



Servicio Técnico de Planes Insulares  
Área de Planificación Cooperación



Doc 28

2-07

## INFORME RELATIVO A LAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE LA NUEVA DARSENA COMERCIAL DE TENERIFE (AMPLIACION DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE)

El tramo costero del Municipio de Granadilla de Abona, en el Sureste de Tenerife, comprendido entre el Barranco del Río y la Punta de Pelada fue señalado ya en el año 1971, tras los estudios realizados por el Cabildo de Tenerife con la colaboración de la entonces Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz, como mejor localización del Puerto Industrial de nueva construcción propuesto por el primer Plan Insular de Ordenación elaborado en aquellas fechas para la citada institución por la empresa de consultoría urbanística Doxiadis Ibérica S.A..

Las razones que llevaron a la selección de este emplazamiento siguen haciendo hoy de la costa de Granadilla la única opción justificable para la construcción del nuevo puerto comercial de Tenerife capaz de cubrir las demandas que a medio plazo no podrán tener cabida en las actuales instalaciones portuarias de Santa Cruz. Estas razones se fundamentan en los siguientes grupos de condicionantes:

- Geomorfológicos y climáticos
- Urbanísticos o de armonización con otros usos
- De disponibilidad de suelo
- De accesibilidad
- De situación relativa con respecto al tráfico de mercancías
- De viabilidad de la plataforma logística y de transporte intermodal
- De preservación de la última oportunidad de crecimiento portuario de Tenerife

### a) Geomorfología y clima marítimo

La isla de Tenerife, con la excepción de los macizos de Teno y Anaga no dispone en general en todo su perímetro de plataforma con extensión y batimetría apropiadas para servir de apoyo a una infraestructura portuaria de las características exigidas por el crecimiento previsible de su tráfico marítimo a largo plazo. La única excepción a esta realidad geomorfológica derivada de su génesis vulcanológica la constituye, como puede apreciarse fácilmente en los mapas hidrográficos disponibles, un área localizada en el SE insular y más concretamente en el litoral del Municipio de Granadilla. En esta zona de dimensiones relativamente reducidas existe una singularidad del relieve submarino en la que la curva batimétrica de -50 metros se aleja de la ribera del mar hasta una distancia que alcanza los 1.500 metros, notablemente superior a la media del resto del litoral insular.

La inviabilidad incuestionable de llevar a cabo la construcción de esta clase de infraestructuras en la costa de los parques naturales de Anaga y Teno dejan a Granadilla como la mejor alternativa desde esta perspectiva para la localización del puerto que aquí se trata.

De otra parte y dentro de los mismos condicionantes geográficos, el clima marítimo de la costa SE de Tenerife puede situarse entre el más apto del litoral insular, que corresponde a la vertiente de sotavento (de Punta de Rasca a Punta de Teno) y el menos idóneo para este mismo fin, que corresponde a la vertiente Norte (entre Punta de Teno y Punta de Anaga). En este sentido las condiciones del clima marítimo que caracteriza la costa de Granadilla resultan compatibles con los criterios de localización que le serían de aplicación a este proyecto.

b) Condicionantes urbanísticos: ordenación de los usos.

La Isla requiere un espacio en el que se concentren los intensos tráficos de mercancías y servicios básicos para la actividad económica. Estas funciones no pueden seguir siendo desarrolladas adecuadamente en el actual puerto de Santa Cruz de Tenerife, cuyas superficies terrestre y marina no puede ser objeto de nuevas ampliaciones y cuya ubicación en el corazón urbano genera conflictos cada vez más intensos entre las demandas funcionales portuarias y los objetivos de regeneración del frente marítimo de la capital y de su ordenación urbanística. Por estas razones el puerto de Santa Cruz de Tenerife no constituye una alternativa de futuro para satisfacer las crecientes necesidades que genera el incremento del tráfico marítimo de mercancías que tiene como origen o destino esta isla.

La escasez del recurso suelo en la isla de Tenerife, derivada de la singular geografía insular, de su elevada densidad poblacional, de la alta proporción de superficie protegida por la legislación ambiental en vigor, de la dispersión de los núcleos de población y de la gran dependencia de su economía del sector turístico, representa una dificultad añadida a la hora de disponer y ordenar nuevas actividades en consonancia con el modelo territorial que desde el planeamiento insular se ha establecido.

La delimitación en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife de ámbitos de protección económica que se configuran como las grandes áreas de reserva para la localización de los futuros desarrollos turísticos supone un factor de exclusión para otros usos no compatibles con aquéllos, entre los que claramente se encuentra el de las grandes infraestructuras marítimas comerciales y los de sus actividades asociadas. Entre estos ámbitos destaca muy prioritariamente, por evidentes razones climáticas y paisajísticas, toda la vertiente insular de sotavento en la que hoy se sitúan las concentraciones turísticas de mayor entidad de Tenerife junto con las previsiones de nuevas actuaciones en este sector a medio y largo plazo.

Si se considera, además, que son usos difícilmente compatibles con el de gran puerto comercial los residenciales, los de ocio de litoral, determinados usos primarios, etc. hay que concluir que sólo a lo largo de algunos tramos del litoral oriental, a barlovento de la isla, podrán situarse las opciones de emplazamiento del nuevo puerto comercial, limitando aún más por estos motivos las posibilidades finales razonablemente asumibles.

c) Disponibilidad de terrenos asociados a la actividad portuaria.

Resultan evidentes las escasas posibilidades de futuro que acompañarían a un emplazamiento portuario carente de la superficie terrestre necesaria para satisfacer las demandas espaciales de las actividades directas e indirectas propias de las actividades a desarrollar en el puerto que allí se instalase.



En el Plan Insular de Ordenación Urbana de Tenerife, redactado en los primeros años de la década de los setenta se preveía ya el emplazamiento de un Puerto industrial en el municipio de Granadilla, en relación con la ubicación en dicha zona de un “área de preferente localización de industrias pesadas”. Entre los criterios básicos de localización del citado puerto se incluía la disponibilidad de terrenos anexos con las dimensiones y características morfológicas adecuadas para viabilizar a largo plazo las actividades portuarias a desarrollar. Se trataba de una extensión de 600 hectáreas con relieve adecuado (pendiente media inferior al 10%), sin más uso en su interior que los agrícolas destinados a cultivos ordinarios y sin ningún núcleo de población de entidad en su entorno inmediato. La coincidencia geográfica de situación entre esta área de territorio y la plataforma submarina localizada en su frente litoral hacía de este lugar un emplazamiento de condiciones extraordinariamente favorables, inexistentes en cualquier otro punto de la superficie insular.

Dichas previsiones motivaron la adquisición por parte de las instituciones públicas de todo el espacio comprendido entre la Autopista del Sur, TF-1, y el tramo costero entre el Barranco del Río y la Montaña Pelada, en el término municipal de Granadilla, terrenos destinados a conformar el principal polígono industrial de Tenerife. En este polígono se han localizado ya diversas infraestructuras básicas para el desarrollo insular, tales como la Central Térmica de producción de energía e instalaciones de almacenamiento de combustibles y otras similares, aprovechando sus ventajas de situación, próxima a la nueva dársena comercial, con lo que se fomenta la concentración de estas actividades y se evita su dispersión en otros territorios cercanos de alto valor ambiental y con una fuerte especialización turística.

La delimitación de estos terrenos como polígono industrial de gestión pública ha permitido que, transcurridos más de treinta años desde aquellas fechas, se hayan preservado sus condiciones iniciales en cuanto a su adscripción a los usos más compatibles con la actividad del puerto y como reserva para su zona de servicio.

Dadas la estrecha relación entre el carácter del futuro puerto insular y el del polígono de Granadilla, su adecuada ubicación en relación con los principales centros de actividad de la isla (vecino del principal aeropuerto de Tenerife, cercano a las principales áreas turísticas y directamente enlazado con el corredor viario insular) y la aptitud del territorio (tanto natural como en cuanto a la disponibilidad de un amplio frente costero), este tramo de costa resulta el más idóneo para la localización del futuro puerto de abastecimiento insular. En sentido contrario, no existe en la isla ningún otro tramo de litoral que reúna las condiciones mínimas para satisfacer las necesidades planteadas.

La dinámica de crecimiento de todos los sectores consumidores de suelo durante estas tres últimas décadas ha llevado a la actual situación de alta ocupación en casi toda la superficie insular, donde difícilmente se podría delimitar otro ámbito de la extensión antes citada sin incluir en su interior usos consolidados de imposible armonización con los derivados de la nueva infraestructura a desarrollar.

#### d) Condiciones de accesibilidad

Siendo las condiciones de accesibilidad una de las limitaciones que penalizan de forma más notoria la funcionalidad del actual puerto de Santa Cruz, es claro que cualquier nueva opción de emplazamiento deberá tener muy en cuenta este factor limitativo como criterio de decisión para no hipotecar el desarrollo a largo plazo la nueva instalación por este concepto.



La proximidad del corredor viario insular (Autopista TF-1) al futuro recinto portuario sin más interposición entre ambos elementos que el citado polígono público y la posibilidad añadida de conectar directamente a través de la zona de servicio del puerto, en proceso de delimitación administrativa, añaden otro valor positivo a este litoral de Granadilla para acoger el nuevo puerto desde el punto de vista de la accesibilidad desde el sistema general viario de la isla.

Aunque estas favorables condiciones de acceso podrían encontrarse en otros puntos del litoral insular, quiere resaltarse aquí la suma de factores favorables cuya coincidencia en un solo lugar hacen de éste un emplazamiento exclusivo en cuanto a factores positivos que constituyen una singularidad apta para el fin propuesto.

e) Situación relativa de Granadilla con respecto al tráfico de mercancías en la isla.

La tendencia, cada día más acusada, hacia una bipolarización de la actividad económica en Tenerife hacen que el centro de gravedad de las masas de origen y destino de los tráficos de mercancías se desplace paulatinamente hacia el Sur, debido al crecimiento de las actividades terciarias, que supera sobradamente el decrecimiento de las relacionadas con sector primario (agricultura de exportación). Las tasas de crecimiento en las zonas turísticas del Norte de la isla son, a su vez, notoriamente inferiores a las del Sur, lo que acelera aún más aquel desplazamiento.

La situación geográfica de Granadilla, relativamente próxima a uno de estos dos polos de actividad permite armonizar los dos grandes centros de carga y descarga del tráfico marítimo con los centros de producción y consumo, reduciendo de este modo los costes económicos, funcionales y ambientales derivados de la movilidad final de las mercancías transportadas.

f) Plataforma logística y de transporte intermodal.

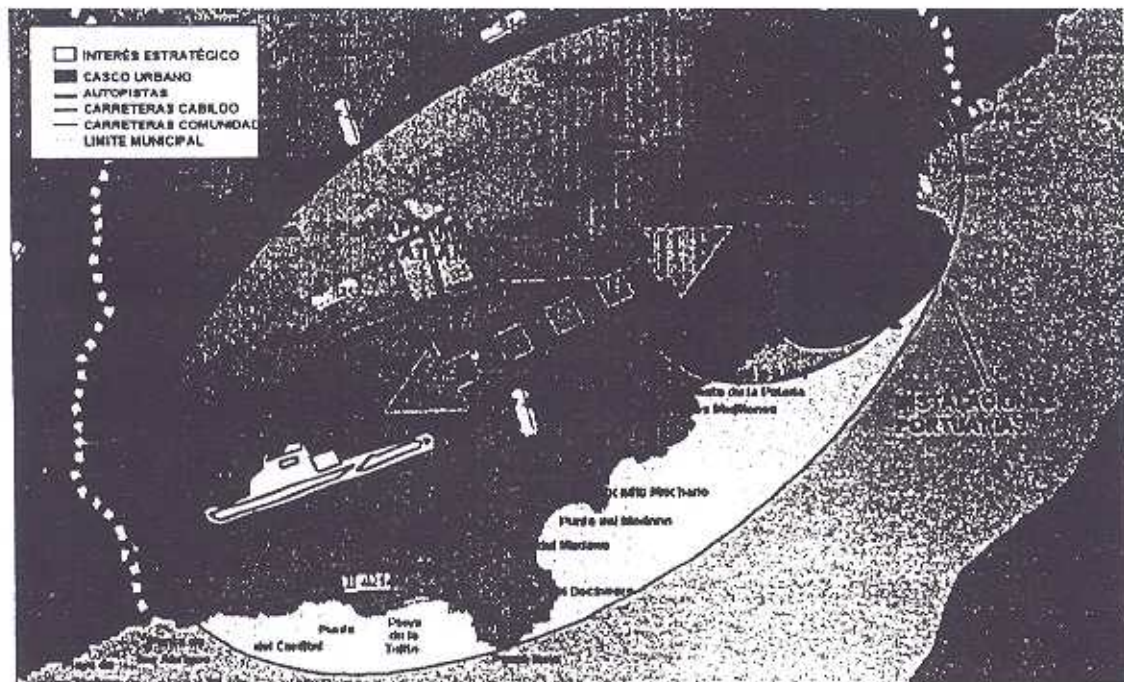
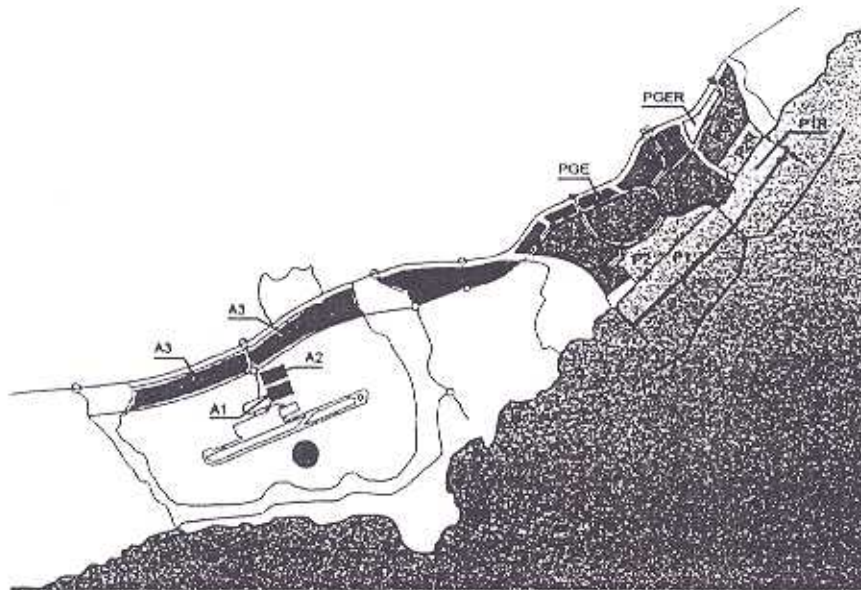
A su vez, esta alternativa de localización en Granadilla viabiliza y refuerza una alternativa de desarrollo económico de gran valor para la isla de Tenerife: la denominada *plataforma logística atlántica*, que integra el conjunto de terrenos e infraestructuras situado en torno al Aeropuerto de Tenerife-Sur, Polígono Industrial de Granadilla y el propio nuevo Puerto Comercial, en un conjunto capaz de aglutinar y promover actividad económica en su entorno generando valor añadido al puro tránsito de mercancías. Se trata de la apuesta para constituir el *nodo logístico de excelencia* de Tenerife en el que la oportuna confluencia de conectividad en tres modos de transporte confiere una elevada potencialidad al enclave de Granadilla.

Con una superficie total superior a las 2.000 hectáreas esta plataforma habrá de constituir uno de los grandes centros de actividad empresarial coordinada (industrial, comercial y dotacional) y de transporte del área geográfica de influencia del archipiélago canario.

La oportunidad de localización conjunta de estas infraestructuras en una zona estratégicamente situada, sin interferencias con otros usos incompatibles ni afecciones a los centros de población hacen de este proyecto un eventual motor de desarrollo socioeconómico que permitirá aliviar la desmesurada dependencia de la actividad turística como único elemento dinamizador de la actividad económica.



Área Funcional	Funcionalidad en la Plataforma
P1: Puerto de Granadilla - 1ª Línea portuaria	Intercambio modal marítimo - terrestre
P2: Segunda Línea portuaria	Actividades logísticas e industriales de apoyo directo al puerto
PQI: Polígono de Granadilla - sectores interiores	Tercera línea - Actividades logísticas e industriales relacionadas con el puerto
PQE: Polígono de Granadilla - sectores exteriores	Actividades polivalentes - relacionadas con el Puerto
A: Aeropuerto Tenerife-Sur	Actividades aeroportuarias
A1: Aeropuerto - Primera línea de Carga Aérea	Intercambio modal aire - tierra
A2: Aeropuerto - Segunda línea de Carga Aérea	Operadores de carga aérea
A3: Tercera línea aeroportuaria	Tercera línea - actividades relacionadas con el aeropuerto y la carga aérea
CET: Corredor TFI - Corredor Empresarial y Tecnológico	Actividades empresariales, de servicios y dotaciones polivalentes de integración de actividad global e insular
P1r: Reserva de ampliación - Puerto de Granadilla - 1ª Línea portuaria	Reserva de ampliación de las bases anteriores
P2r: Reserva de ampliación - Segunda Línea portuaria	Reserva de ampliación de las bases anteriores
PQIr: Reserva de ampliación - sectores interiores	Reserva de ampliación de las bases anteriores
PQEr: Reserva de ampliación - Polígono de Granadilla - sectores exteriores	Reserva de ampliación de las bases anteriores



g) Preservación de la última oportunidad de desarrollo portuario a largo plazo en la isla de Tenerife.

Cualesquiera que fuesen las reflexiones que pudieran hacerse en torno a las estrategias de desarrollo futuro de la infraestructura portuaria comercial de Tenerife, resulta obligado admitir que es necesario prever su ampliación como soporte de cualquier modelo de desarrollo económico a largo plazo. Una ampliación cuyas exigencias de ocupación de espacios marítimos y terrestres representan una dificultad extraordinaria en un ámbito insular fuertemente condicionado por las múltiples limitaciones ya reiteradamente enumeradas. Las razones de oportunidad que hace ahora más de treinta años llevaron a las instituciones públicas de Tenerife a preservar este tramo costero del municipio de Granadilla para la localización de un gran puerto y un área industrial asociada al mismo no sólo no han desaparecido sino que se han visto reforzadas con los procesos territoriales generados en estas tres décadas en la isla y en especial en sus municipios sureños.

Como consecuencia de las reflexiones anteriormente expuestas, el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, actualmente en tramitación, establece un conjunto de directrices para la implantación de una actuación singular (Operación Singular Estructurante) en un ámbito que abarca el futuro puerto y el actual polígono industrial de Granadilla. El objetivo principal de esta actuación *“constituir un gran área logística que abarque las dos principales infraestructuras de transporte de la isla y sus entornos inmediatos; en esta área se localizan las principales instalaciones insulares de conexión de la isla con el exterior y una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y aquellos usos industriales que, por sus específicas características deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en el área.”*

Como corolario de las razones aquí expuestas cabe resumir que en el mapa-escenario actual de Tenerife resulta técnicamente imposible delimitar otro emplazamiento distinto del de Granadilla para un nuevo puerto comercial, ya sea como ampliación del actual puerto capitalino o como alternativa al mismo, si se pretende cubrir las demandas de desarrollo a largo plazo. En todo caso, cualquiera que sea la evolución del modelo territorial insular, el litoral de Granadilla constituye la última oportunidad de ampliación razonable de una instalación clave en la estructura económica de una isla como es la que facilita sus comunicaciones con el exterior.

Santa Cruz de Tenerife, 11 de febrero de 2002

EL JEFE DE SERVICIO



Fdo.: Enrique Amigó Rodríguez