

## CAPÍTULO IV.

# Estructura Funcional de la Plataforma Logística del Sur

- IV.1. La Plataforma Logística del Sur: concepto
- IV.2. Propuesta de ordenación básica de la PLS
- IV.3. Parques de Actividad: tipologías y criterios
- IV.4. Sistemas Básicos de la PLS
- IV.5. Alternativas Generales de Ordenación de la PLS
- IV.6. El Paisaje de la Plataforma Logística

## IV. ESTRUCTURA FUNCIONAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

IV.1. La Plataforma Logística del Sur: concepto

IV.2. Propuesta de ordenación básica de la PLS

IV.3. Parques de Actividad: tipologías y criterios

IV.4. Sistemas Básicos de la PLS

IV.5. Alternativas generales de ordenación de la PLS

IV.6. El paisaje de la Plataforma Logística

### La Plataforma Logística del Sur, una opción estratégica de desarrollo insular

La **Plataforma Logística del Sur** es la Operación Singular Estructurante de constitución de la gran área logística que comprende las dos principales infraestructuras de transporte de la isla, el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife Sur, y sus entornos inmediatos. Este ámbito incluye las principales infraestructuras de conexión exterior de la isla y las áreas logísticas, industriales, energéticas y empresariales asociadas a las mismas. 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.

La **Plataforma Logística del Sur (PLS)** es una operación de alto contenido estratégico para la isla: ámbito que garantiza la conectividad exterior de personas y mercancías, oportunidad de configurar un nodo logístico de proyección internacional, gran plataforma de creación de un complejo o "cluster" logístico-industrial y de servicios, y operación reequilibradora del territorio insular y estructurante de la comarca del sur. Además, se presenta como **con una concepción integral de sostenibilidad** extendida a todas las fases de la "vida del proyecto" según se describe en las estrategias del Apartado I.0.1 del Estudio de Contenido Medioambiental, estrategias que imprimen carácter en las características fundamentales de la PLS.

Las **tres grandes características fundamentales** de la Plataforma Logística del Sur son, en consecuencia, las siguientes:

#### PRIMERA CARACTERÍSTICA- LA PLATAFORMA COMO ÁMBITO ESPACIAL DE CONCENTRACIÓN DE ACTIVIDADES

Esta actuación estratégica hace referencia, en primer lugar, a la **Plataforma como ámbito territorial concreto de concentración de actividades**. Este ámbito es **especialmente válido** para este proyecto por diversos motivos concurrentes:

- **Por la concentración de Puerto y Aeropuerto en un territorio próximo, de considerables dimensiones (2.501,5 Has):** esta concentración, que se viene presentando a nivel internacional solamente en ocasiones excepcionales, es una oportunidad muy favorable para impulsar políticas combinadas de actuación.
- **Por su localización y condicionantes internos:** en el centro de un área insular de gran dinámica de desarrollo, y conectado directamente a la Autopista TF-1, tiene un elevado potencial de proyección de sinergias territoriales y socioeconómicas en su entorno. El nivel de servidumbres y condicionamientos de partida es excepcionalmente bajo para un entorno aeroportuario y portuario.
- **Por su viabilidad medioambiental y socioeconómica:** 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. Y los efectos de desarrollo socioeconómicos inducidos en el entorno van a contribuir decisivamente a una evolución comarcal integrada y reequilibrada en el conjunto del Sur insular.

#### SEGUNDA CARACTERÍSTICA- ORIENTACIÓN FUNCIONAL DE LA PLATAFORMA: LA LOGÍSTICA, COMO CONCEPTO GENERAL

El **concepto de Logística** viene recibiendo múltiples acepciones, con orientaciones desde enfoques y niveles muy diferenciados, que frecuentemente se presta a confusión. En el caso de la PLS, **dicho concepto se aplica en su orientación más global y general, macroeconómica:**

- La logística en la PLS se refiere, en primer lugar, a la **función insular-territorial de conectividad y aprovisionamiento de mercancías**, es decir, el conjunto de actividades de relación exterior multimodal, interfase mar-tierra y aire-tierra, recepción, almacenamiento, tratamiento y distribución de mercancías en la isla, en el ámbito territorial que ha de estar lo más próximo y en contacto con los terminales multimodales portuarios y aeroportuarios de entrada y salida de flujos de mercancías en la isla.
- En segunda instancia, el concepto de logística se amplía al **conjunto de actividades de manipulación y tratamiento de las mercancías aprovisionadas o expedidas** por los terminales multimodales portuarios y aeroportuarios, **de transformación y producción energética, y de toda la gama de servicios empresariales, tecnológicos e infraestructurales, personales y dotaciones** espacialmente asociadas a las mismas, para configurar un gran complejo de actividades integradas y sinérgicas, con la logística como centro de relación.
- La **afección más "microeconómica" de la logística**, como "*conjunto de técnicas para la correcta gestión de los flujos de materiales e información en todas las fases del proceso industrial (aprovisionamiento-producción-distribución)*", es aquí también aplicable a un último y tercer nivel, para parte de las actividades empresariales concretas ubicadas en el seno de la PLS, tanto desarrolladas por empresas productoras e industriales como por operadores especializados en este tipo de servicios, en toda su gama.



Figura IV.1.1.1. Localización territorial de la PLS sobre el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT.

#### TERCERA CARACTERÍSTICA- LA PLS COMO PROYECTO INSULAR ESTRATÉGICO

El proyecto de la Plataforma Logística del Sur **se configura como uno de los principales proyectos estratégicos de la Isla de Tenerife**, una de las grandes Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) incluidas en su Plan Insular. El carácter estratégico del proyecto puede resumirse en tres aspectos básicos:

- **La función estratégica de accesibilidad general multimodal y aprovisionamiento**, crítica en un territorio tan acotado como el insular.
- **La función estratégica de impulso de un nodo logístico de proyección global a medio y largo plazo**, comenzando en esta década y madurando en la siguiente, superando la mera función de aprovisionamiento "cautivo" para propiciar un marco de competitividad logístico-productivo que pueda insertarse e integrarse en la nueva geografía económica global.
- Y una **tercera función derivada de las dos anteriores, la función estructural en el Sur de la isla**, creando un polo de diversificación económica y productiva insular que contribuya al reequilibrio territorial y a la maduración de un sistema económico-social más rico e integrado y menos vulnerable.

La naturaleza estratégica del proyecto de la PLS **comporta una concepción temporal también diferente** a los proyectos de desarrollos urbanísticos más usuales: es una **operación de tipo procesual, que se va a proyectar a corto, medio y largo plazo**, en los próximos veinte o treinta años, con un alcance y visión más común con la planificación estratégica portuaria y aeroportuaria que a la urbanística convencional, más acotada en plazos de desarrollo, con una programación que responde a criterios tan cerrados y definidos.

## IV. ESTRUCTURA FUNCIONAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

IV.1. La Plataforma Logística del Sur: concepto

**IV.2. Propuesta de ordenación básica de la PLS**

IV.3. Parques de Actividad: tipologías y criterios

IV.4. Sistemas Básicos de la PLS

IV.5. Alternativas generales de ordenación de la PLS

IV.6. El paisaje de la Plataforma Logística

### IV.2.1.1. Objetivos y determinaciones de planeamiento en el Plan Territorial Parcial

Los objetivos planteados por el Plan Territorial Parcial en sus propuestas para el desarrollo del planeamiento urbanístico de la Operación Singular Estructurante son:

- I. Ordenar el conjunto de la Plataforma Logística del Sur, en desarrollo de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.
- II. Obtener una ordenación funcional básica que responda a las potencialidades del desarrollo del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, y el Aeropuerto de Tenerife Sur, basada en la ordenación de Áreas Funcionales, Ámbitos de Actividad y Sistemas Básicos.
- III. Determinar la clasificación y sectorización del suelo para el desarrollo modular de la Operación, disponiendo de suelo en oferta de acuerdo a la demanda y a la coordinación de una estrategia general de ocupación e implantación de actividades.
- IV. Disponer de tres niveles de planeamiento.
  - a. Global de la Plataforma, en el planeamiento general municipal.
  - b. Global, de sectores de planeamiento de desarrollo.
  - c. Ordenación indicativa de Parques de Actividad con flexibilidad y respeto a la visión global previa.

Para el cumplimiento del Objeto del Plan, las **determinaciones básicas establecidas en el PTP** son:

1. Planificar de forma conjunta los Sistemas Básicos de infraestructuras y los corredores y reservas de suelo para su trazado.
2. Concentrar las zonas verdes en los corredores paisajísticos, integrándolos con los sistemas infraestructurales, para conformar Espacios libres de integración paisajística y protección ambiental de los espacios de comunicación.
3. Concentrar equipamientos y dotaciones obligatorias en puntos eficaces a la escala global.
4. Coordinar la altimetría e integración paisajística de los Parques de Actividad con las distintas alternativas funcionales, tipológicas y de accesibilidad desde los corredores viarios.
5. Coordinar las diferentes figuras y etapas de planeamiento de detalle.
6. Definir un modelo de gestión coordinada y un proceso abierto y flexible de desarrollo de la plataforma.

Estos objetivos y determinaciones hacen suyas las características fundamentales de la PLS y permitirán desarrollar de un modo efectivo las estrategias de integración ambiental definidas en el Estudio de Contenido Medioambiental.

### IV.2.1.2. Criterios básicos de planeamiento y ordenación

#### Condicionamientos, retos y problemas específicos del planeamiento de la PLS

Como se ha indicado en el diagnóstico general (Capítulo III.7) y en el diagnóstico ambiental, el proceso de planeamiento y ordenación de la PLS se enfrenta a una serie de **condicionamientos, retos y problemas específicos**:

- La planificación de un ámbito con dos grandes infraestructuras del transporte (Puerto y Aeropuerto) sometidos a procesos propios y autónomos de planeamiento y competencias.
- El proceso innovador de planificación conjunta de Puerto y Aeropuerto con su entorno, entendido aquí como un elemento funcional activo y no meramente receptor de impactos y afecciones.
- El horizonte de planificación global de la PLS e integración ambiental, que ha de combinar criterios de planificación, actuación y sostenibilidad a corto y medio plazo con previsiones a largo plazo, en un marco de gran incertidumbre de evolución del conjunto.
- En este contexto, el concepto de *reserva estratégica*, habitualmente adoptado en la planificación portuaria y aeroportuaria, ha de ser profundizado y matizado, ya que su entrada en servicio va a ser gradual y procesual, por actuaciones incrementales que van a interactuar unas con otras, pero de difícil predefinición en detalle en el momento de redacción y aprobación del PTP.

#### Criterios fundamentales de planeamiento de la PLS

La respuesta a estos condicionantes fundamentales se ha establecido conforme a los siguientes **criterios fundamentales de planeamiento**:

- **Énfasis especial en los criterios funcionales de tipo estructural**, tratando de analizar y establecer criterios y pautas de procedimiento sobre bases de comprensión de la interacción entre las distintas “piezas” de la Plataforma Logística, entre sí y con el territorio, garantizando la integración ambiental. Esta concepción estructural se va a plasmar, principalmente, en:

- **Propuesta de una estructura de grandes ejes o “canales” de comunicaciones entre los distintos ámbitos** con razonable garantía de permanencia a largo plazo, que articulen correctamente la funcionalidad de los flujos de movilidad y de infraestructuras básicas entre las piezas de la PLS y aseguren la permeabilidad del medio natural.
- **Unos criterios de zonificación de usos sobre bases funcionales y sostenibles**, de compatibilidad y complementariedad, direccionando los distintos tipos de actividades a zonas de la PLS según su relación con el Puerto y Aeropuerto y los grandes ejes internos y externos de comunicaciones.

- **La respuesta a la demanda de desarrollo procesual de la Plataforma, en un marco de incertidumbre de demanda** en términos de contenido y plazos, ha sido establecida principalmente en torno a los siguientes ejes:

Definición de unos **ámbitos mínimos o elementales de planificación y gestión** (denominados aquí genéricamente *Parques de Actividad*), que constituyen las “células” sobre las que va a ir creciendo el organismo de la PLS.

- **Procesos de desarrollo del planeamiento de tipo incremental**: cada nueva actuación vendrá condicionada por las demandas concretas y por las implantaciones precedentes, pero siempre habrá de prever condicionantes futuros en los ámbitos que han de venir a continuación: se propone una nueva división de Planes Parciales desarrollados por etapas, con escala para la agrupación de servicios y dotaciones.
- **Posibilitar el desarrollo multidireccional de la PLS a partir de los “núcleos iniciales de la misma”**: la primera fase del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, las actuales instalaciones del Aeropuerto de Tenerife Sur y las zonas consolidadas del Polígono Industrial. Esas direcciones múltiples de crecimiento, que deseablemente habrían de realizarse por extensión sin “saltos”, van a permitir una gran flexibilidad de respuesta de oferta ante una gran variedad potencial de demanda tipológica de actividades en la Plataforma.

- **Y un criterio que informa a la totalidad de las propuestas de planificación y desarrollo de la Plataforma: su gestión va a ser llevada a cabo por tres entidades con competencias sectoriales y visión pública estratégica**: la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y el Aeropuerto de Tenerife Sur (entidades competentes en estos Sistemas Generales de Infraestructuras) y el Polígono Industrial de Granadilla, liderado por el Cabildo Insular, que habría de evolucionar hacia una entidad de gestión integral y no meramente urbanística. Esta perspectiva de gestión es, por un lado, la que va a hacer viable este proyecto novedoso; y, por otro, la que posibilita márgenes de flexibilidad en la planificación y que su concreción futura se haga en marcos de responsabilidad y respeto de la visión estratégica del conjunto. Este criterio de gestión se ha visto reflejado en el planeamiento, entre otros aspectos, en los siguientes criterios:

- **El carácter predominantemente indicativo y orientativo de las Directrices**. Se limitan las directrices de tipo vinculante a las mínimas necesarias y convenientes. Ese carácter indicativo es, además, obligado en los ámbitos del Puerto y Aeropuerto, por motivos legales y normativos.
- **El establecimiento de criterios de compatibilización y coordinación entre las tres grandes “piezas”**, para garantizar la coherencia de las actuaciones conjuntas y la minimización de las interferencias entre ellas.

IV.2.2.1. Ordenación de la PLS en tres Áreas Funcionales y un área ambiental

La Plataforma Logística del Sur de Tenerife (PLS) se define como el área territorial y complejo de actividades económicas de interrelación logística-empresarial integrada por **tres grandes áreas funcionales y un área ambiental**:

**AF- P Puerto Comercial de Granadilla (283,4 Has):**

- El Nuevo Puerto Comercial de Granadilla se ha de configurar como el gran “motor” de impulso y dinamización del conjunto de la Plataforma Logística del Sur, y como el principal foco de sinergias en la Plataforma.
- Plataforma portuaria complementaria al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, con un doble carácter estratégico:
  - Complemento fundamental de capacidad portuaria y entorno para el abastecimiento de la isla y tráficos industriales y graneleros.
  - Aprovechamiento del potencial de Tenerife como hub atlántico de trasbordo de tráficos Norte-Sur, surgidos a raíz de los cambios estructurales en los tráficos globales de las últimas décadas basados en la concentración y capacidad.
- El **Área de Reserva del Puerto** permitirá, de forma coordinada con el Polígono Industrial, la ordenación conjunta a largo plazo de un territorio interfase, capaz de generar valor añadido al puro tránsito de mercancías, abierta a desarrollos industriales directamente asociados a un enclave singular, con posibilidad de aglutinar y promover actividades económicas, tecnológicas y de servicios en su entorno y el Sur de la Isla.

**AF- A Aeropuerto de Tenerife Sur (1.432,5 Has):**

- Plataforma aeroportuaria principal de la isla, de notable proyección internacional y turística, con sus instalaciones tanto para pasajeros como para carga aérea, y con una amplia zona de servicio. Su superficie total es de 1.117,0 Has (PD del Aeropuerto).
  - El Plan Director del Aeropuerto plantea su ampliación con una nueva pista al norte, configurándose el área central como primera línea aeroportuaria.
  - El aeropuerto está muy directamente relacionado con su entorno turístico territorial sur-occidental de la Isla y el tráfico de visitantes en el corredor TF-1.
  - Dentro de esta área funcional cabe incluir las zonas de afección directa de su entorno inmediato, con otras 311,5 Has de superficie.
  - Las rasantes definitivas del Aeropuerto podrán ser compensadas con los movimientos de tierras que se realicen en el conjunto de la PLS.

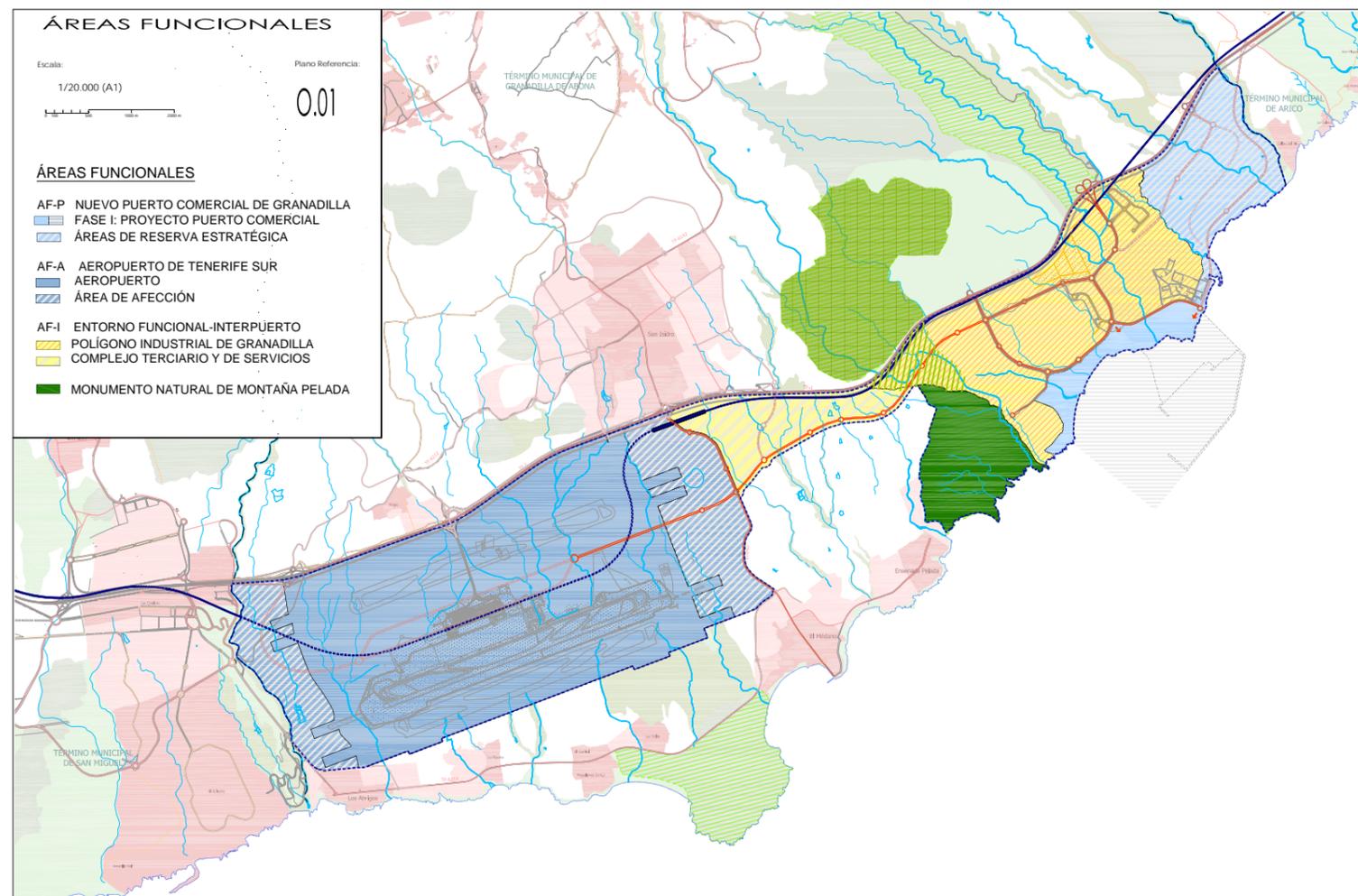


Figura IV.2.2.1.1. Esquema de Ordenación: Áreas Funcionales de la PLS. Elaboración propia.

**AF- I Entorno Funcional – Interpuerto (635,1 Has):**

- **Ámbito del Polígono Industrial y del Complejo Terciario y de Servicios (CTS)**, creando un territorio de integración funcional y de oportunidades entre Puerto y Aeropuerto.
- El Polígono Industrial de Granadilla, con sus 488,3 Has brutas, es la base insular de desarrollos logístico-industriales de proyección internacional, con un carácter claramente diferenciado del suelo industrial existente y previsto en Tenerife. Dispone de una gran superficie de suelo en reserva asociada al próximo desarrollo portuario.
- El Polígono, además, concentra en un solo ámbito las instalaciones de cabecera para la producción, almacenamiento y distribución de productos energéticos a nivel insular, como son la central térmica de energía (UNELCO), el parque de almacenamiento de combustibles (DISA), y el Instituto Tecnológico de Energías Renovables (ITER) como foco de investigación.
- Tanto el Polígono como su extensión hacia el Aeropuerto (CTS, de 146,8 Has brutas) permitirán la implantación de servicios de apoyo y complementación a las anteriores, articulado con el entorno urbano de San Isidro, el Médano y la Autopista TF-1 mediante áreas de actividades dotacionales y terciarias de alta calidad.
- Los usos y actividades definitivas vendrán condicionadas por las servidumbres del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en su momento de desarrollo.

De forma complementaria e integrada con las tres grandes áreas funcionales principales, la PLS incluye el **Monumento Natural de Montaña Pelada (150.5 Has)**.

- La inclusión de Montaña Pelada en la Plataforma por el PIOT **aporta un enclave singular de gran valor ambiental y paisajístico**. Las Normas de Conservación (en fase de Avance), ordenan el conjunto con una amplia Zona de Uso Restringido en el cono volcánico y un espacio de transición de uso moderado hacia el norte, clasificadas como de uso rústico.
- El conjunto debe configurarse como un espacio protegido de los usos característicos de la Plataforma, que permite, sin embargo, la transición desde las áreas portuarias e industriales a las zonas turísticas del Médano y la integración y conectividad con las Montañas de Ifara y de Los Riscos al norte, localizando usos cualificados, en la línea de desarrollo del ITER.

IV.2.2.2. El Entorno Funcional, área activa de la PLS: la función de "Interpuerto"

El entorno inmediato, en la planificación convencional de puertos y aeropuertos.

▪ La planificación coordinada de Puertos y Aeropuertos con sus entornos es una necesidad reconocida con carácter generalizado, que en muy escasas ocasiones tiene un marco adecuado de tratamiento.

- Las figuras de planificación sectorial de Puertos y Aeropuertos (Planes de Utilización de Espacios Portuarios, Planes Directores, ...) no son directamente competentes en esta planificación del entorno, y suele resolverse por la vía de concertación y coordinación, generalmente en el marco de los correspondientes Planes Generales de Ordenación de los municipios afectados.

- La situación se complica cuando son varios los municipios afectados (en pocos casos existe un marco comarcal de planificación); y casi nunca se suelen planificar conjuntamente las necesidades funcionales de puertos con otras piezas logísticas de su hinterland o umland.

▪ En la mayoría de los casos, dicha coordinación con el entorno se limita a los accesos viarios y ferroviarios y a las afecciones medioambientales, en una doble dirección: las que puertos y aeropuertos producen en el entorno, y las reivindicaciones de ciudades consolidadas en recuperación de espacios afectados por estas infraestructuras.

▪ Las actividades en Puertos y Aeropuertos presentan varios tipos de especificidades y limitaciones:

- Limitaciones de tipo de actividades a incluir: son actividades estrictamente funcionales a estas dotaciones.
- Limitaciones de régimen jurídico de suelo: conservan su carácter de suelo público y demanial, con lo que se limitan las fórmulas de comercialización.
- En general, limitaciones de disponibilidad de suelos: las Zonas de Servicio suelen estar acotadas y, salvo excepciones, no suelen disponer de grandes espacios para una comercialización sin restricciones, por lo que es necesario adoptar criterios selectivos en su desarrollo.

▪ Por ello, existe una tendencia cada vez más generalizada a disponer de desarrollos inducidos o interrelacionados con los puertos y aeropuertos en su entorno más o menos inmediato, aprovechando toda una gama de actividades que no siempre han de estar dentro de los límites de estas infraestructuras pero estrechamente vinculadas a las mismas, y que requieren marcos más flexibles de promoción y comercialización: suelos en propiedad, disponibilidad de superficies, mayor flexibilidad y mezcla de usos, etc. Poco a poco, estos entornos inmediatos van adquiriendo un valor estratégico más activo y cualificado.

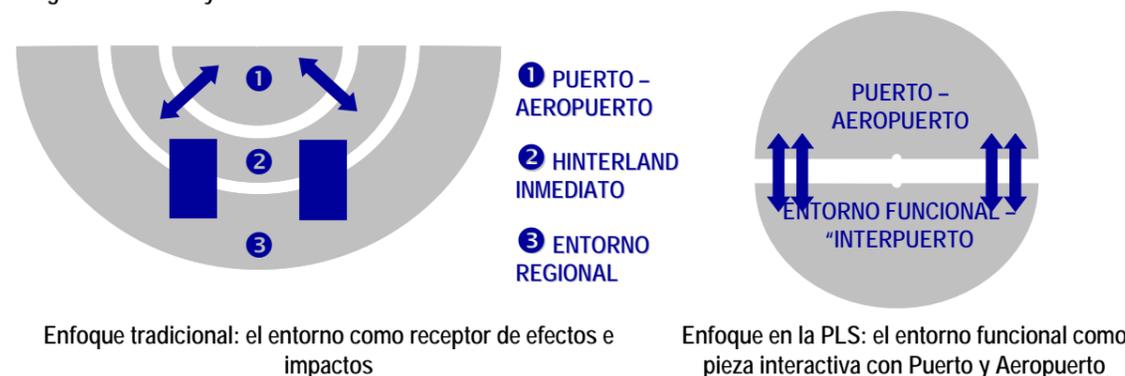


Figura IV.2.2.2.1. Esquema Enfoque Tradicional – Enfoque en la PLS. Elaboración propia.

La oportunidad en la PLS: la función de "Interpuerto".

▪ En el caso de la PLS, y como ha sido señalado en el diagnóstico del PTP, el entorno funcional es un ámbito especialmente adecuado para la planificación conjunta: proximidad de puerto y aeropuerto, disponibilidad de suelo en el entorno sin preexistencias ni constricciones, localización central insular, etc.

▪ La función de apoyo al Puerto:

- Este potencial del entorno ha estado presente, de una u otra forma, desde el origen de la creación del Polígono Industrial de Granadilla.

- La necesidad de disponibilidad de suelos en el entorno es especialmente significativa en el caso de nuevos desarrollos portuarios como el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla. La ampliación o nuevo desarrollo de instalaciones portuarias ha de conllevar una planificación y disponibilidad en paralelo de extensiones interiores en el lado tierra para hacer frente a toda la gama de demandas asociadas a la nueva actividad portuaria, en general necesitadas de grandes extensiones de suelo con un mínimo de constricciones urbanísticas de entorno. Sin esa disponibilidad, difícilmente se entendería el esfuerzo socioeconómico y territorial que conlleva un nuevo desarrollo portuario.

- Estamos ante una de las grandes fortalezas competitivas del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla: la existencia de ese "puerto interior" o "interpuerto", necesario tanto para la isla como para la propia actividad portuaria, que de hecho puede interactuar con la actividad portuaria de forma activa y no meramente receptora de demandas, y que actúa en el doble sentido de fidelización de tráficos e inversiones y de generación de demandas.

- Este "interpuerto" va a permitir ofrecer activamente al mercado toda una amplia gama de oportunidades de oferta para actividades industriales, logísticas y empresariales, en términos de disponibilidad de suelos, funcionalidad de espacios, titularidad de suelos, sistemas de promoción y gestión y sinergias con las grandes infraestructuras de la isla, complementando las limitaciones internas de oferta dentro de la Zona de Servicios del Nuevo Puerto Comercial.

▪ La función de apoyo al Aeropuerto:

- En los últimos años vienen proponiéndose desarrollos en los entornos aeroportuarios de complejos de servicios y actividades económicas (denominados en ocasiones "Ciudades Aeroportuarias"), atraídos e inducidos por el valor de localización junto al aeropuerto.

- En el caso del Aeropuerto de Tenerife Sur, la orientación estratégica del mismo excluye, con toda probabilidad, la conveniencia de desarrollos semejantes en su entorno exterior inmediato: por su función predominantemente turística y su orientación de servicio hacia el sur de la isla, será necesario un refuerzo interno cualitativo de servicios, dentro del aeropuerto, orientados al pasajero; y por otra parte, será en las zonas turísticas insulares donde tiene sentido el desarrollo de otros servicios integrales, y no en el entorno inmediato.

- No obstante lo anterior, la proximidad de puerto y aeropuerto va a conferir un valor añadido de accesibilidad y sinergias a los suelos del "corredor" entre ambas infraestructuras, en fachada de la Autopista TF-1, aumentando su valor de localización de actividades terciarias y empresariales en relación con ambas infraestructuras, con la aportación diferencial de conexión directa con el aeropuerto y disponibilidad de servicios de carga aérea. De esta forma, la función de "Interpuerto" se ve reforzada.

IV.2.3.1. Las Líneas de Actividad como criterio básico de zonificación de la PLS

La Plataforma Logística del Sur se ordena en referencia inevitable a sus dos infraestructuras fundamentales: puerto y aeropuerto. Sus espacios y actividades han de zonificarse en base a la función que desempeñen respecto a ambos sistemas.

La cultura de planificación portuaria y aeroportuaria proporciona un **instrumento básico para proceder a la ordenación de espacios en el caso específico de la PLS: el concepto de Líneas de Actividad**, es decir, agrupamiento de tipos de actividades en relación con su proximidad física y relación funcional con las interfases tierra-mar (en el caso del puerto) y tierra-aire (en el caso del aeropuerto), criterio que permite jerarquizar y priorizar, siempre de una forma flexible, el conjunto de actividades posible en la PLS.

LÍNEAS DE ACTIVIDAD EN LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR		
	EN RELACIÓN CON EL PUERTO	EN RELACIÓN CON EL AEROPUERTO
<b>ACTIVIDADES DE PRIMERA LÍNEA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Concepto:</b> Actividades directamente ligadas a los procesos de intercambio tierra-mar. Este conjunto de actividades constituyen el núcleo básico de la operativa portuaria, y se desarrolla en las terminales marítimas.</li> <li>• <b>Ejemplos:</b> Sistemas de acceso del lado mar, desembarque, carga, descarga e instalaciones de transferencia. Terminales de graneles, terminales de contenedores, polivalentes, etc.</li> <li>• <b>Área Funcional en que se incluyen:</b> Nuevo Puerto Comercial de Granadilla – 1ª Fase.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Concepto:</b> Actividades directamente ligadas a los procesos de intercambio tierra-aire. Son las actividades específicas de interfase aérea, y se desarrollan en conexión directa con la plataforma del aeropuerto.</li> <li>• <b>Ejemplos:</b> Sistemas de acceso del lado aire, desembarque, carga, descarga e instalaciones de transferencia y accesos en el lado tierra. Terminal de pasajeros, terminales de handling de carga aérea, hangares, FBO, etc.</li> <li>• <b>Área Funcional en que se incluyen:</b> Aeropuerto de Tenerife Sur.</li> </ul>
<b>ACTIVIDADES DE SEGUNDA LÍNEA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Concepto:</b> Actividades no estrictamente necesarias para el intercambio tierra-mar, pero que complementan a las de primera línea y contribuyen a mejorar el servicio. Se localizan lo más próximas posibles a las terminales de primera línea.</li> <li>• <b>Ejemplos:</b> Zonas de Actividades Logísticas, Zonas de Industria Portuaria, etc.</li> <li>• <b>Área Funcional en que se incluyen:</b> Nuevo Puerto Comercial de Granadilla – 1ª Fase y futura ampliación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Concepto:</b> Actividades no estrictamente necesarias para el intercambio tierra-aire, que prestan servicios complementarios a las de primera línea aeroportuaria. Se localizan en el recinto aeroportuario, aunque no en contacto directo con la Plataforma.</li> <li>• <b>Ejemplos:</b> Servicios, hoteles, actividades comerciales para pasajeros, rent a car, operadores logísticos, instalaciones de servicio de combustible, etc.</li> <li>• <b>Área Funcional en que se incluyen:</b> Aeropuerto de Tenerife Sur.</li> </ul>
<b>ACTIVIDADES DE TERCERA LÍNEA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Concepto:</b> Actividades empresariales, industriales, logísticas y de servicios, y actividades dotacionales, relacionadas de alguna forma con los tráficos portuarios y, en menor medida, aeroportuarios. Y el conjunto de servicios al complejo anterior. Este tipo de actividades se suelen desarrollar en el entorno inmediato portuario y presentan un doble efecto beneficioso: por una parte producen una fidelización de los tráficos ligados a ellas, y por otra parte generan una actividad económica superior a la producida por el paso de las mercancías por las instalaciones portuarias (y en menor medida, aeroportuarias).</li> <li>• <b>Ejemplos:</b> Industria básica y ligera, infraestructuras energéticas, complejos logísticos de distribución, parques empresariales, áreas de servicios, etc.</li> <li>• <b>Área Funcional en que se incluyen:</b> Principalmente, en el Polígono Industrial de Granadilla, en localizaciones más o menos próximas al Puerto. En ocasiones (actividades industriales relacionadas con el Puerto), en el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla (futura ampliación). Excepcionalmente, dentro de la Zona de Servicio del Puerto (principalmente en el Área de Reserva de ampliación) o en el Aeropuerto de Tenerife Sur (algunas dotaciones).</li> </ul>	
<b>ACTIVIDADES DE CUARTA LÍNEA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Concepto:</b> Actividades mixtas o de servicios, que aprovechan las sinergias de la localización en un ámbito de alta accesibilidad multimodal para pasajeros y mercancías, y de centralidad insular.</li> <li>• <b>Ejemplos:</b> Áreas de servicios, Parques Empresariales y Tecnológicos, Dotaciones y equipamientos, parques multifuncionales, actividades de mayoristas, etc.</li> <li>• <b>Área Funcional en que se incluyen:</b> Principalmente, en la fachada a la Autopista TF-1 en el Polígono Industrial de Granadilla y en el Complejo Terciario y de Servicios. Las implicaciones funcionales directas con el Puerto son menores que en el resto de la Plataforma. Ordenadas respecto a la fachada de la autopista, están relacionadas tanto con los servicios del resto del Polígono – Puerto y del Aeropuerto, a los que dotan de una importante actividad empresarial complementaria, como con la dotación terciaria articulada con el corredor de la TF-1.</li> </ul>	

Figura IV.2.3.1.1. Cuadro de Líneas de Actividad en la Plataforma Logística del Sur. Elaboración propia.

Ver esquema de Líneas de Actividad en la página siguiente.

IV.2.3.2. Combinación con otros criterios de reserva y sinergias en la Plataforma

El criterio fundamental de zonificación según Líneas de Actividad se complementa y matiza, en el caso de la PLS, con otros criterios que contribuyen a configurar la propuesta definitiva:

- Reserva de áreas con alto valor, a medio y largo plazo, para la localización de servicios y empresas cualificados de difícil implantación antes de la consolidación de la actuación.
- Enfoque comercial, aprovechando los puntos y fachadas de máximo atractivo del ámbito para ordenar en éstos los usos y actividades más representativos y optimizar la viabilidad del conjunto.

De esta forma, se configura la generación de un “gradiente de actividades” entre los extremos de la Plataforma, desde su extremo nordeste hasta el extremo sudoccidental. Dicho “gradiente” podría resumirse en los tramos siguientes:

TRAMO LONGITUDINAL DE LA PLATAFORMA	CARÁCTER DE LAS ACTIVIDADES
Tramo 1- Reserva Portuaria	• Reserva portuaria para actividades industriales y energéticas con procesos extensivos y restrictivos.
Tramo 2 – Tramo central del Puerto y el Polígono Industrial	• Puerto, y actividades industriales y logísticas asociadas con grado normal de compatibilidad.
Tramo 3 - Tramo de integración con las zonas urbanas y el entorno paisajístico de la Plataforma	• Reserva para implantaciones de parques científicos, de ocio y medioambientales.
Tramo 4 – Complejo Terciario y de Servicios	• Servicios, actividades empresariales y dotaciones urbanas y territoriales.
Tramo 5 – Aeropuerto / Complejo aeroportuario-servicios y carga aérea	• Actividades de servicios aeroportuarios a las aeronaves, carga aérea y logística aeroportuaria.
Tramo 6 – Aeropuerto / Terminales y servicios al pasajero	• Terminales y Actividades aeroportuarias con servicios al pasajero.

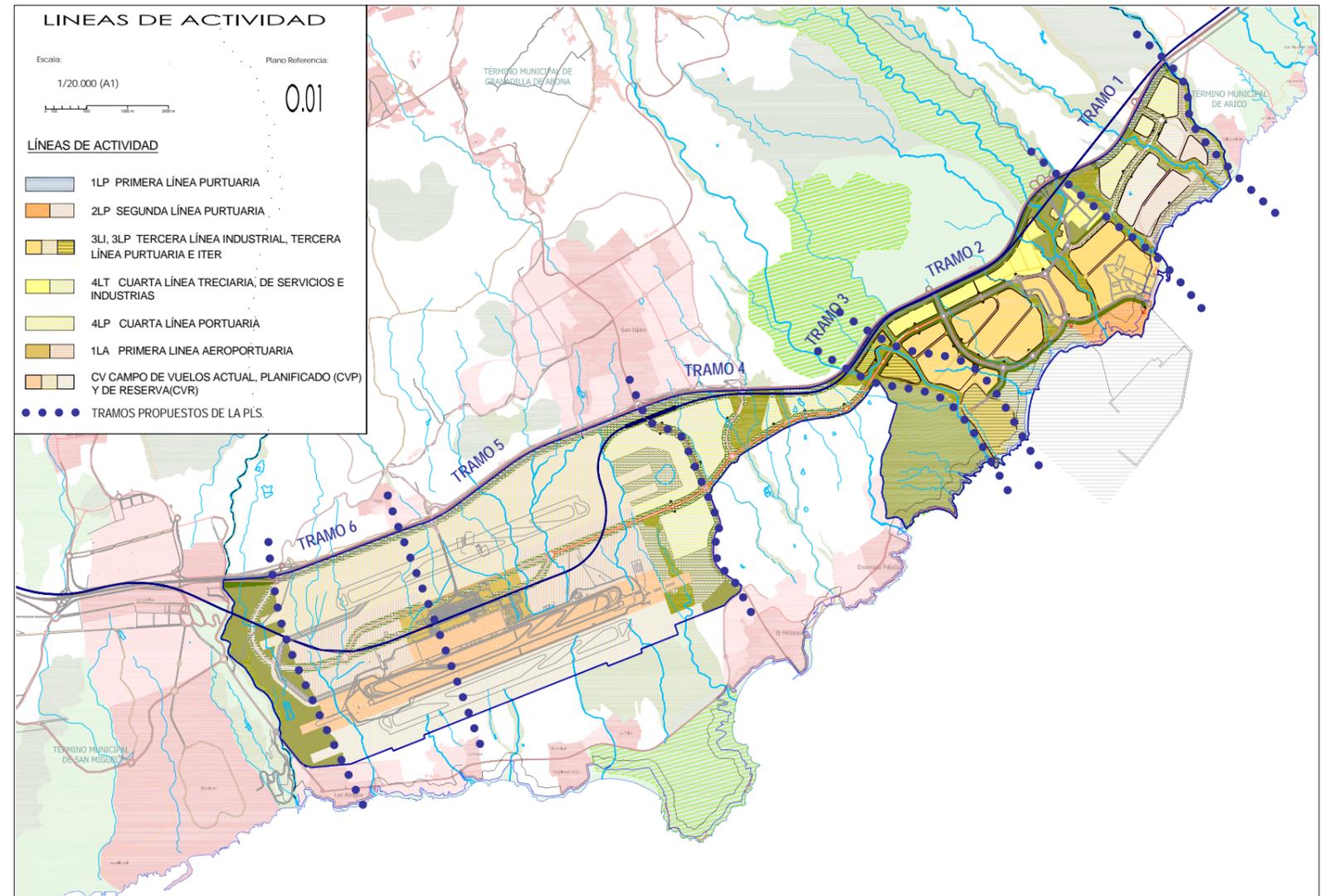


Figura IV.2.3.2.1. Esquema de Ordenación: Líneas de Actividad de la PLS. Elaboración propia.

La ordenación general de la Plataforma consta de dos tipos de elementos fundamentales:

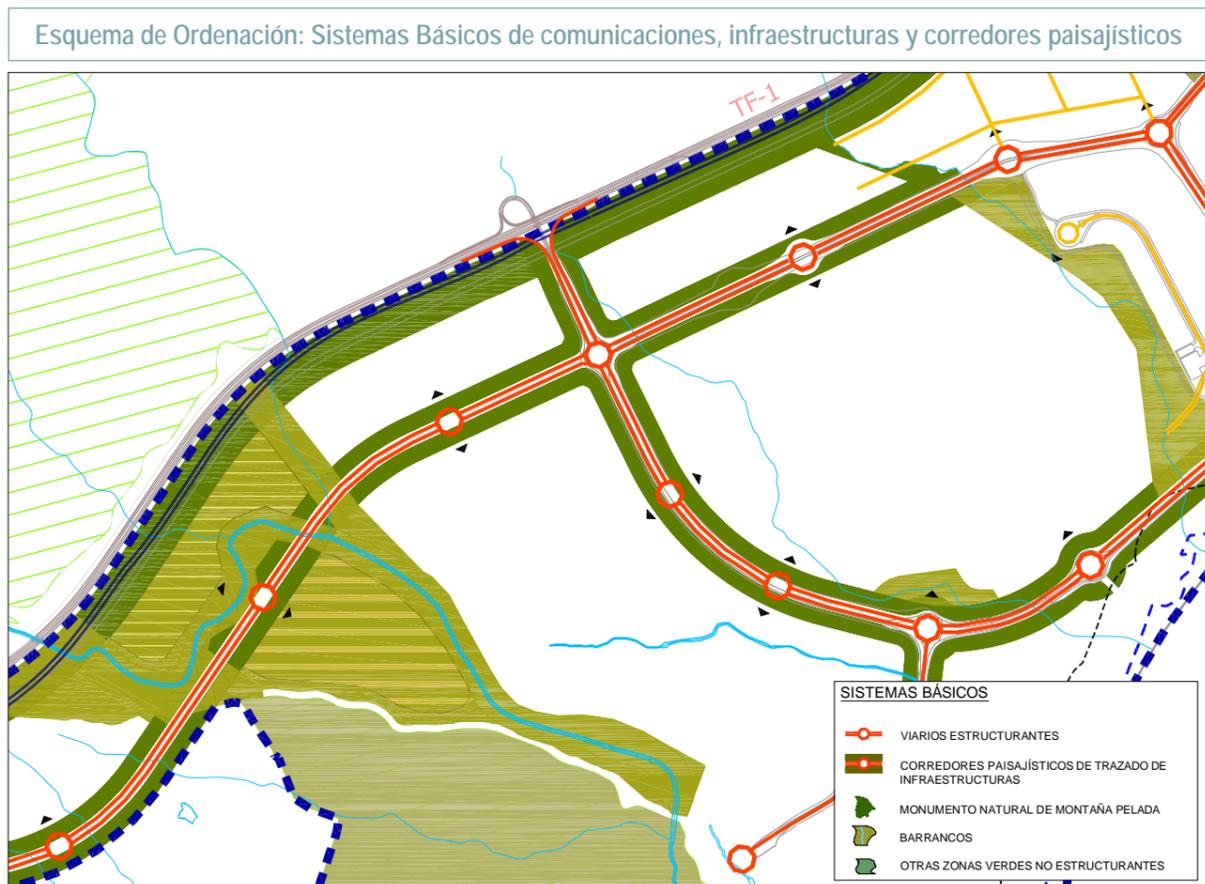


Figura IV.2.4.1.1. Esquema de Ordenación: Sistemas Básicos de comunicaciones, infraestructuras y corredores paisajísticos. Elaboración propia.

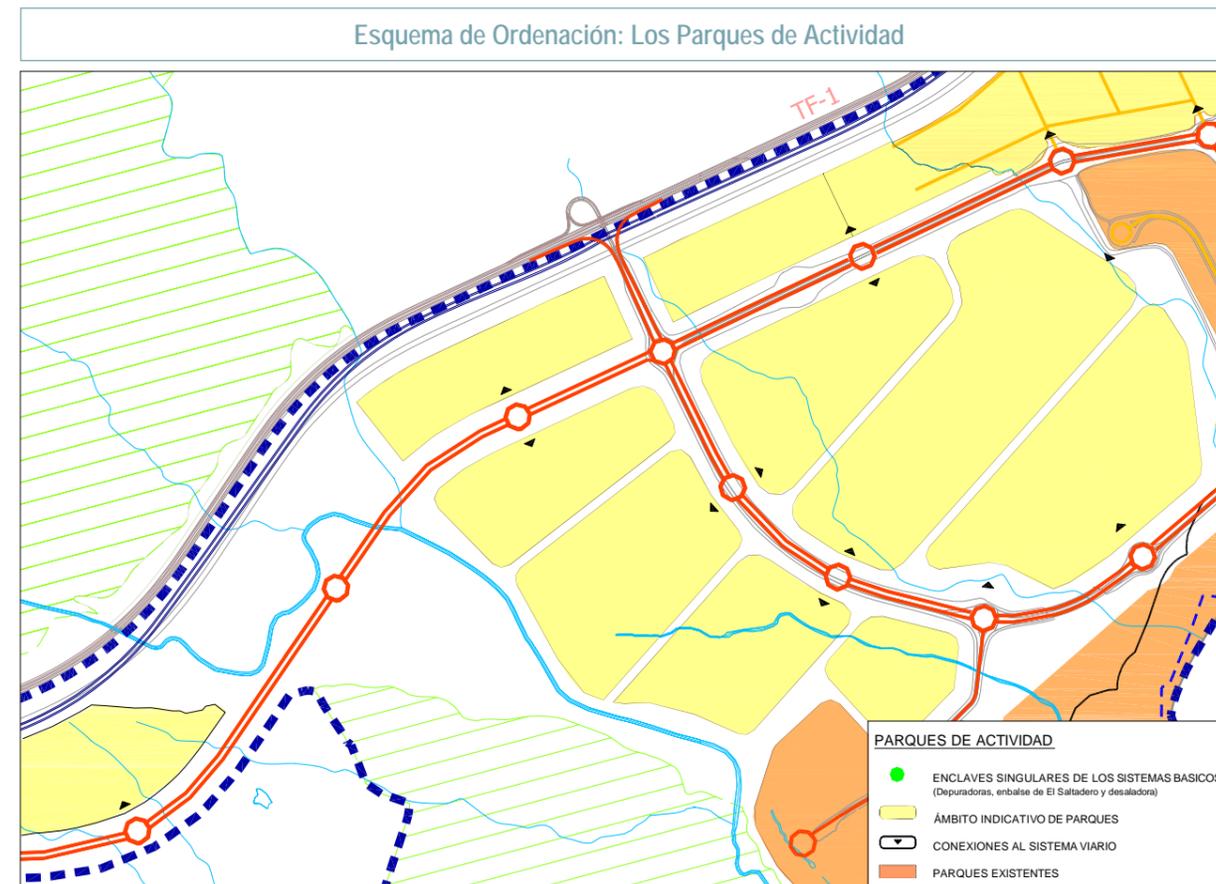


Figura IV.2.4.2.1. Esquema de Ordenación: Los Parques de Actividad. Elaboración propia.

#### IV.2.4.1. Sistemas Básicos de comunicaciones, infraestructuras y corredores paisajísticos

Constituyen los espacios-soporte de la estructura de comunicaciones e infraestructuras básicas de la Plataforma, insertados en los espacios libres de integración paisajística y ambiental de los Parques de Actividad y el entorno urbano, y que delimitan los ámbitos de actividades de la PLS.

Agrupan los siguientes sistemas:

- **Red de comunicaciones viarias:** estructura general de accesibilidad desde el entorno y canalización de tráfico entre Zonas Funcionales.
- **Red de corredores paisajísticos:** espacios libres y zonas verdes forman la malla ambiental, de calidad e identidad visual (espacios protegidos, barrancos, franjas de protección y reserva de las infraestructuras territoriales, etc.).
- **Red de infraestructuras básicas:** el trazado de la red de infraestructuras se realiza de forma unitaria en los corredores paisajísticos dispuestos al respecto, permitiendo, además de los servicios básicos, la disposición de redes especializadas entre Parques especializados y otros sectores.

Los Sistemas Básicos se describen en el apartado IV.4. de este documento.

#### IV.2.4.2. Los ámbitos de actividades

Las áreas o ámbitos de desarrollo de actividades de la PLS se ordenan en el PTP en distintos niveles de agrupación:

- **Las unidades básicas de ordenación y gestión se denominan, con carácter genérico, Parques de Actividad:** Son ámbitos funcionalmente homogéneos de actividad (logísticos, industriales, servicios, tecnológicos, etc.), con un proceso de promoción y gestión unitario, de un tamaño entre 15-20 hasta 100 has, planificados unitariamente. Pueden ser monocliente (privados) o multiclientes (públicos).
- **Los Parques de Actividad se agrupan en "supermanzanas" o sub-sectores.** Los diferentes Parques de Actividad de una supermanzana han de ser compatibles, y pueden tener una estructura interna integrada o, por el contrario, estar segregados y ser funcionalmente independientes.
- **Los ámbitos de planeamiento son los Sectores,** que pueden comprender una o más supermanzanas.

Los Parques de Actividad se describen en el apartado IV.3. de este documento.  
El desarrollo de los Sectores de Planeamiento de incluye en el apartado V.2.

*"El Sur como una apuesta de futuro"*

**La PLS, pieza básica de la estrategia de la Comarca de Abona**

- La PLS se integra en el Modelo Territorial de la Comarca de Abona propuesto por el PIOT, que pretende *"la consolidación de su complejo entramado funcional en una estructura coherente"* hacia un objetivo de diversificación económica de la comarca, reforzando su papel a nivel insular con la construcción de un nuevo puerto y aumentando su peso residencial, dado el basculamiento hacia el sur de la estructura productiva de la isla.
- Para ello, la PLS impulsa dos áreas básicas en la estructura insular, Aeropuerto de Tenerife Sur y Polígono Industrial de Granadilla, incorporando el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, concebido como una infraestructura de abastecimiento básica de la isla siendo complementario al Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- La PLS se incluye entre las cuatro Operaciones Singulares Estructurantes propuestas por el PIOT en la Comarca de Abona, como principales elementos de planificación de desarrollo y articulación territorial del desarrollo del sur.

► **Integración de la PLS a escala territorial**

**La Autopista TF-1 y el "Tren del Sur" como principales ejes de integración insular de la PLS, y "canales" de la interrelación población-empleo con el entorno territorial.**

- La accesibilidad territorial que proporciona la Autopista TF-1, Corredor Sur Insular, único con capacidad para articular el movimiento rápido de todo tipo de vehículos entre Santa Cruz de Tenerife y el Sur de la Isla.
- El "Tren del Sur", enlace del Sur Insular con la capital mediante un transporte público alternativo, con localización de estaciones en puntos de máxima centralidad y accesibilidad, estación de San Isidro y estación del Edificio Terminal del Aeropuerto. Se reserva suelo para una posible conexión con el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, posibilitando una conexión ferroviaria directa con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

**El Corredor Central supone la propuesta viaria fundamental de articulación interna de la PLS, de desarrollo longitudinal y paralelo a la TF-1, lo que facilita la especialización de relaciones internas y externas de la Plataforma y racionaliza su impacto en el sistema insular de comunicaciones.**

- El Corredor Central, se constituye en alternativa interna de canalización de relaciones y tráficos entre las distintas Áreas Funcionales de la Plataforma.
- El Corredor Central es el eje de conexión entre las tres grandes infraestructuras de carácter insular que se integran en la PLS, Aeropuerto, Puerto y Polígono.

**Nuevo sistema de enlaces y accesos en la PLS a largo plazo, que permiten jerarquizar las comunicaciones y relacionar estrechamente diferentes áreas insulares con las infraestructuras situadas en la PLS:**

- Nuevo Enlace Oeste del Aeropuerto, relacionándolo con el Sur turístico Insular.
- Nuevo Enlace Este del Aeropuerto, en conexión con la Autopista, con la capital y el norte turístico insular.
- Enlace Este del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, conexión directa con la Autopista TF-1, con el norte insular y con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

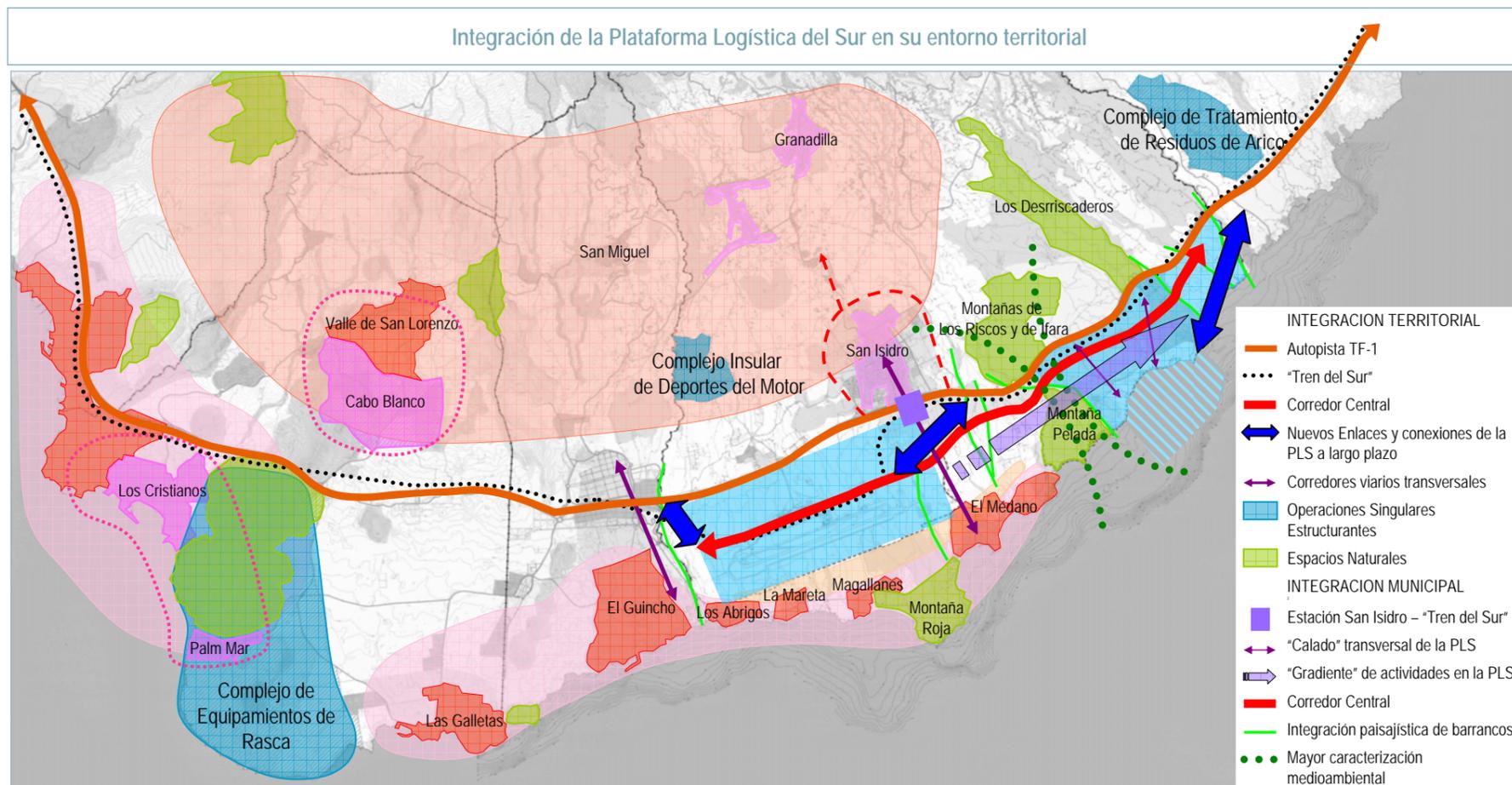


Figura IV.2.5.1. Esquema de Ordenación: Integración de la PLS en su entorno territorial. Elaboración propia.

**Integración de corredores viarios transversales a la PLS desde el interior a la costa, estableciendo una red de comunicaciones transversal a la TF-1.**

- Servidumbre de paso de la carretera TF-64, que enlaza el interior del municipio de Granadilla con las áreas turísticas de la costa, El Médano, etc.

**Integración paisajística de Espacios Naturales Protegidos en el interior y en el entorno próximo de la PLS. (Según Apartado III.2 del Estudio de Contenido Medioambiental).**

- Montaña Pelada, integrada y coordinada dentro de la ordenación de la PLS.
- Espacios Naturales Protegidos del entorno, formando un conjunto articulado y relacionado en el territorio mediante barrancos o corredores verdes (Montaña de Los Riscos, Montaña de Ifara, Los Desriscaderos y Reserva Natural de Montaña Roja).

**Se reafirma la funcionalidad de los Centros de Servicios Comarcales, potenciados con una serie de servicios complementarios situados en la fachada norte de la PLS, junto a la Autopista TF-1.**

- El PIOT plantea en la comarca dos operaciones de gran entidad para el desarrollo dotacional de la isla: el Complejo hospitalario socio-sanitario asistencial del sur de Tenerife y un Complejo dotacional en Rasca (con carácter recreativo y vinculado a los espacios naturales de Malpais de la Rasca y Montaña de Guaza).
- La PLS propone un Complejo Terciario y de Servicios situado en la fachada norte de la PLS y junto a la TF-1, con Servicios complementarios a los comarcales y municipales.

► **Integración de la PLS a escala municipal**

- Relación estrecha de la Estación del "Tren del Sur" con el núcleo urbano de San Isidro proporcionando accesibilidad a la totalidad de la población residente en este núcleo y a la población de las áreas costero-turísticas de El Médano y su entorno, medio-largo plazo.
- Propuesta del "calado" transversal de la PLS, frente a la barrera longitudinal a la costa que supone la Plataforma, mediante la permeabilidad transversal viaria entre el interior del municipio y los enclaves turísticos de la costa.
- Propuesta de un "gradiente" en la disposición de los usos en la ordenación de la PLS, desde actividades "más duras", situadas al este, hasta las "menos duras", al oeste, junto a las áreas urbanas y turísticas.
- Internalización de las relaciones viarias internas de la PLS entre las diferentes Áreas Funcionales. Disposición de un Corredor Central paralelo a la Autopista que relacione y conecte todas ellas.
- Integración paisajística en el entorno con la integración de los Barrancos existentes en la estructura propuesta (barrancos del Río, del Helecho, del Cobón, de Las Monjas y Tagoro, del Charcón, del Callao, de la Barca, de los Balos y de La Orchilla). Búsqueda de un "calado" verde transversal y una continuidad lineal de los barrancos en el ámbito la PLS, potenciando e integrando estas bandas verdes en su modelo estructural, obteniendo marcos de calidad ambiental en los que se integran los diferentes Parques de Actividad, según lo expuesto en el Apartado III.2 del Estudio de Contenido Medioambiental.
- Potenciación de las mayores características medioambientales que presenta la PLS en su parte central, ámbito situado entre Montaña Pelada y la Montaña de Los Riscos.