla.

Asimismo, se debe proceder en general a adecuar la infraestructura de transporte y regulación de agua potable de la comarca, actualmente deficitaria, revisando y acometiendo la sustitución o construcción de las conducciones y depósitos conforme a las previsiones apuntadas anteriormente.

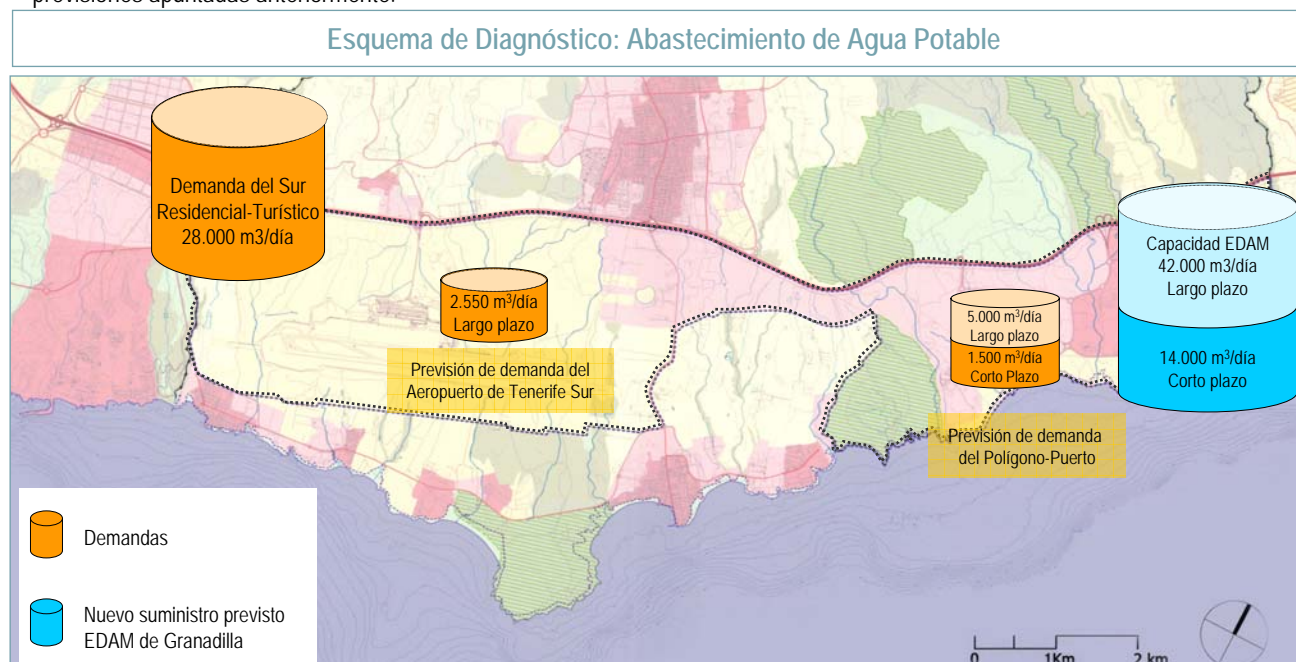


Figura III.5.1.1.1. Esquema de Diagnóstico: Abastecimiento de Agua Potable. Elaboración propia.

III.5.1.2. Diagnóstico de la Evacuación de Aguas Pluviales

La gran escasez e irregularidad de las precipitaciones en el ámbito de actuación, unido a las características hidrológicas e hidrogeológicas del sustrato determina que la escorrentía superficial sea muy baja y los cauces permanezcan secos la mayor parte del año, salvo en episodios de tormenta, según se describe en le Apartado I.4.3 Hidrología superficial del Estudio de Contenido Medioambiental.

Aunque la red hidrográfica se ha visto levemente alterada por la actividad humana, **la capacidad de la red de drenaje natural en el ámbito de la PLS se encuentra prácticamente intacta respecto a la original, y es suficiente para las condiciones actuales.**

Con independencia de las actuaciones realizadas en el entorno de la pista del aeropuerto y los trasvases de cuenca en los barrancos de El Charcón, La Mula y Tagoro, en el ámbito de la PLS las actuaciones antrópicas están claramente delimitadas y son relativamente recientes.

Los cauces de importancia son numerosos, tanto por su pronunciada orografía como por los caudales que por ellos discurren.

- Los caudales aumentarán respecto a los actuales según avance el proceso de urbanización de los distintos polígonos.
- El ámbito de la PLS ocupa unos 13,8 kilómetros de frente litoral, por lo que la agrupación de caudales resulta complicada y especialmente costosa por la orografía existente.
- Este ámbito se encuentra limitado en su parte superior por el anillo insular (Autopista TF1), por lo que cualquier alternativa de concentración de caudales deberá contar de forma especial con la posibilidad de atravesar el eje viario.

La red de drenaje natural, de carácter demanial, una red potencial para combinar con otros usos públicos.

La red de drenaje a través de Cauces Públicos define una serie de corredores sensiblemente perpendiculares a la costa cuyo suelo es Domino Público Hidráulico. Si bien es posible la desafección de estos suelos, puede tener sentido utilizar estas bandas, en el caso puntual de su encauzamiento y enterramiento, para otros usos públicos compatibles como viarios o zonas verdes.

Las grandes infraestructuras portuarias y aeroportuarias interfieren de manera importante en el natural desagüe de la red de barrancos.

Se propone la ejecución de canales, aproximadamente paralelos a la línea de costa, que intercepten a los barrancos a la altura de las explanadas del puerto y que viertan los importantes caudales recogidos, según las fases de desarrollo de las instalaciones portuarias, fuera de las dársenas generadas.

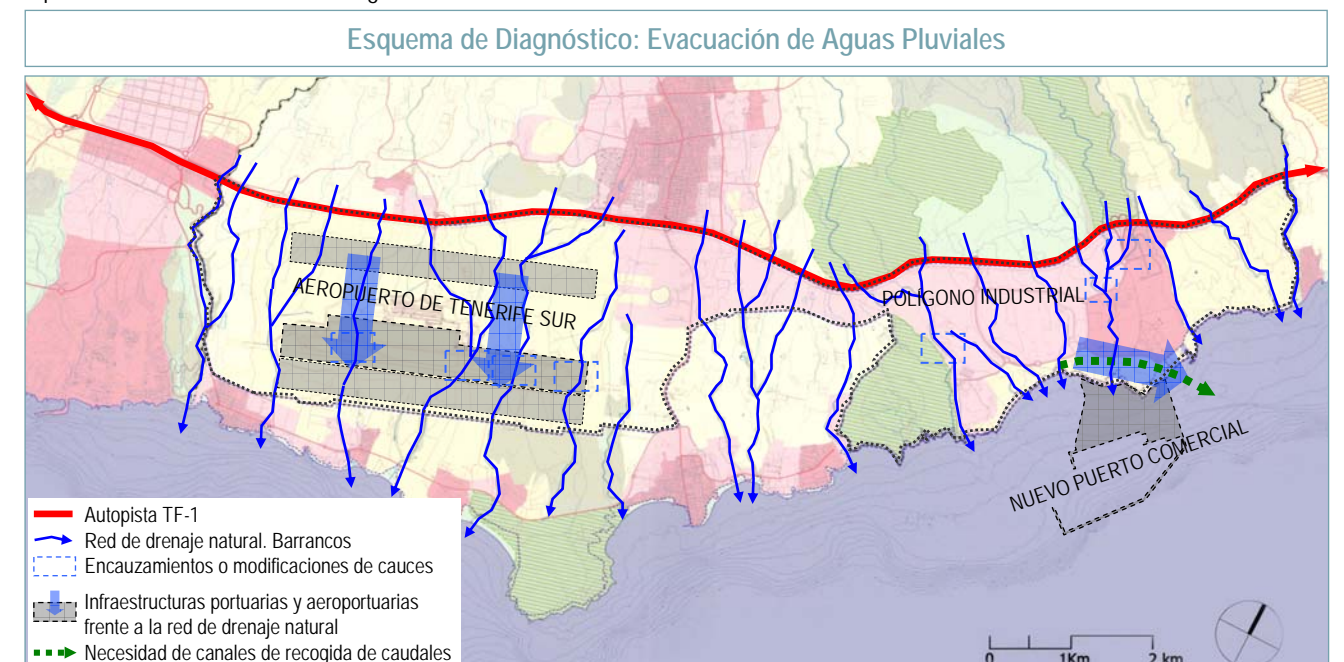


Figura III.5.1.2.1. Esquema de Diagnóstico: Evacuación de Aguas Pluviales. Elaboración propia.

III.5.1.3. Diagnóstico del Sistema de Saneamiento de Aguas Residuales

El emisario submarino, una necesidad básica inicial del Polígono Industrial y el futuro Puerto Comercial de Granadilla.

- Es primordial para el Polígono, y más tarde para el Puerto, acometer la ejecución del emisario submarino, dado que el actual desarrollo de dichas áreas implica ahondar aún más en la inexistencia de un sistema adecuado de tratamiento y vertido de sus aguas residuales.

El desarrollo que recoge el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur supone la ampliación de la capacidad de tratamiento actual del área aeroportuaria.

- Las previsiones de desarrollo del área aeroportuaria, supone la generación de un volumen anual de aguas residuales recogidas que puede ascender a los 541.795 m³, casi 1.500 m³/día de aguas a tratar, lo que implica la incapacidad de la actual depuradora y la necesidad de acometer la construcción de una nueva planta.

En el entorno comarcal de la PLS se esta llevando a cabo, y se dará continuidad, a la renovación y ampliación de la infraestructura de saneamiento, acciones que se verán culminadas con la construcción de la Estación Depuradora de aguas residuales (EDAR) Comarcal de Granadilla.

- Actualmente se están llevando a cabo esfuerzos por las administraciones insulares y locales para ampliar y mejorar los correspondientes sistemas de saneamiento de la zona. Alguna de las infraestructuras ya existentes puede sufrir a corto plazo insuficiencia de capacidad. Es el caso de algunos colectores del núcleo de San Isidro, así como del colector general que parte de dicho núcleo hasta el emplazamiento de la futura depuradora comarcal (EDAR de Granadilla), cuya localización prevé el Plan General de Ordenación de Granadilla en el ámbito de la PLS (paraje de Hoyas Blancas).

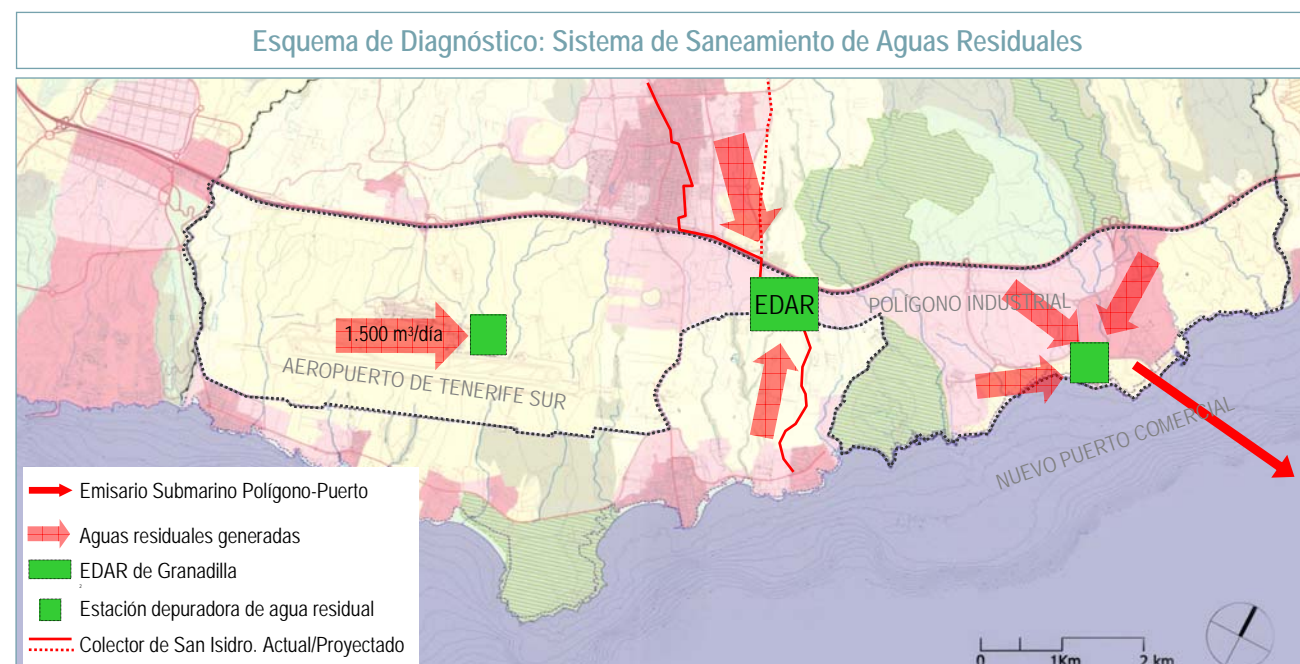


Figura III.5.1.3.1. Esquema de Diagnóstico: Sistema de Saneamiento de Aguas Residuales. Elaboración propia.

III.5.1.4. Diagnóstico de la Infraestructura de Riego

El planteamiento de riego en la PLS ha de ser congruente con el considerado por el Plan Hidrológico Insular (PHI) para esta zona sur de la Isla, basado principalmente en la reutilización de agua depurada.

- La situación de los recursos hídricos en Tenerife, y en mayor medida en el sur de la isla (ver Apartado I.4.5 Balances hídricos del Estudio de Contenido Ambiental), obliga a la búsqueda de nuevas fuentes como la desalación de agua de mar y la reutilización de agua depurada, siendo esta última una opción de mucho interés para el riego agrícola y de zonas verdes, dado que además de su menor coste respecto a las "aguas blancas" procedentes de los recursos subterráneos, su inviabilidad para abasto hace que su uso para el riego no entre en clara competencia con aquél, con mayores posibilidades de asumir los costes marginales del consumo de agua en su actividad.
- La infraestructura de riego existente en la zona, se concreta en el sistema insular de reutilización de agua depurada Santa Cruz – Arona (actualmente suficiente para atender la demanda actual de la zona), a la propia de las explotaciones agrícolas y de algunas urbanizaciones llevadas a cabo últimamente.

Necesidad de desarrollo de infraestructura específica de tratamiento, regulación y distribución de agua depurada en la zona.

- A nivel local, es preciso el desarrollo de una infraestructura específica e independiente de la de abasto. Todo lo cual supone, la implantación de nuevas redes a lo largo de aquellas urbanizaciones donde la red de riego no sea independiente (la práctica totalidad actualmente), así como la instalación de infraestructura de tratamiento (terciario), almacenamiento y transporte a partir de los puntos de producción de agua depurada.

Conexión de la infraestructura local con el sistema insular de reutilización de aguas depuradas.

- Asimismo, el desarrollo de las infraestructuras locales debe considerar la posibilidad de incorporar los caudales tratados al sistema insular de reutilización, por lo que deberá preverse la posibilidad que desde la EDAR del Polígono Industrial y Nuevo Puerto comercial de Granadilla se puedan impulsar sus aguas depuradas a la EDAR Comarcal, para que desde allí, junto con las aguas tratadas por ésta, transportarlas a las balsas de San Isidro y/o del Saltadero.

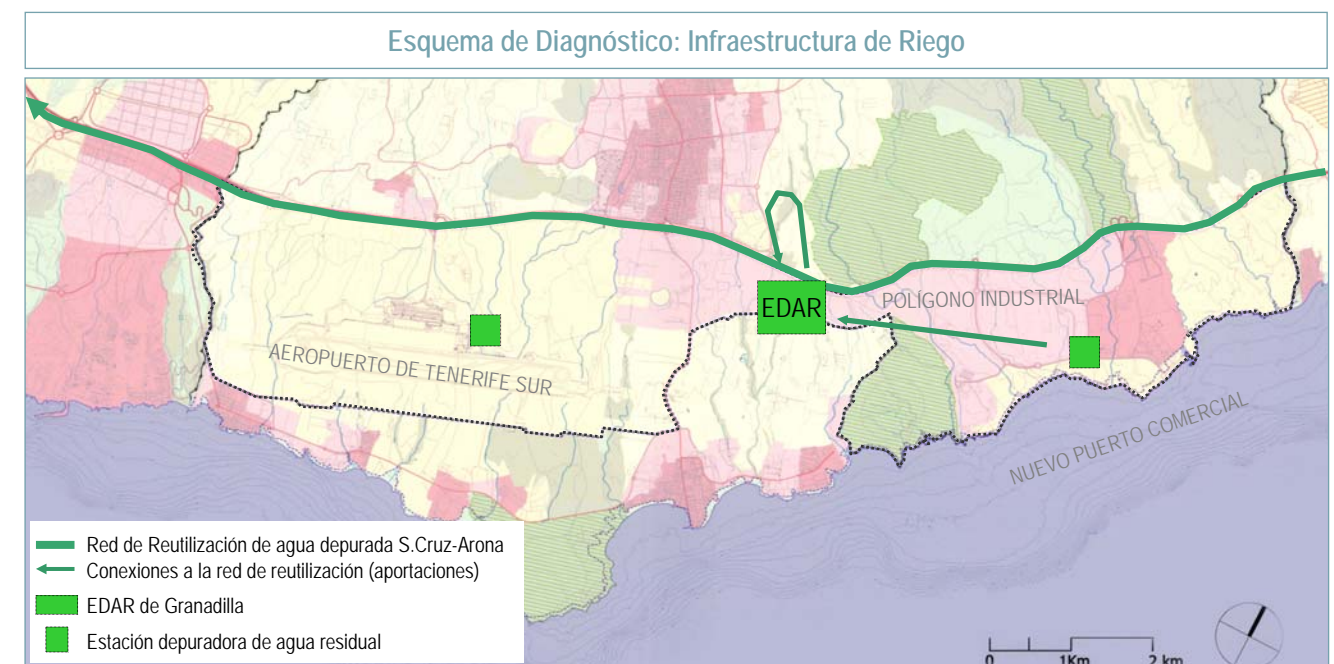


Figura III.5.1.4.1. Esquema de Diagnóstico: Infraestructura de Riego. Elaboración propia.

III.5.2.1. Diagnóstico de las infraestructuras de Energía Eléctrica y Telecomunicaciones

Energía eléctrica

Necesidad de ampliación de la capacidad de potencia en generación y reserva de suelo para instalaciones y líneas de transporte.

- UNELCO – ENDESA tiene previsto ampliar la Central Térmica de ciclo combinado de Granadilla con dos nuevas turbinas de gas natural alcanzando en el año 2.005 los 900 Mw. de potencia instalada. De este modo se garantiza la satisfacción de la demanda de energía eléctrica de la Isla y de la PLS.
- Proyecto de línea de Alta Tensión a 220 KV desde Central Eléctrica Granadilla hasta la Subestación Eléctrica Los Vallitos, Aprobado el Proyecto de Ejecución en la dirección General de Industria y energía del Gobierno de Canarias, 16 de febrero de 2006.
- Las instalaciones de UNELCO cuentan con espacio reservado para su ampliación, así como los parques de almacenamiento de combustible. La posibilidad de descarga directa desde el puerto a estos parques y la instalación anexa de una planta de regasificación contribuyen a garantizar el suministro de combustible a la Central y la reserva de suelo en el área portuaria.
- La accesibilidad a los anillos de insulares de transporte de energía eléctrica se garantiza por la protección hecha de las bandas de conexión entre la Central Térmica y estas redes de distribución y transporte insular.
- La concentración futura en la PLS de parques industriales, grandes consumidores, contribuye a generar un bajo impacto social y ambiental, mejorando la eficiencia energética, al localizarse en un entorno ya industrializado.

Por tanto, para el correcto desarrollo de esta infraestructura se deben asegurar:

- Las futuras necesidades de suelo en la ordenación propuesta por la PLS para las redes de transporte y distribución de energía eléctrica.

Telecomunicaciones

Los anillos de fibra óptica de nivel insular existentes y previstos discurren con trazado sensiblemente paralelo al de la Autopista TF-1. La demanda generada en la PLS (Puerto, Polígono y Aeropuerto) se podrá satisfacer a partir de una red conectada con dicho anillo.

- La tipología de la red de Telecomunicaciones de Transporte insular, basada en anillos de fibra óptica complementados con radio enlaces, con conexión, en nuestro caso, de la Isla de Santa Cruz de Tenerife con el exterior a partir del cable Pecan VII que entra a la isla a través de El Médano, supera en gran manera el ámbito de actuación del Plan Territorial Parcial.
- La red de operadores móviles se mantendrá a partir de las centrales y radio enlaces ya existentes. La red de acceso se constituirá a partir de pares de cobre, no parece de interés, por tanto, definir más que los principales ejes de acercamiento, con ramales de fibra óptica, de los principales núcleos de consumo a los anillos insulares de fibra óptica.

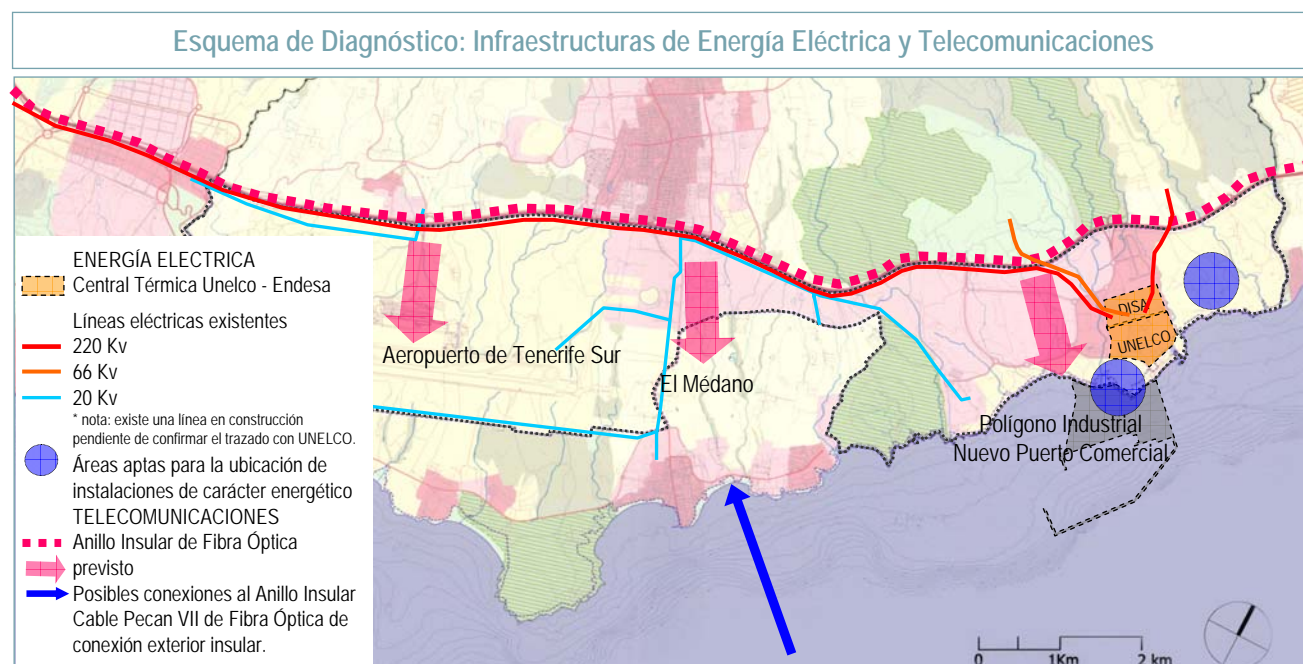


Figura III.5.2.1.1. Esquema de Diagnóstico: Infraestructuras de Energía Eléctrica y Telecomunicaciones. Elaboración propia.

III.5.2.2. Diagnóstico de la Infraestructura de combustibles

Gas natural

Necesidad de grandes superficies en la isla destinadas a albergar instalaciones de gas.

- El Plan Energético de Canarias (PECAN) optó en su día por la instalación de una central de ciclo combinado en Granadilla, en terrenos de la actual Central Térmica de UNELCO – ENDESA.
- No habrá, por tanto, grandes cambios en el entorno en cuanto a infraestructuras de generación. Sin embargo, el importante volumen de gas necesario implicará unas costosas, importantes y sensibles instalaciones: planta de recepción, almacenamiento y regasificación de gas natural licuado (GNL), importado mediante barcos metaneros.

Recepción, refino y distribución de productos petrolíferos

Necesidad de grandes superficies destinadas a albergar instalaciones de productos petrolíferos, con la posibilidad de suministro terrestre entre Puerto y Aeropuerto.

- CEPSA está abierta a la posibilidad de construir una segunda refinería en Granadilla de Abona si se produce un despegue, no previsto, del mercado africano. Con la refinería de Santa Cruz de Tenerife, instalación actual que no puede seguir creciendo, no tendría capacidad para atender la demanda del mercado canario y de los potenciales nuevos clientes de África. Actualmente CEPSA envía 10.000 toneladas de gasolinas al mes a Nigeria y Gabón y entre 2.000 y 3.000 al mes a Marruecos, que también importa entre 12.000 y 14.000 toneladas al mes de gasoil. Unas cantidades testimoniales, según la dirección de la Refinería de Cepsa en Santa Cruz de Tenerife.
- Con la ejecución de bases de descarga en el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, se considera innecesario el mantenimiento para suministro de combustibles del aeropuerto, por sus mayores implicaciones ambientales, de la descarga en boya en la Playa de la Tejita. Se sustituye por una línea terrestre que podría asimismo suministrar a otros posibles usuarios en el polígono.

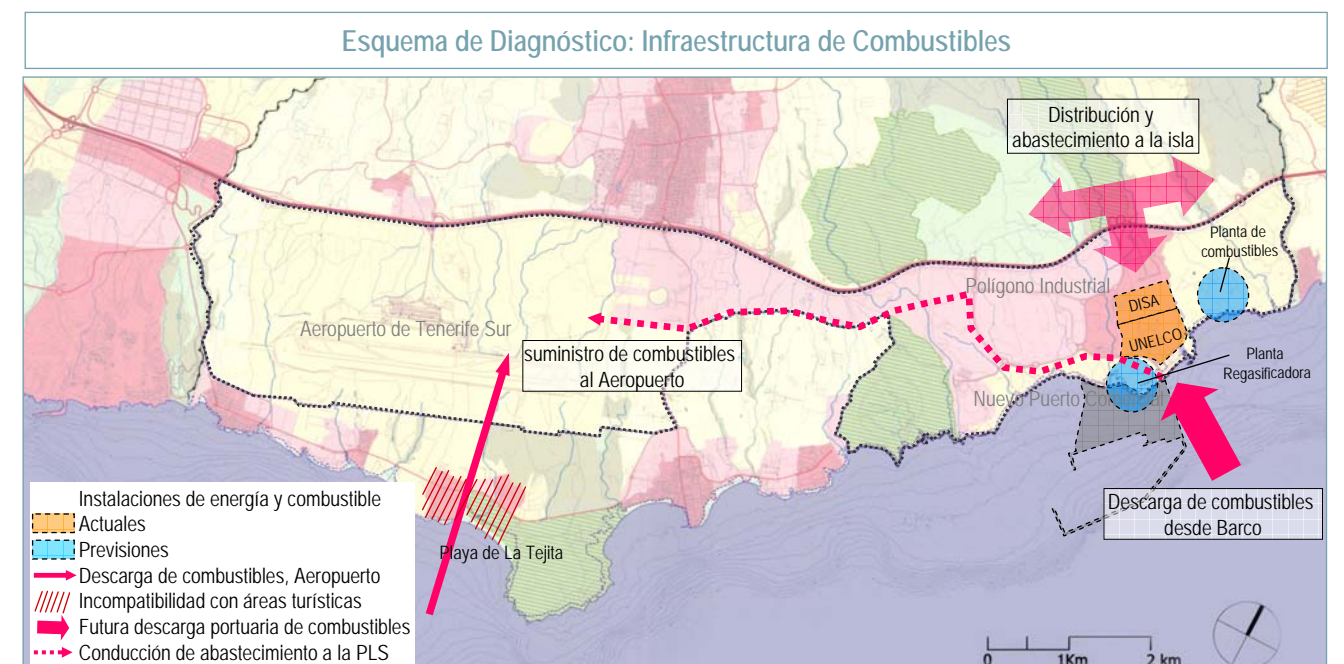


Figura III.5.2.2.1. Esquema de Diagnóstico: Infraestructura de Combustibles. Elaboración propia.

III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

III.1. Introducción

III.2. Entorno Territorial

III.3. Ámbitos funcionales

III.4. Condicionantes de ordenación

III.5. Infraestructuras

III.6. Medioambiente y medio físico

III.7. Conclusiones del diagnóstico: Principales retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur

Actuaciones previstas y sancionadas en el ámbito de la Plataforma Logística

El PTP comprende ámbitos con actuaciones sancionadas medioambientalmente con anterioridad, de carácter territorial, general y sectorial.

1. Propuestas de ordenación territorial: PIOT y PORN, que incorporan la Operación Singular Estratégica de la Plataforma Logística del Sur.

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife incorpora el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, de acuerdo con la legislación canaria, que unifica los procesos de ordenación territorial y de ordenación de recursos naturales.

- El ámbito de la Operación Singular Estratégica de la Plataforma Logística del Sur corresponde a "Áreas de vocación urbana" (Zonas C y D), que incluyen "aquellas partes del territorio que son susceptibles de albergar diversos equipamientos, construcciones o instalaciones puntuales de interés general" y "suelos clasificados como urbanos, urbanizables y asentamientos rurales, así como aquellos que por determinación del planeamiento puedan llegar a serlo".
- Los ámbitos de Montaña Pelada y los principales barrancos están excluidos de los procesos de urbanización o edificación (Zonas A, Reservas Naturales y B, Áreas de protección ambiental terrestre)

2. Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, cuyo diagnóstico ambiental concluye que "la adecuación a los valores ambientales del municipio de las determinaciones del Plan puede ser valorada como media".

- Los impactos sobre la estructura económica y social del municipio pueden considerarse positivos en cuanto a generación de empleo. Los impactos sobre el clima, la hidrología e hidrogeología, el patrimonio arqueológico, la Generación de residuos, geología y geomorfología, suelo, paisaje, fauna, vegetación y flora son corregibles o controlables.
- Desde el diagnóstico ambiental del Plan se establecen medidas correctoras o protectoras, remitidas al planeamiento de desarrollo, las normativas específicas y regulación de usos de Planes Parciales, Especiales y Proyectos de Urbanización.

3. Planes Sectoriales y de desarrollo: El nuevo Puerto Comercial de Granadilla

La declaración de impacto ambiental sobre el proyecto "Nuevo Puerto en el litoral del Polígono Industrial de Granadilla. Fase I", de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, se recoge en la RESOLUCIÓN de 5 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, publicada en el BOE el 26 de febrero de 2003. Por la cual, se considera que el proyecto es ambientalmente viable. El estudio de impacto ambiental analiza las diferentes acciones del proyecto identificando y evaluando los previsible impactos ambientales.

4. Planes Sectoriales y de desarrollo: El Aeropuerto Tenerife Sur.

Asimismo, el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur ha sido aprobado definitivamente con fecha 14 de marzo de 2002 mediante Orden del Ministerio de Fomento, publicada en el BOE de 23 de marzo de 2002. Dicho Plan incorpora el Estudio de Incidencia del Aeropuerto y de las infraestructuras en el ámbito territorial circundante, y establece las medidas de protección y corrección ambiental a los procesos de planificación, proyecto y ejecución de obras que los desarrollan.

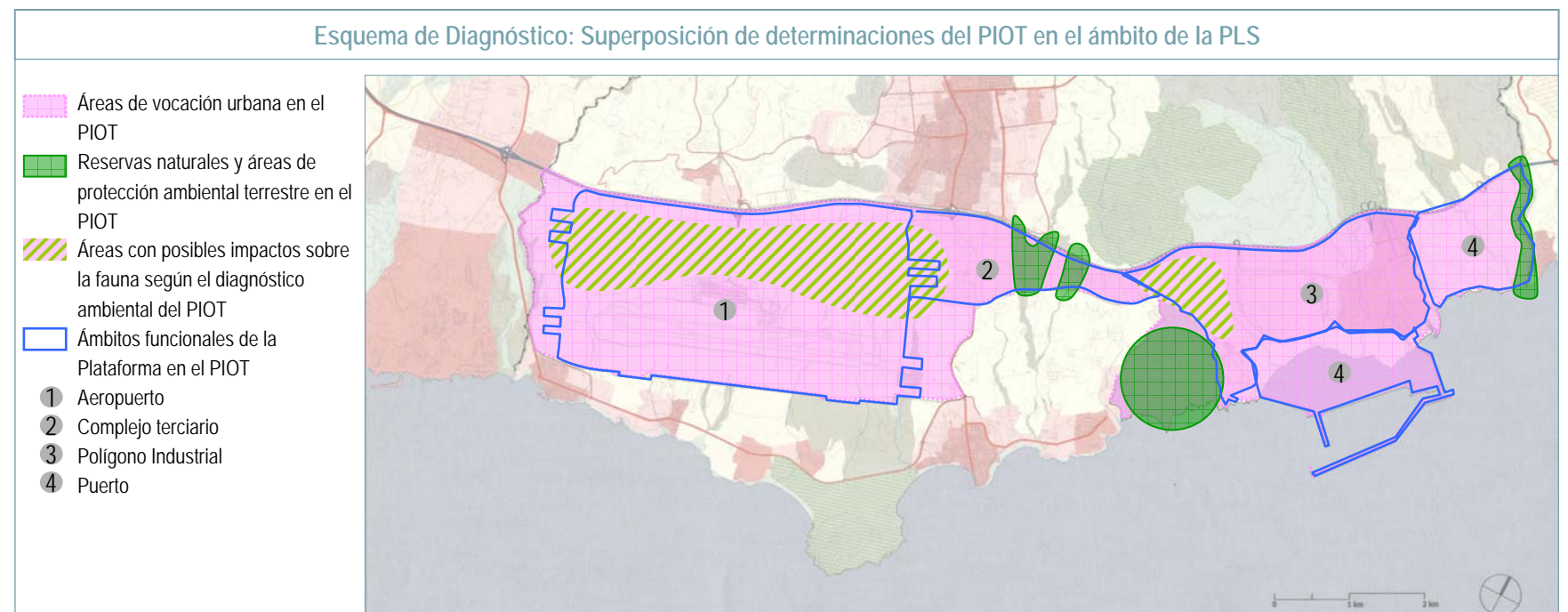


Figura III.6.1.1. Esquema de Diagnóstico: Superposición de determinaciones del PIOT en el ámbito de la PLS. Elaboración propia.

En concordancia con estos antecedentes, el Plan Territorial Parcial habrá de establecer, como contenido estratégico ambiental, las medidas de protección y corrección de impactos, y la articulación con el planeamiento de desarrollo

- Mantenimiento de la protección de ámbitos excluidos de procesos de urbanización por el PIOT y el Plan General, mediante la clasificación de suelo establecida ya en éste: Suelo Rústico de Protección Natural en Montaña Pelada y Suelo Rústico de Protección Paisajística o de Protección Natural en los cauces de Barrancos.
- Coordinación con las normas de conservación del Monumento Natural Montaña Pelada (aprobación del avance 27 de febrero de 2003).
- Coordinación con el Consejo Insular de Aguas para la protección de Barrancos y determinación de criterios para la ordenación o transformación de los barrancos no protegidos.
- Establecimiento de las determinaciones de prevención y control en suelo urbanizable.

- Los instrumentos de planeamiento regularán las medidas correctoras en el Polígono Industrial y el Área Estratégica de Actividades Terciarias, Logísticas y de Transporte.
- En los proyectos industriales, la corrección de impactos generados se establecerá por el correspondiente estudio de impacto ambiental.
- Aplicación de la normativa vigente sobre el control del vertido de aguas residuales y el impacto en la calidad atmosférica producidas por las industrias pesadas.

- Elaboración de determinaciones, recomendaciones indicativas y orientativas para la consecución de la Plataforma como un área de actividades económicas e infraestructurales sostenibles.

- Planificación y selección de objetivos.
- Estrategias de prevención y reducción de la huella ambiental.
- Previsión de impactos y riesgos derivados de las fases de implantación y operacional.
- Prevención de efectos combinados, zonificando las actividades compatibles en la Plataforma.
- Elaboración de criterios de impacto paisajístico de infraestructuras e implantaciones.
- Posibles líneas de acción en la gestión ambiental de los Parques de Actividad y el conjunto de la Plataforma.
- Medidas de coordinación entre usos y planificación de las zonas funcionales.

- Medidas para la reducción de impacto ambiental de obras de urbanización y desarrollo edificatorio.

Es objetivo del diagnóstico medioambiental integrar todas las variables del medio físico y biológico, resaltando su importancia o relevancia desde diversos puntos de vista (endemicidad, rareza, etc), con el fin de mostrar el valor ambiental o cultural de sectores concretos del territorio. La mayor o menor relevancia ambiental o cultural de un ámbito del territorio, está en la mayoría de los casos directamente asociado al desarrollo de los usos actuales y a la forma en que éstos se han ejecutado por medio de las intervenciones existentes. A continuación se recoge un resumen del Apartado II.1 Introducción al diagnóstico del Estudio de Contenido Medioambiental:

En el espacio concreto de la PLS, las malas condiciones climatológicas existentes para el desarrollo de la **agricultura**, ha determinado que ésta se reduzca a ámbitos muy concretos del territorio. El retroceso de esta actividad en su vertiente tradicional está prácticamente desaparecida quedando únicamente vestigios de ésta en los antiguos bancales abandonados. Esta situación la encontramos en muchas unidades de la PLS, como son los principales barrancos, en los ensanchamientos de los cauces, en la **unidad de Bernardino, el Saltatero y el Topo**. En esta última unidad se ha desarrollado en los últimos años una **agricultura intensiva en invernadero** acotada al norte por la autopista TF-1 y que comprende todo el entorno de la Balsa de El Saltadero. Esta zona posee cierto interés agrícola, ya que el sustrato de los terrenos está constituido por sorribas, mucho más rico en materia orgánica que el originario. Es importante resaltar el valor de la **Balsa de El Saltadero**, no sólo para las cuestiones agrícolas sino como fuente de agua (bebedero) para muchas aves. De forma aislada, en los lomos entre el barranco del Cobón y el barranco del Río, también se pueden encontrar este tipo de instalaciones de invernaderos y otros cultivos intensivos al descubierto que se dispersan por la unidad. Inicialmente, es este uso agrícola el que ha ido dejando huella en el territorio a costa de espacios eminentemente naturales.

Por otro lado, existen otra serie de usos que de forma algo más puntual han incidido en el territorio generando impactos ambientales importantes. En este caso se encuentran el **Llano de la Maquina** en las proximidades de los Abrigos, que engloba usos relacionados con alguna **extracción de roca**, además de la **presa de Ciguaña y la carretera TF-621**. La capacidad de uso de la unidad parece centrarse en constituir una de las áreas con mejores perspectivas para la extracción de rocas, aunque a pesar de estas actividades es de destacar el interés de la avifauna que se concentra la Balsa de Ciguaña.

Existen otras unidades donde, a pesar del uso existente o pretérito se conservan valores naturales de relevancia. En la unidad de los llanos situados al norte del aeropuerto de Tenerife Sur (Hoya de los Hornitos-Garabito), los antiguos cultivos se desarrollaban sobre un suelo de tipo árido que, hoy en día, se encuentran abandonados y, mayoritariamente, recolonizados por tabaibales dulces de interés, aunque amplios sectores están ocupados por pastizales. Esta mayor naturalidad también se encuentra en las unidades que definen la franja central de la PLS (El Saltadero y Hoyos Blancos-Llanos Lebrados), frente a otros ámbitos de la PLS más deteriorados, constituida por tobas pumíticas y una vegetación natural de tabaibas dulces en relativo buen estado de conservación. Los impactos que se detectan son escasos, salvo algún invernadero de escasa superficie y alguna infraestructura abandonada. No posee elementos biológicos o geológicos de interés o amenazados por lo que su calidad para la conservación puede ser valorada como media, derivada principalmente de una mayor naturalidad de la unidad y de un valor paisajístico mayor que las unidades adyacentes, además de ser un área donde ocasionalmente se pueden observar aves esteparias amenazadas (alcaraván, terrera marismeña, camachuelo trompetero, etc.).

Situación diferente es la planteada por los **desarrollos industriales e infraestructurales existentes**. El **Aeropuerto** y el **Polígono Industrial** crecen sobre los usos agrícolas preexistentes abandonados y sobre entornos naturales de barrancos y lomas y tableros pumíticos definidores del paisaje de Bandas del Sur. La ocupación del aeropuerto (pista, terminal e instalaciones anexas) ha generado importantes impactos en la unidad de La Guirrea-El Confital, caracterizada por coladas basálticas intercaladas con tobas pumíticas y tabaibal dulce recolonizando los antiguos terrenos de cultivo abandonados. Es en estas zonas más deterioradas donde el pastizal protagoniza el recubrimiento vegetal.

Igual consideración merece el **Polígono Industrial**. En éste se localizan la central térmica de Granadilla, naves industriales y sus accesos, estando ya ejecutadas por lo que no quedan espacios libres que puedan constituir hábitats estables. El Llano de las casas de las Montañas, forma parte del área urbanizada para la instalación de infraestructuras asociadas al polígono (acotada entre los viales de acceso desde la TF-1), aunque en el resto de la unidad, y entre las calles, existen solares ocupados por pastizales donde habitaba el ave amenazada, terrera marismeña (*Calandrella rufescens rufescens*) que ha desaparecido de la zona como consecuencia de los procesos urbanísticos, según se desprende de muestreos recientes.

El interés de la unidad de **Loma del Valillo**, reside en la continuación geológica, al sur de la TF-1, de depósitos sedimentarios de suelo sobre tobas pumíticas (Serie II), de la lomada Monumento Natural de Los Derriscaderos. No obstante, sus características topográficas, de amplitud y llanura, han facilitado la implantación de invernaderos y otros cultivos. A su vez, ha propiciado el desarrollo de tabaibales amargos y otras etapas de sustitución del tabaibal dulce en los bancales abandonados.

La unidad del **Llano del Pato-Hoya de los Bajos** es, junto con **Montaña Pelada**, la que contiene una serie de valores ambientales que la hacen tener una calidad para la conservación más elevada. En el primero, las coladas basálticas ocupan el sector oeste denominado El Pato y tobas pumíticas ocupan la franja este conocida como Hoya de los Balos. En el Pato, la vegetación no es representativa, pastizal de escaso interés, salvo un núcleo de tabaibal dulce anexo al aeropuerto. Es importante reseñar que forma parte de un área de interés faunístico para aves estepáricas, lugar de cría de la terrera marismeña y del corredor, únicos puntos conocidos del entorno para ambas especies. No obstante, ésta es una unidad donde se detectan numerosos impactos entre los que cabe destacar los acopios de material, taludes de la pista aeroportuaria, carreteras o bancales de cultivo abandonados.

Montaña Pelada, declarada **Monumento Natural** con objeto de proteger el cono volcánico y las formaciones dunares minerales donde se asientan comunidades psamófilas de interés, posee un claro interés geológico, pero también de la flora por el buen estado de conservación de su tabaibal dulce y algunos rodales de cardones y faunístico por ser uno de los pocos lugares de cría del sur de la isla del camachuelo trompetero. Actualmente no tiene usos, salvo los relacionados con el senderismo, que lo deterioren.

En la actualidad el principal valor ambiental del ámbito de la PLS emana de su relevancia paisajística al conformarse como un gran espacio no ocupado por la urbanización en un tramo costero con un intenso proceso de urbanización vinculado al Área Turística (El Médano-Los Abrigos), al Polígono Industrial y a las instalaciones del Aeropuerto. Lo que en el pasado constituyó un importante enclave para aves esteparias amenazadas y para comunidades vegetales climáticas, se ha transformado hoy en día en un espacio seminatural en la que los terrenos que aún albergan elementos de la gea, flora o fauna o valores patrimoniales con una significación especial en el contexto insular o comarcal para ser conservados, se limitan a unos pocos enclaves como el Llano de Los Patos, Playa del Vidrio, Montaña Pelada y los barrancos existentes. Los llanos poseen agrupaciones dispersas de formaciones vegetales consideradas hábitat de interés comunitario que en el pasado constituían la comunidad dominante pero que no tienen entidad suficiente como para haberlas incluido en la red de Lugares de Interés Comunitario. Por otro lado, Los llanos sólo constituyen un hábitat potencial para aves esteparias que se continúa en los suelos rústicos del entorno, pero actualmente no se tienen datos fehacientes de su presencia y aún menos que pueda ser valorado como un enclave actual de importancia municipal o comarcal. Sin embargo es indudable la importancia de este gran espacio abierto en el acceso visual a la costa de Granadilla desde la TF-1.

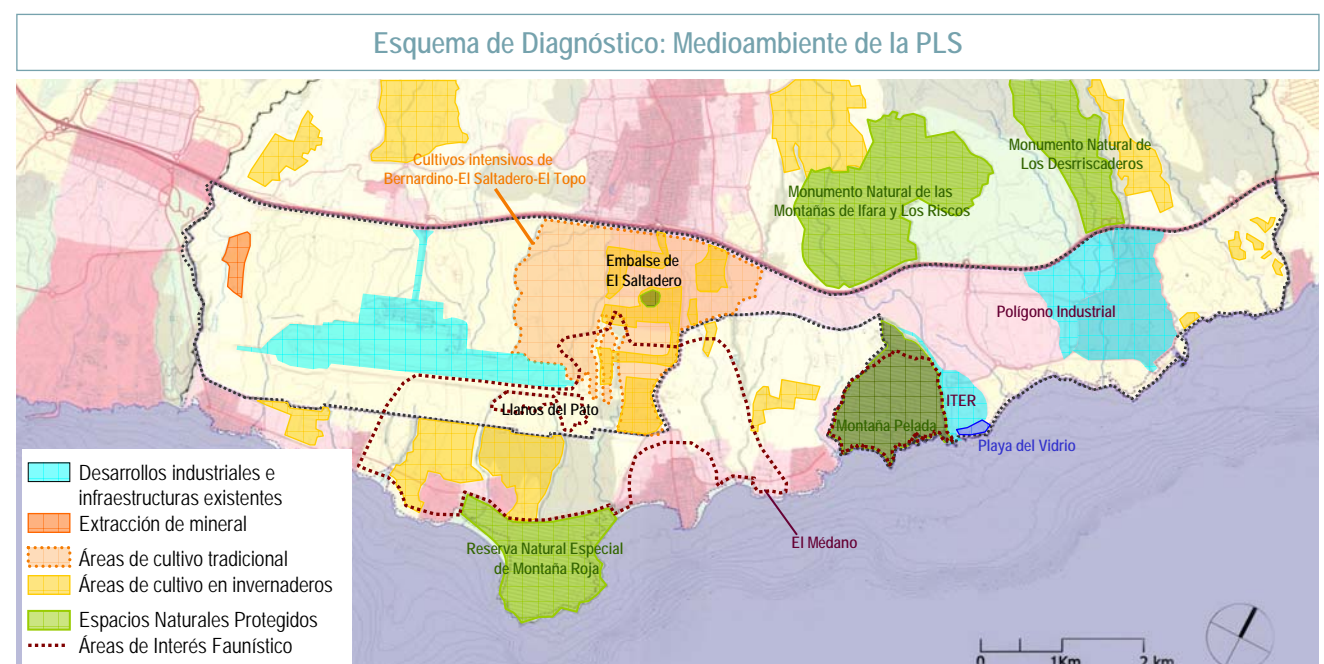


Figura III.6.2.1. Esquema de Diagnóstico: Medioambiente de la PLS. Elaboración propia.

III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

III.1. Introducción

III.2. Entorno Territorial

III.3. Ámbitos funcionales

III.4. Condicionantes de ordenación

III.5. Infraestructuras

III.6. Medioambiente y medio físico

III.7. Conclusiones del diagnóstico: Principales retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur

III.7.1.1. Conclusiones del Diagnóstico

Superando los análisis temáticos y parciales de los distintos factores que intervienen en la planificación de la Plataforma Logística del Sur y recogiendo las estrategias a seguir según se establece en el Estudio de Contenido Ambiental (Apartado I.0.1), puede sintetizarse el diagnóstico sobre la adecuación y viabilización territorial del proyecto de la PLS en torno a dos consideraciones finales:

1. Un ámbito especialmente idóneo para el desarrollo del proyecto estratégico de la Plataforma Logística del Sur.

- **Por la concentración de Puerto y Aeropuerto en un territorio próximo:** ésta es una circunstancia muy favorable que muy excepcionalmente se presenta.
- **Por la dimensión del ámbito:** 2.501,5 Has, de las cuales 1.400,4 (un 56%) corresponden al entorno funcional del Nuevo Puerto Comercial y al Aeropuerto.
- **Por la localización y conectividad insular:** en el centro de un área insular de gran dinámica de desarrollo, y conectado directamente a la Autopista TF-1, columna vertebral de la isla.
- **Por su carácter de pieza de potenciación del Sur de la isla,** y su elevado potencial de proyección de sinergias territoriales y socioeconómicas en su entorno.
- **Por los condicionamientos internos mínimos de dicho ámbito:** el nivel de servidumbres y condicionamientos de partida es excepcionalmente bajo para el caso de un entorno aeroportuario y portuario.
- **Por los condicionamientos topológicos:** tanto en su forma regular, como por su topografía admisible, el ámbito va a permitir un desarrollo razonable de la ordenación de la PLS.
- **Por su viabilidad medioambiental:** la PLS comprende zonas funcionales en las que ya existen instalaciones en marcha y proyectos ya sancionados por los correspondientes estudios de incidencia ambiental. Por otra parte, el impacto del nuevo desarrollo de la PLS es compatible a escala municipal e insular, tal y como reflejan el diagnóstico ambiental del Plan General de Granadilla y el Plan de Ordenación de Recursos Naturales del PIOT.

2. Una adecuada configuración de partida de entidades gestoras y marco de competencias para hacer realidad este proyecto innovador.

- La viabilidad de la futura Plataforma Logística del Sur no va a depender únicamente del nivel de acierto de su concepción y planificación, sino de su gestión. El concepto innovador de "plataforma supra-puerto/aeropuerto", que engloba ambas infraestructuras con su entorno funcional, requiere un modelo de gestión respetuoso con los ámbitos de competencias de las entidades gestoras de ambas infraestructuras que, a la vez, resuelva su interacción con el entorno.
- En este sentido, el ámbito está preconfigurado en base a tres entidades gestoras de rango equivalente: la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, el Aeropuerto de Tenerife Sur (ambas dependientes del Ministerio de Fomento de la Administración Central), con el contrapunto del Polígono Industrial de Granadilla (que cuenta con presencia del Cabildo Insular de Tenerife). Esta configuración de partida es especialmente favorable para impulsar el necesario proceso concertado sobre todo el conjunto de la PLS, con similar sensibilidad por el largo plazo, siempre bajo el marco planificador territorial y urbanístico del Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Granadilla de Abona.

III.7.1.2. Principales retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur

En estas circunstancias de partida, la planificación de la Plataforma Logística del Sur, como proyecto estratégico insular, se enfrenta a cuatro retos principales:

1. La materialización del concepto innovador de Plataforma Logística del Sur como unidad o marco funcional que engloba dos infraestructuras nodales del transporte (puerto y aeropuerto) y su entorno funcional inmediato.

- La integración de Puertos y Aeropuertos con su entorno funcional responde a una necesidad creciente en el mundo de la planificación territorial. El proyecto de PLS constituye una iniciativa innovadora de articular esta integración mediante una figura de planeamiento y una concepción funcional no meramente pasiva, sino activa, en la que el entorno funcional o "interpuerto" adquiere una importancia clave en el conjunto.
- Con este proyecto, Tenerife puede dotarse de un gran marco de oportunidad para dar respuesta no solamente a las garantías de conectividad y aprovisionamiento a largo plazo, sino a la puesta en pie de un importante polo de desarrollo económico insular.

2. Convertir en operativo el concepto habitualmente pasivo de "reserva estratégica", ordenando y regulando su desarrollo a corto, medio y largo plazo.

- Esa planificación y gestión ha de partir del respeto del ámbito de competencia de cada una de las grandes "piezas" funcionales de la PLS, pero estableciendo marcos claros de planificación global, de resolución de las interfases de las infraestructuras y de concertación de las decisiones de implementación y gestión de los sistemas comunes de infraestructuras.
- Cada nuevo desarrollo parcial va a interactuar sobre todo el conjunto. La PLS ha de dotarse de imprescindibles sistemas de flexibilidad, y su planeamiento ha de definir el marco genérico de "reserva", que contemple, entre otros aspectos, los siguientes:
 - Regulación flexible y concertada de competencias y actuaciones.
 - Definición de una estructura básica de ordenación.
 - Establecimiento de unidades de actuación de escala adecuada.
 - Marco flexible de prioridades de desarrollo.

3. Establecer las bases de la necesaria coordinación de las infraestructuras fundamentales de la PLS (infraestructuras de accesibilidad e infraestructuras básicas), tanto en su planificación como en su ejecución y gestión.

- La PLS es un proyecto a largo plazo, que ha de articular procesos de planeamiento a corto con el concepto de "reserva estratégica", habitualmente incorporado a la planificación portuaria y aeroportuaria, pero de más difícil encaje territorial y urbanístico.

4. Hacer viable un marco sostenible y de calidad de este proyecto singular, integrado en el territorio y respetuoso con el medio ambiente, y de alto valor socioeconómico.

- El PTP debe elaborar las determinaciones, recomendaciones indicativas y orientativas, en perfecta coordinación con las directrices y estrategias definidas en el Estudio de Contenido Ambiental (ver Apartado I.0.1), para la consecución de la Plataforma como un área de actividades económicas e infraestructurales sostenibles:
 - Protección de áreas de valor ambiental (Montaña Pelada y barrancos).
 - Corrección de impactos de los nuevos desarrollos.
 - Adecuada integración del nuevo paisaje industrial y logístico desarrollado.
 - Compatibilidad de toda la gama de actividades de posible implantación.
 - La calidad integral como criterio de desarrollo.