

---

## II. INFORMACIÓN

II.1. La Plataforma Logística del Sur (PLS), pieza estratégica de ordenación insular

II.2. Descripción del ámbito

II.3. El Plan Insular

**II.4. Estado actual de planeamiento**

II.5. Infraestructuras

II.6. Situación actual y condicionantes territoriales de la PLS

II.7. Información ambiental

## II.4.1.1.1. El Modelo Territorial del Plan General de Granadilla de Abona (1)

El **Plan General de Ordenación (PGO) de Granadilla de Abona** mediante **RESOLUCIÓN de 29 de marzo de 2005, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 26 de enero de 2005, se aprobó definitivamente y de modo parcial su Adaptación Plena**. Su aprobación inicial tuvo lugar el 18 de julio de 2002, siendo su aprobación provisional el 12 de enero de 2004.

El Objetivo de la redacción del PGO es la revisión y adaptación del planeamiento general vigente en el municipio, Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1995 y sus modificaciones posteriores, a las **Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias** y al **Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)**. Entre los principios y objetivos generales básicos planteados para la definición de las propuestas están:

- El garantizar el sostenimiento de niveles óptimos de desarrollo social, cultural, económico y de calidad de vida de la población.
- Disponer de suelo suficiente para atender la demanda de vivienda actual y previsible, controlando la aparición de edificación al margen del planeamiento, y mejorar el estándar de dotaciones y espacios libres públicos de los núcleos urbanos.
- Definir y desarrollar un modelo de oferta turística específica para el término municipal, incentivando su cualificación y su diversificación. Dentro de este nuevo modelo se considera fundamental fomentar la creación de una oferta alojativa y recreativa de Turismo Rural.
- Racionalizar y pautar temporalmente la ocupación y el uso urbanístico del territorio municipal, con especial atención a la preservación y conservación de los recursos naturales y culturales existentes en el municipio.
- Alcanzar una óptima y coherente inserción de las áreas de infraestructuras y actividades económicas de carácter estratégico insular, en el modelo de ordenación estructural del municipio, compatibilizando su existencia y funcionamiento con los desarrollos residenciales previstos y con la consolidación de una oferta turística.

## ▶ EL MODELO DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

El Modelo de Ordenación Estructural del municipio está condicionado por la propia realidad existente y por las previsiones de carácter territorial, ambiental, legal, jurídico, urbanístico y económico. El PGO debe, por tanto, atender a una serie de premisas, condicionantes y determinaciones vinculantes que han de respetarse o incluirse necesariamente en el Modelo: La realidad física del territorio, las situaciones jurídico urbanísticas ya existentes (planeamiento anterior y derechos urbanísticos ya adquiridos); la aplicación de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, del PIOT y la aplicación de determinadas legislaciones sectoriales; las Infraestructuras de comunicaciones, Sistemas Generales de carácter territorial, existentes o previstos predeterminados por las Administraciones insular, autonómica y estatal; y la ubicación en el municipio del principal polígono industrial de la Isla, actividades de interés económico e infraestructuras de carácter estratégico, cuya concentración condiciona de forma sustancial la definición y elección del modelo de organización funcional del territorio municipal.

El Modelo de Ordenación Estructural se refleja en los planos de Clasificación del Suelo y de Estructura General del PGO de los que se acompaña la documentación relativa al ámbito de la PLS en los apartados de las páginas siguientes.

## ▶ EL MODELO DE ESTRUCTURA DEL SISTEMA GENERAL VIARIO Y ACTUACIONES PROPUESTAS

El Sistema de Infraestructuras de Comunicación actual lo forman:

- La **Autopista TF-1**, que conecta la comarca con la capital y la Autovía del Norte. Constituye el paso obligado de todo el tráfico de mercancías y personas desde o hacia el Sur de la Isla, estando prevista su ampliación de su sección hasta el Aeropuerto de Tenerife Sur.
- **Carretera TF-64, de El Médano a Granadilla**, principal eje de relación entre las zonas costeras, centrales y de mediana del municipio. Se encuentra pendiente de ejecutar la **reordenación del enlace de San Isidro** con la Autopista TF-1.
- **Eje viario del litoral Los Abrigos – El Médano – Mar Vela** conecta entre sí las áreas urbanas de la zona costera y permite su relación con la autopista, al enlazar con la carretera TF-64 y con el enlace de Las Chafiras.

*El Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona fue aprobado inicialmente el 18 de julio de 2002. Mediante RESOLUCIÓN de 29 de marzo de 2005, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 26 de enero de 2005, se aprobó definitivamente y de modo parcial la Adaptación Plena del PGO de Granadilla de Abona.*

*El PGO desarrolla los contenidos y determinaciones de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias y del Plan Insular de Ordenación para el término municipal de Granadilla.*

*El Modelo de Ordenación Estructural (información recogida en este apartado) incluye e integra sus propuestas con todos los Sistemas Generales e infraestructuras de carácter territorial predeterminados por las diferentes Administraciones.*

- El resto de vías municipales que completan la estructura general actual, las más importantes son la carretera **TF-28**, en la medianía alta, y las **carreteras que parten de la TF-64** hacia **Charco del Pino**, al Oeste, y hacia **Chimiche**, al noreste.

Las infraestructuras de comunicación propuestas en el Modelo del PGO son:

- **Nuevo Vialto Aeropuerto–Polígono/Puerto** destinado a resolver de forma adecuada las imprescindibles interconexiones entre las infraestructuras de transporte aéreo y marítimo y las áreas estratégicas industriales, logísticas y terciarias, creando además un segundo eje viario horizontal, paralelo a la Autopista.
- **Nuevos Accesos al Aeropuerto de Tenerife Sur**, que habrán de reconsiderarse por la ubicación definitiva de la segunda pista prevista en el Aeropuerto. Se propone un nuevo acceso en continuidad con el Eje Vialto Aeropuerto – Polígono/Puerto.
- **Vía de Acceso Directo al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla desde la Autopista**, a través de un nuevo nudo de enlace con la autopista TF-1.
- **Vías de Circunvalación de San Isidro**, alternativa a la congestionada carretera TF-64 a su paso por el interior del núcleo urbano, Avenida de Santa Cruz. Se proponen dos nuevos ejes viarios, al este y al oeste de San Isidro, ambos con acceso directo desde la Autopista TF-1 y enlace con la TF-64 al norte. Supone el límite envolvente de los nuevos desarrollos urbanos previstos.
- **Vía de Servicio de la Autopista TF-1**, paralela en su margen norte desde el nuevo enlace al este de San Isidro hasta la carretera TF-645.
- **Mejora de los tramos urbanos en San Isidro de las carreteras TF-64, TF-636 y TF-645**, como vías colectoras urbanas.
- **Mejora de las carreteras TF- 64**, tramo San Isidro–Granadilla con la ampliación de un tercer carril, **TF-645**, tramo San Isidro–Atogo, y **TF-636**, tramo San Isidro–Chimiche.
- **El Nuevo Eje Vialto Atogo – Centro Insular de Deportes del Motor – Charco del Pino**, enlazando con la Autopista TF-1 al oeste del municipio.
- **Vía de Circunvalación de Los Abrigos**, liberando el tramo urbano de la TF-643 y permitiendo su conversión en vía urbana.
- **Tren del Sur**, el PGO recoge el trazado realizado en el Documento de Avance del Plan Territorial Especial de Infraestructuras (PTE) del Tren del Sur. De las dos alternativas propuestas por el PTE en el ámbito del Aeropuerto el PGO incluye como la más adecuada la que penetra hasta el actual Edificio Terminal de Pasajeros, no incluyendo la alternativa que se mantiene paralela a la Autopista.
- **Intercambiador de Transportes**, aprovechando la posible parada del Tren del Sur en San Isidro, el PGO considera este punto como una oportunidad para el desarrollo de un Intercambiador de Transporte, dotándole de las instalaciones y condiciones necesarias para ello y garantizando un correcto intercambio de las modalidades del transporte público colectivo y el vehículo privado, a través de la creación de un importante aparcamiento público.

II.4.1.1.1. El Modelo Territorial del Plan General de Granadilla de Abona (y 2)

▶ EL DESARROLLO DEL USO RESIDENCIAL EN EL MODELO DE ORDENACION

El Plan General de Ordenación (PGO), en sus hipótesis previsibles de crecimiento, estima un crecimiento de la población hasta alcanzar los 129.727 habitantes para el máximo desarrollo del suelo residencial, desde los 29.657 actuales. Las propuestas de nuevo suelo residencial urbanizable del PGO responden a la necesidad de acoger la demanda previsible para un horizonte temporal de 10 años y una población de 64.657 habitantes. La distribución espacial del suelo residencial se agrupa en las siguientes zonas:

- El Suelo Urbano de **San Isidro** y los sectores de suelo urbanizable previstos para su desarrollo. Constituye el área residencial de mayor importancia del municipio y una de las principales de la Comarca.
- Las **Zonas de Medania, Alta y Baja**, correspondientes a la zona norte del municipio de marcado carácter rural.
- La zona de los **Abrigos - Costa Tejita**, que formará un único núcleo residencial continuo.
- La zona de **El Médano - Costa Pelada**, creación de un área residencial a partir del núcleo actual.

▶ EL DESARROLLO DEL USO INDUSTRIAL E INDUSTRIALES ESTRATÉGICOS EN EL MODELO DE ORDENACIÓN

El PGO delimita dos sectores de Suelo Urbanizable Industrial, La Montañita y Atogo. El Suelo Industrial Estratégico corresponde a los terrenos del Polígono Industrial, dada su importancia al pertenecer a la Plataforma Logística del Sur el PGO incluye un epígrafe específico sobre los criterios aplicables a los correspondientes sectores, información que se incluye en el apartado II.4.1.1.4 del presente documento.

▶ EL DESARROLLO DEL USO TERCIARIO EN EL MODELO DE ORDENACIÓN

Partiendo de la relevancia adquirida por los sectores del comercio y la hostelería en el municipio (un 34 % del total de la población activa) el PGO, además de establecer condiciones para consolidarla y cualificarla, incluye medidas para posibilitar el incremento en el municipio de los usos terciarios que propician una mayor generación de empleo estable. La distribución del uso terciario en el Modelo de Ordenación se agrupa en tres zonas: La Zona Comercial Abierta del Casco de Granadilla, San Isidro (el cual dadas sus características de centralidad se constituye en el principal centro de actividades comerciales) y los usos comerciales en las zonas del litoral (en coexistencia con la actividad turística).

▶ EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL MODELO DE ORDENACION

Se propone la definición de la oferta turística del municipio partiendo de la necesidad de ponderarla cuantitativamente y del aumento de sus aspectos cualitativos, fomentando, al mismo tiempo, la implantación de un turismo rural y vinculado a la naturaleza. La oferta turística alojativa del municipio se reduce respecto a la contenida en las anteriores Normas Subsidiarias de Planeamiento de Granadilla disminuyendo la cantidad de plazas extrahoteles. Esta se diferencia en dos tipos de oferta: los establecimientos de turismo convencional vinculados al turismo deportivo y situados en la primera línea de costa y, los de turismo rural a potenciar en la zona de mediana.

*El PGO de Granadilla define su modelo de ordenación a través de las determinaciones que establece para el desarrollo de las distintas actividades del municipio: residencial, industrial e industrial estratégico, terciario y turístico.*

*Para acoger actividad residencial se dispone de nuevo suelo urbanizable para dar servicio a una previsión de crecimiento hasta alcanzar los 64.657 habitantes en 10 años.*

*La PLS se constituye en la pieza clave para la definición del modelo de organización funcional del municipio, suelo destinado a acoger usos industriales estratégicos insulares.*

*Las determinaciones para el uso terciario pretenden consolidar y cualificar la oferta existente como base relevante de empleo del municipio.*

*Para el sector turístico se propone la ponderación cuantitativa y cualitativa de la oferta ya existente, fomentando la implantación de un turismo rural vinculado a la naturaleza.*

#### II.4.1.1.2. Clasificación del Suelo

Para la clasificación del suelo el PGO divide el suelo del término municipal en las siguientes clases de suelo: urbano, urbanizable y rústico. En cada una de ellas se determinan las correspondientes categorías (primarias y secundarias), de acuerdo a lo establecido legalmente. La clasificación de suelo para el ámbito de la Plataforma Logística del Sur es la siguiente (ver plano de la página 31):

##### ► SUELO URBANO

• **Suelo Urbano Consolidado (SUC)** para los núcleos ya existentes ejecutados por el planeamiento anterior en grado suficiente. Sector Industrial SP.2-01.

• Como **Suelo Urbano No Consolidado (SUNC)** para el suelo ya contemplado por el planeamiento anterior, cuando no se encuentra ejecutado en el grado suficiente para determinarse como consolidado. Actuales instalaciones de DISA y UNELCO.

##### ► SUELO URBANIZABLE

• Como **Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado (SUSO)** aquellos sectores con planeamiento parcial aprobado y vigente. Sector Industrial SP.2-02 e I.T.E.R., Sector SP1-01.

• **Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado (SUSNO)** para el resto de terrenos no incluidos en las clasificaciones anteriores del Polígono Industrial de Granadilla, Sector SP1-02.

• **Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS)** en la zona situada entre el Aeropuerto de Tenerife Sur y el Polígono Industrial e incluida como Área Estratégica de Actividades Terciarias, Logísticas y de Transporte por el PGO.

##### ► SUELO RÚSTICO

• De **Protección Ambiental**: en el que se incluyen varias categorías. **Natural, Espacio Protegido (EN)** destinado al Monumento Natural de Montaña Pelada. **Natural (PN)** enclave situado al oeste del Aeropuerto. **Paisajística (PP)** para los barrancos de La Orchilla, Los Balos y de la Barca. **Cultural (PCU)** para el Bien de Interés Cultural (BIC) Hermano Pedro y **Costera (PC)** para la playa situada junto al I.T.E.R.

• De **Protección Económica** destinada a **Agrícola Intensivo (AI)**, suelos dedicados principalmente al cultivo en invernaderos y a la producción agrícola intensiva, se clasifican como tal las áreas situadas junto a la carretera TF-64, **Infraestructuras (PI)**, Aeropuerto de Tenerife Sur, Nuevo Puerto Comercial de Granadilla y Sector Estratégico del Puerto; a **Equipamientos (PI)**: Desaladora, Depuradora Comarcal, Embalse de El Saltadero y estación de servicio existente en la carretera TF-64; **Carreteras**, Eje Viario Aeropuerto-Polígono/Puerto, carretera TF-64 y TF-645; y **Ferrocarril**, para el trazado propuesto del Tren del Sur.

• De **Protección Territorial, grado 1 (PT-1)**. Terrenos que se encuentran en el entorno de núcleos de población o de actividades estratégicas y que se considera necesario preservar de actividades y edificaciones que pudieran condicionar su posible ampliación a largo plazo. Se clasifican así los terrenos situados al este del Barranco de Los Balos y al sur del Viario Aeropuerto – Polígono/Puerto y los situados entre la delimitación de la Infraestructura Aeroportuaria y el Barranco de La Orchilla.

• De **Protección Territorial, grado 2 (PT-2)**, aquellos que, además, pueden ser soporte de las actuaciones de interés general. Se clasifican de esta manera los terrenos situados junto a la carretera TF-64.

#### II.4.1.1.3. Estructura General

En la estructura general se determina el uso característico o global al que se destinan los terrenos de los diferentes ámbitos, áreas o sectores, así como los suelos de protección ambiental y los sistemas territoriales y municipales.

La estructura del PGO en el ámbito y en el entorno próximo de la PLS es la siguiente (ver plano de la página 32):

##### ► SISTEMAS TERRITORIALES Y MUNICIPALES

###### Infraestructuras:

###### • Carreteras y ferrocarril:

- **Autopista TF-1**, como principal vía de articulación del territorio insular.
- **TF-64**, eje de conexión entre el interior del municipio y la zona costera turística.
- **Nuevo Eje Viario Aeropuerto – Polígono/Puerto**, cordón umbilical de conexión entre estas tres infraestructuras.
- **Acceso directo al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla desde el norte**, reestructurando para ello el enlace existente con la autopista y posibilitando una nueva conexión con el Polígono Industrial.

*El PGO clasifica el suelo de la PLS en las siguientes categorías: Suelo Urbano y Urbanizable (Polígono Industrial y Área Estratégica de Actividades Terciarias, Logísticas y de Transporte), Suelo Rústico de Protección Económica (Aeropuerto y Puerto), Suelo Rústico de Protección Territorial y de Protección Paisajística (entornos este y oeste del Aeropuerto), y Suelo Rústico de Protección Ambiental Natural - Espacio Protegido (Montaña Pelada).*

*Los principales elementos de la Estructura General del PGO para el ámbito de la PLS son, en Infraestructuras, el Nuevo Eje Viario Aeropuerto – Puerto/Polígono, el Aeropuerto y sus Nuevos Accesos, el Tren del Sur y el Nuevo Puerto Comercial, y los usos característicos a los que se destina el suelo siendo los más relevantes en la PLS el Industrial Estratégico (Polígono) y el Terciario Estratégico (Área Estratégica).*

- **Nuevo enlace con la Autopista TF-1**, en continuidad con el vial de circunvalación propuesto al casco urbano de San Isidro. Permite el acceso al nuevo Eje Viario Aeropuerto – Polígono/Puerto.
- **Nuevo acceso al Aeropuerto desde el sur** reservando para ello los terrenos de su entorno mediante Protección Territorial.
- **Vía de servicio a la autopista** en su lado norte permitiendo cerrar la totalidad del anillo de circunvalación del casco urbano de San Isidro.
- **Tren del Sur**, paralelo a la autopista con penetración directa hasta la actual terminal de pasajeros del aeropuerto.

• **Portuarias**, correspondiente al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

• **Aeroportuarias**, para los terrenos del Aeropuerto de Tenerife Sur, Reina Sofía, que con la ampliación prevista se constituirá en la principal infraestructura aeroportuaria insular.

• **Energía**, instalaciones de UNELCO y pasillos de paso de sus redes hasta la autopista.

• **Otras**, categoría definida para englobar la Desaladora, Depuradora Comarcal, Embalse de El Saltadero y la estación de servicio existente junto a la carretera TF-64.

###### Espacios libres públicos:

• **Parques y plazas, áreas ajardinadas**, para las zonas verdes definidas por el Plan Parcial SP.2-01, ya urbanizado y en uso, y para las bandas verdes asociadas a los viarios del resto del Polígono Industrial en los que no se ha llevado a cabo planeamiento de desarrollo.

• **Playas y costas**, tramo costero de playa existente junto al ITER.

###### Dotaciones y equipamientos:

• **Investigación**, para las actuales instalaciones del ITER.

##### ► USOS CARACTERÍSTICOS

**Industrial Estratégico** para los terrenos pertenecientes al Polígono Industrial.

**Terciario Estratégico** para el ámbito central situado entre los terrenos del Aeropuerto y el Polígono y las vías TF-1 y el Viario propuesto Aeropuerto – Polígono/Puerto.

**Agrícola**, suelos con calidad agrológica. Se localizan con este uso las áreas situadas junto a la TF-64.

**Protección Territorial-1**, para las áreas situadas al este del aeropuerto y al sur del Viario Aeropuerto – Polígono/Puerto.

**Protección Territorial-2**, áreas situadas junto a la TF-64.

##### ► SUELOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

**Espacios Naturales Protegidos**, incorpora los terrenos clasificados y calificados por las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias a falta de aprobación definitiva de los documentos correspondientes para su ordenación, Normas de Conservación. Monumento Natural de Montaña Pelada.

**Otros**, denominación en la que se incluyen el Barranco de Los Balos y el Barranco de La Orchilla.

Clasificación del Suelo del Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona

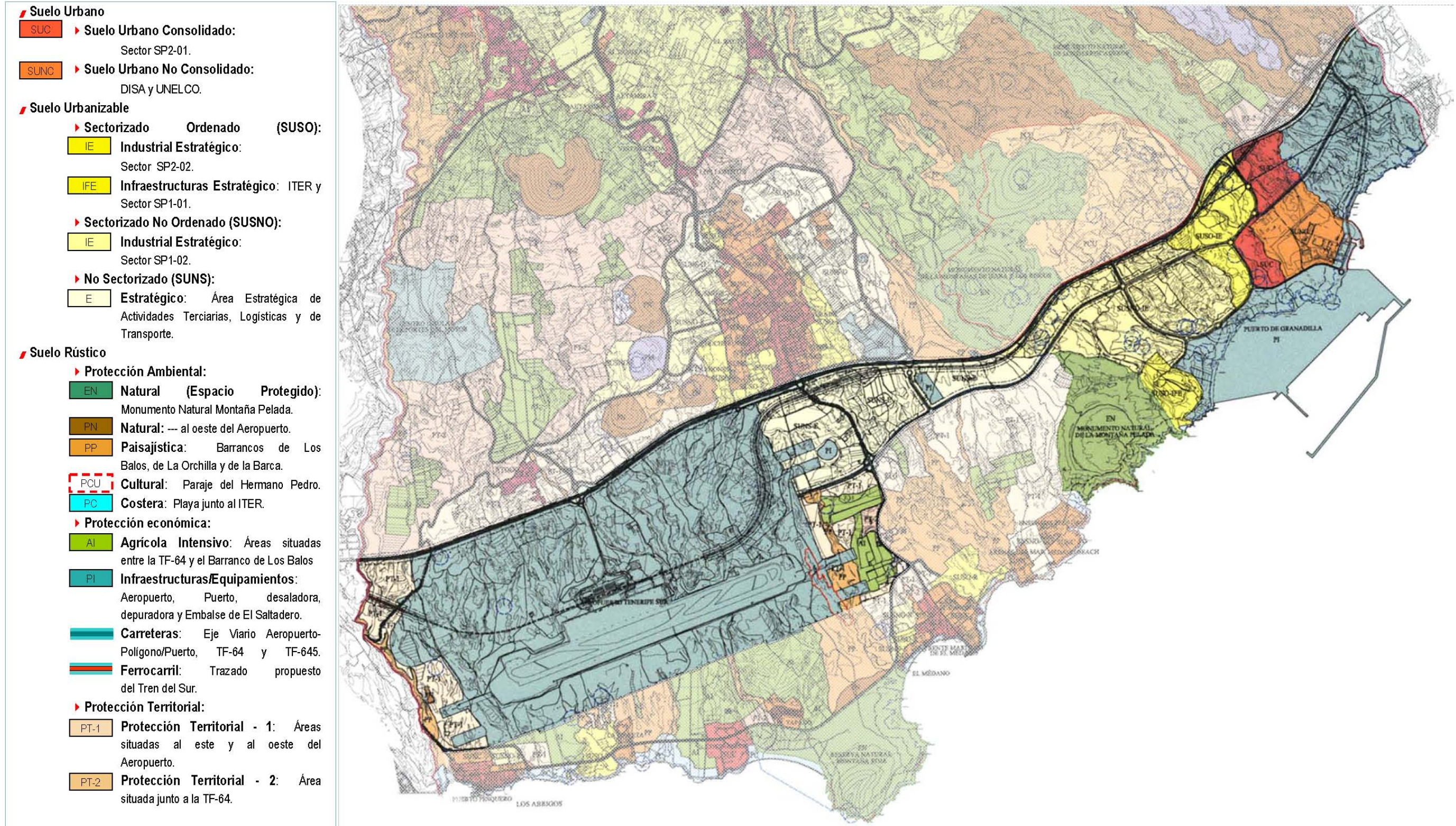


Imagen II.4.1.1.1. Plano Clasificación del Suelo del Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona.

Estructura General del Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona

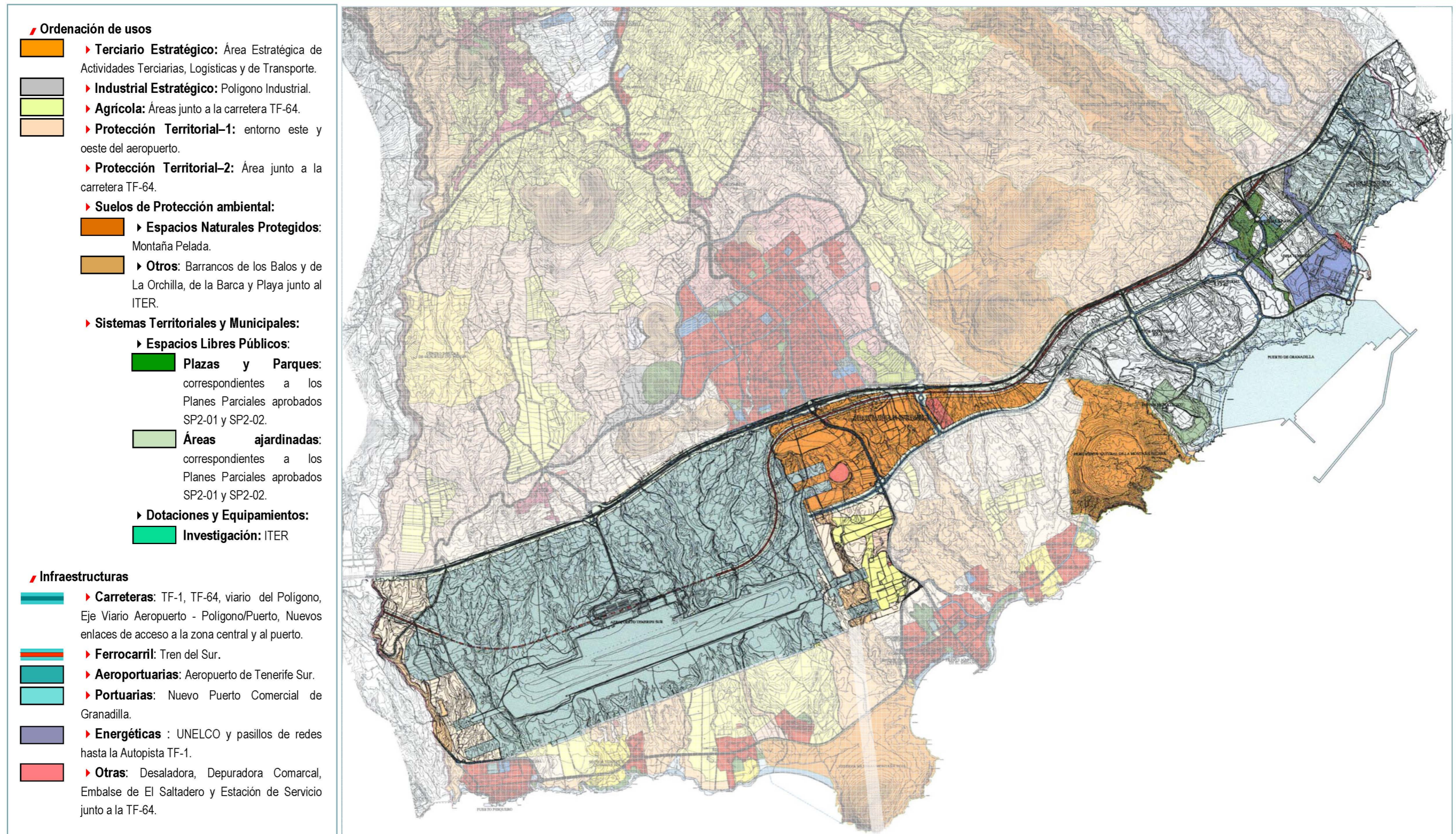


Imagen II.4.1.1.2. Plano Estructura General del Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona.

II.4.1.1.4. Determinaciones del PGO para el ámbito de la PLS

El PGO de Granadilla considera que "La ubicación en el territorio municipal de la principal infraestructura aeroportuaria insular (Aeropuerto de Tenerife Sur, con la ampliación prevista), del Polígono Industrial, el área industrial más importante de la isla, y del Nuevo Puerto Comercial, posibilita la creación de un área estratégica para la recepción, almacenamiento y distribución de mercancías del resto del ámbito insular". A todo esto hay que sumar la localización de la zona intermedia, respecto a la cual el Plan General propone destinarla a actividades Tercianas, Logísticas y de Servicio al Transporte, y la incorporación en el Polígono Industrial de la Zona Especial Canaria (ZEC) del puerto. Todas estas piezas forman la Plataforma Logística del Sur, considerada como un conjunto en el que la relación estructural entre todas sus piezas adquiere gran relevancia.

Si bien, la ordenación de las diferentes infraestructuras viene determinada por decisiones de rango superior al municipal, el Plan General los considera como piezas claves garantizando una correcta inserción de todos ellos en el modelo de ordenación estructural propuesto. En este modelo la PLS se considera "un gran espacio como plataforma o complejo multifuncional de carácter estratégico" que responderá a las determinaciones y criterios establecidos en el PIOT y en el Plan Territorial Parcial de rango urbanístico superior.

► CRITERIOS PARA LA REORDENACIÓN DEL ÁREA ESTRATÉGICA POLÍGONO INDUSTRIAL – PUERTO DE GRANADILLA

Necesidad de coordinar a escala global el desarrollo del Puerto-Polígono con el Aeropuerto. Considerando:

- La **definición del ámbito portuario**, en concreto la longitud del tramo de costa a ocupar por el puerto, incluida en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Nuevo Puerto de Granadilla.
- La **accesibilidad viaria y conectividad**, las actividades económicas relacionadas con el transporte marítimo necesitan de un sistema viario de accesos y conexiones con el sistema general insular adecuado:
  - del **puerto con la autopista TF-1**, disponiendo de dos viales de conexión directos entre ambos. Diseñando una nueva vía de conexión en su zona de reserva, a la altura del Barranco del Río, y adecuando la estructura viaria actual del Polígono a las necesidades surgidas por el establecimiento del puerto.
  - del **Aeropuerto con el Polígono/Puerto**, estableciendo una vía de enlace entre ellos, en coordinación con el Plan Director del Aeropuerto, y constituyendo un elemento básico de relación interna del conjunto del área estratégica.
- Las **nuevas demandas de movilidad**, reservando en el Polígono Industrial un pasillo adecuado para el trazado del Tren del Sur, sistema de transporte público que representa una alternativa y un complemento a la Autopista TF-1.
- **Infraestructuras Hidráulicas**, en la que habrán de considerarse la canalización de los cauces naturales, el sistema de abastecimiento de agua potable para el que propone la realización de un Plan Especial que integre las demandas conjuntas del Puerto, Polígono y Aeropuerto, considerando el caso en el que el Ayuntamiento no disponga de capacidad suficiente para satisfacer sus demandas, y la elaboración de un Plan Especial para el saneamiento y la evacuación de aguas residuales.
- **Infraestructuras Energéticas y de Comunicaciones**, se considera aconsejable por economía y funcionalidad la implantación de un sistema compartido para el suministro energético desde las dos fuentes existentes en el propio Polígono.
- **Ordenación de los usos**, para lo cual el Plan aconseja la aplicación de una política altamente selectiva en cuanto a la implantación de actividades, con criterios de asignación de usos y de localización en los que primen el interés general, la aparición de afecciones entre usos y la optimización de las redes de servicio.
- Los diferentes **Instrumentos de planeamiento urbanístico y territorial** propuestos para el desarrollo de la ordenación del área por el PGO son los siguientes:

*El Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona incluye en su Memoria un capítulo específico para la PLS (información contenida en este apartado) en la que se establecen una serie de determinaciones y criterios de ordenación para el desarrollo de cada uno de los ámbitos que la componen.*

*Según el PGO, la PLS se constituye en una pieza relevante del Modelo de Ordenación Estructural de Granadilla agrupando actividades de interés económico e infraestructuras de carácter estratégico.*

*El PGO ha de adaptar su planeamiento a las determinaciones establecidas por el Plan Territorial Parcial de la PLS, su instrumento normativo de referencia.*

- El **Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife**, que coordinará las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito.
- Los siguientes instrumentos para cada una de las áreas:
  - Plan Territorial Especial de Infraestructuras, para la coordinación integrada de los sistemas generales de infraestructuras.
  - Para el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla: Plan Especial.
  - Para el Aeropuerto de Tenerife Sur: Plan Director y Plan Especial posterior.
  - Para el Polígono Industrial: Planes Parciales para los sectores SP2-01, SP2-02 (ya tramitados y aprobados) y Plan Parcial correspondiente al Sector SP1-02.
  - Para las instalaciones de DISA y UNELCO, sus correspondientes Planes Especiales.
  - Para los Sistemas Generales, un Plan Especial.
- **Instituto Tecnológico de Energías Renovables (ITER)**, dada la incompatibilidad de usos que va a surgir entre los establecidos en el ITER y los propios del puerto, el Plan General enuncia dos acciones posibles para coordinar ambas zonas: la adecuación del Plan Especial ITER y la concesión de superficies en el extremo sur del proyectado muelle de Ribera (según superficies portuarias incluidas en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla) para usos relacionados con el ITER.
- El establecimiento de las zonas **ZEC y Zona Franca (ZF)**, en relación directa con el ámbito portuario.
- La **ampliación hasta el Barranco del Río**, hasta el límite del término municipal, como área de expansión del Polígono que puede albergar usos portuarios o ser integrada a la Zona de Servicio del Puerto. Esta zona podrá resolver las nuevas necesidades de accesibilidad al puerto desde el norte.