

## 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.3.1.1. Concepto

#### Los Parques de Actividad, unidad básica de planificación y desarrollo de la PLS.

El Parque de Actividad constituye la unidad básica de planificación y desarrollo de la Plataforma, el “módulo” sobre el cual va a ir creciendo.

- Son espacios funcionalmente unitarios para el desarrollo de actividades agrupadas de forma coherente y homogénea, funcional y ambientalmente afines.
- Pueden ser ámbitos con un amplio rango de superficie, desde las 15 - 20 hectáreas hasta las 100, delimitados en el interior de las supermanzanas, con acceso independiente desde los corredores viarios estructurantes.
- El Parque de Actividad es la unidad de promoción, comercialización y gestión dentro de los Sectores y Áreas Funcionales de la PLS. Responden, por lo tanto, a una concepción unitaria de promoción.
- Mediante este tipo de ordenación por módulos o Parques de Actividad, se persigue un modelo de planificación y desarrollo de la PLS que compatibilice la coherencia de conjunto con la disponibilidad de espacios funcionalmente adaptados a los distintos tipos de actividades, y no imponer una tipología de ordenación convencional en polígonos que haría perder competitividad a la oferta de la PLS a corto y largo plazo.

#### Eficiencia y competitividad en la agrupación funcional de actividades.

Los Parques de Actividad son espacios idóneos para obtener mayores cotas de eficiencia y competitividad, y se conciben como ámbitos:

- Adaptados a las necesidades funcionales de la actividad dominante, diseñados según buenas prácticas funcionales.
- Homologados y cualificados, posibilitando la implantación de empresas que dinamicen y consoliden los sectores económicos en el territorio donde se implantan, capaces de competir en la atracción de demanda.
- La concentración de sinergias en los Parques incentiva la aparición de servicios avanzados, la diversificación de servicios y nuevos proyectos.

#### La ordenación de Parques de Actividad en la Plataforma, un proceso indicativo y secuencial.

- La organización de Parques de Actividad es una propuesta con carácter de recomendación y una primera aproximación a la ordenación y dimensionamiento de áreas especializadas. El carácter flexible y abierto de este concepto permite la agrupación y conexión de distintos Parques en función de la demanda y requerimientos funcionales finales, y es compatible con las tipologías de polígonos industriales o parques multifuncionales convencionales.
- Los Parques de Actividad integrantes de una misma supermanzana habrán de tener una funcionalidad compatible o complementaria, en términos funcionales, tipológicos y medioambientales. En este sentido, un determinado Parque de Actividad va a condicionar el desarrollo futuro del conjunto de la supermanzana. La zonificación por Líneas de Actividad, antes señalada, contribuye a facilitar la compatibilidad del proceso, dirigiendo a determinados ámbitos tipos de Parques de Actividad compatibles y complementarios.
- La subdivisión de las distintas supermanzanas en Parques de Actividad es, en consecuencia, orientativa. Cada nuevo Parque de Actividad planificado deberá reconsiderar la subdivisión resultante en el resto de su correspondiente supermanzana, de forma que el espacio no desarrollado siga siendo viable en el futuro.
- Esta concepción permite, además, concentrar servicios en espacios eficientes para ámbitos territoriales amplios de la PLS, los Centros Integrados de Servicios.

#### Parques monocliente o multicliente.

Mediante los Parques de Actividad se pretende ordenar de forma flexible ámbitos con accesos centralizados desde los viarios generales; las alternativas de ordenación permiten:

1. La instalación de una sola gran empresa en un recinto aislado y autónomo (Parque monocliente).
2. El desarrollo por un operador o promotor autónomo de un polígono dentro del conjunto de la PLS, con calidades, comercialización y gestión particularizada.
3. Un Parque multicliente de tipo más convencional, combinando distintas tipologías de parcelas en una estructura abierta.

#### Integración o segregación de Parques de Actividad en una supermanzana.

- Dentro de una determinada supermanzana, los Parques de Actividad podrán estar segregados y autónomos (cada uno con su correspondiente acceso desde la Red Viaria de la PLS, con un funcionamiento y explotación diferenciado) o, por el contrario, tener una estructura viaria interna conectada y en malla.
- En consecuencia, también existe la posibilidad de que cada Parque de Actividad presente una mayor o menor adaptación topográfica al suelo original, respondiendo a sus específicas necesidades funcionales, siempre cuidando el efecto paisajístico conjunto dentro de la necesaria revisión de la totalidad de la supermanzana que ha de ser efectuada a cada paso de planificación de un Parque de Actividad determinado.

#### Ventajas y posibilidades para la comercialización y gestión.

- Los Parques de Actividad son ámbitos que posibilitan independizar áreas con entidad suficiente para la gestión especializada, estableciendo características homogéneas con delimitaciones precisas.
- Se establece una escala de modulación suficiente y autónoma en el crecimiento del sector de planeamiento, mejorando la inversión inicial en la urbanización general.
- Las demandas y la ordenación se ajustan a medio y largo plazo, respondiendo en cada momento a las necesidades del mercado.

### IV.3.1.2. Tipos de Parques de Actividad en la PLS

Las tipologías propuestas de Parques de Actividad en la Plataforma cubren la totalidad de las posibilidades de usos y actividades en la misma:

<p><b>AF- P Nuevo Puerto Comercial de Granadilla:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades de Primera Línea Portuaria.</li> <li>• Zonas de Actividades Logísticas Portuarias.</li> <li>• Zonas de Industria Portuaria y Zonas Especiales.</li> <li>• Centros Integrados de Servicios Portuarios.</li> </ul>	<p><b>AF- A Aeropuerto de Tenerife Sur:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero.</li> <li>• Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios.</li> <li>• Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves.</li> <li>• Parques de Servicios Aeroportuarios Generales.</li> </ul>	<p><b>AF- I Entorno Funcional – Interpuerto:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas.</li> <li>• Parques de Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales mixtos).</li> <li>• Parques Logísticos y de Distribución.</li> <li>• Parques Empresariales Terciarios y Centros Integrados de Servicios.</li> <li>• Parques Tecnológicos y Dotacionales.</li> <li>• Eco parques.</li> <li>• Parques Tecnológicos y Dotacionales.</li> <li>• Parques Científicos, de Ocio y Medioambientales.</li> </ul>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### IV.3.2.1. Actividades de Primera Línea Portuaria

#### Concepto y objetivos

- Son aquellas actividades realizadas en el frente marítimo y en las áreas portuarias de terminales, las más específicas de la función portuaria, al ser las actividades de entrada o de salida de los tráficos marítimos.
- Se corresponden con el Uso Comercial Portuario, el más característico incluido en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

#### Localización dentro de la Zona de Servicio portuaria

- Son actividades de Primera Línea.

#### Usos característicos

Este uso es asignado a las principales áreas de infraestructuras portuarias, comprende las siguientes actividades:

- **Comercial de contenedores:**
  - Asignado con preferencia a la operación y almacenamiento de contenedores en Muelles y Explanadas. Comprende todas aquellas actividades ligadas al tráfico marítimo de contenedores, desarrolladas en las inmediaciones de las líneas de atraque, y de los servicios y operaciones complementarias consiguientes.
- **Comercial de mercancía rodada y general:**
  - Afecto a operaciones de carga y descarga de mercancía general convencional o en vehículo, así como las zonas de aparcamiento de embarque y desembarque, las de almacenaje y las de maniobra relacionadas directamente con dichas operaciones.
- **Comercial de graneles:**
  - Suelo donde el uso específico es el relacionado con la carga y descarga de graneles líquidos (entre ellos hidrocarburos) y sólidos.
- **Comunicaciones:**
  - Comprende los viales de distribución interior que permite la comunicación entre distintas áreas.



Figura IV.3.2.1.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Actividades de Primera Línea Portuaria. Elaboración propia.

### IV.3.2.2. Zonas de Actividades Logísticas Portuarias

#### Concepto y objetivos

- Las Zonas de Actividades Logísticas Portuarias son áreas destinadas selectivamente a operadores de transporte y logísticos (transporte, almacenaje y distribución, servicios a vehículos y/o tripulaciones), agrupados en zonas específicamente diseñadas y ordenadas para proporcionar la funcionalidad más adecuada a sus operaciones.

#### Localización funcional dentro de la Zona de Servicio Portuaria

- Sus actividades están íntimamente vinculadas a los tráficos portuarios, por lo que habrán de estar situados en segunda línea, muy bien conectados con las terminales de primera línea que se correspondan con sus tráficos específicos.
- Su acceso ha de cumplir, por lo tanto, un doble requerimiento: inmediatez a las terminales de primera línea para abaratar los acarreos desde las mismas, y fácil conexión exterior para facilitar las funciones de distribución.

#### Características funcionales y tipológicas de las instalaciones de las ZAL portuarias

- Han de disponer de características funcionales similares a las de otros Parques Logísticos no específicamente portuarios (ver apartado V.3.4.3. de este documento), en términos de planeidad, seguridad, regularidad de áreas, conectividad interior y exterior, y tipologías de instalaciones.

#### Usos y Tipologías de Zonas de Actividades Logísticas Portuarias

Las ZAL Portuarias pueden ser **multifuncionales** (acogiendo logística variada y mixta) o **monofuncionales o especializadas**, diseñadas específicamente para una determinada cadena logística:

- Zonas de Logística multifuncional.
- Zonas de Logística para mercancía general y contenerizada (ZAL de almacenamiento, consolidación y desconsolidación).
- Zonas de Logística de graneles sólidos.
- Zonas de logística de graneles líquidos.
- Zonas de logística de productos perecederos.
- Zona de logística de vehículos.
- Zonas de logística de seguridad, etc.



Figura IV.3.2.2.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Zonas de Actividades Logísticas Portuarias. Elaboración propia.

Nota: los contenidos de los Parques de Actividad en el recinto portuario tienen, en este PTP, un carácter de recomendación.

### IV.3.2.3. Zonas de Industria Portuaria y Zonas Especiales

#### Concepto y objetivos

- Se corresponden con las Zonas Industriales convencionales de los puertos: áreas de ordenación de parcelas, de variado tamaño, para concesiones industriales a empresas con actividad relacionada directamente con los tráficos portuarios como insumos o salidas de su producción.
- En el caso del Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, su nueva ordenación posibilita la agrupación diferenciada de esta oferta según el tipo de industria, de sus compatibilidades y sinergias con las terminales y con las zonas limítrofes.

#### Usos y Actividades

Podrán agruparse en este tipo de Zonas las siguientes actividades:

- **Industria ligera:** asignado a áreas con actividades de industria ligera, almacenaje, talleres, y servicios complementarios, destinados a funciones de apoyo a las actividades portuarias principales, y a las de las industrias portuarias instaladas en la Zona de Servicio del Puerto.
- **Industrias Básicas e Instalaciones de producción energética** vinculadas a los tráficos graneleros del Nuevo Puerto Comercial, que por sus condicionamientos singulares, hayan de estar en gran proximidad funcional con las terminales de sus tráficos correspondientes (Planta de Regasificación, etc.).
- **Zona Especial Canaria (ZEC):** Incluida o aneja a la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y sometida a su legislación específica, tal como la regula el Título V de la Ley 19/1994 de 6 de Julio de *"Modificación del Régimen Económico y Fiscal"* de las Islas Canarias.
- **Zona Franca (ZF):** Podrá coincidir en ubicación con la ZEC regulada por el Título VI de la misma Ley.

#### Localización en la Zona de Servicio portuaria

- Estas Zonas se situarán, preferentemente, en **Tercera Línea** portuaria, en la zona de ampliación del Puerto.
- Si la demanda lo requiere, podrán situarse también en Segunda Línea.

#### Características de este tipo de Zonas

Funcional y urbanísticamente, estas zonas habrán de ser tratadas de forma similar a los Parques de Actividad correspondientes en el entorno funcional:

- Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas (ver apartado IV.3.4.1. de este documento).
- Parques Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales mixtos) (ver apartado IV.3.4.2. de este documento).



Figura IV.3.2.3.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Zonas de Industria Portuaria y Zonas Especiales. Elaboración propia.

Nota: los contenidos de los Parques de Actividad en el recinto portuario tienen, en este PTP, un **carácter de recomendación**.

### IV.3.2.4. Centros Integrados de Servicios Portuarios

#### Concepto y objetivos

- Son áreas de concentración de servicios a mercancías, personas o empresas de ámbito portuario, similares a los Centros Integrados de Servicios dispuestos en otros ámbitos de la PLS.
- Funcionalmente y tipológicamente, sus características serán análogas a las señaladas para estas otras Áreas o Centros de Servicios (ver apartado IV.3.4.4. de este documento), con la particularidad de que han de estar orientadas a los tráficos y a operadores portuarios.

#### Localización en la Zona de Servicio portuaria

En general, son usos y actividades de **Segunda y Tercera Línea**. En la medida que presten servicios directos también a operadores de primera línea, habrán de situarse en posiciones estratégicas respecto a su red viaria y a los accesos, para cubrir el mayor radio posible de influencia.

#### Usos y actividades de los Centros Integrados de Servicios portuarios

Los **usos generales** de los Centros de Servicio serán:

- Servicios privados directos a otras actividades económicas: instituciones financieras, seguros, restauración, áreas de representación, etc.
- Servicios públicos a las empresas: salas polivalentes, auditorios, salas de conferencias, congresos y exposiciones, equipamiento cultural, etc.
- Servicios al vehículo y a los transportistas.
- Dotaciones, Centro Sanitario y de primeros auxilios, guardería, etc.

Además, los Centros Portuarios podrán incluir **servicios específicos**:

- Una especificidad de estos centros de servicios portuarios es la inclusión de los **Servicios Aduaneros y Paraaduaneros**.
- **Equipamiento Terciario-portuario:** asignado a manzanas o parcelas con equipamientos terciarios y comerciales complementarios y/o relacionados con la actividad portuaria, complementaria a la portuaria o de sus usuarios.
- **Institucional portuario:** destinado a aquellas áreas o parcelas con actividades y usos institucionales del Puerto o de las Instituciones relacionadas con el mismo, que fundamentalmente regulan su mantenimiento y renovación por razones de actualización de su actividad.



Figura IV.3.2.4.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Centros Integrados de Servicios Portuarios. Elaboración propia.

IV.3.3.1. Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero

Concepto y objetivos

- Conjuntamente con las actividades de servicios al pasajero incluidas en el interior de los Edificios Terminales del Aeropuerto, los Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero son áreas junto a esos Terminales para acoger el conjunto de dotaciones y servicios relacionados con los flujos de personas en el Aeropuerto, que requieren espacios propios en **Segunda Línea del recinto aeroportuario**.
- En el caso del Aeropuerto de Tenerife Sur, estos desarrollos han de estar directa y preferentemente relacionados con los tráficos turísticos (si bien no se excluyen otros tráficos y relaciones de tipo empresarial), y habrán de ser compatibles con el desarrollo de dotaciones y servicios en "destino", en los centros turísticos y poblacionales del sur de la isla.

Usos característicos

Estos Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero podrán incluir, con carácter orientativo, actividades que podrían agruparse en tres tipos de espacios:

- **Áreas Comerciales y de Servicios al Pasajero**, con Hoteles y Equipamientos Comerciales.
  - Los equipamientos comerciales se conciben destinados al uso y aprovechamiento de los usuarios del recinto aeroportuario, principalmente orientado al turismo. Los hoteles habrán de ser promovidos con carácter complementario y subsidiario, con un perfil específico que no entre en competencia con otras opciones en la isla.
- **Centros Dotacionales** relacionados con la centralidad que aporta el Aeropuerto:
  - Posibles equipamientos y dotaciones de diversa índole (Formación, Ocio, Cultura, etc.), siempre con carácter acotado y no competitivo con otras opciones en la Plataforma y el entorno territorial, y preferentemente relacionados con el turismo y/o la actividad aeroportuaria y aeronáutica.
- **Posible Centro Empresarial** de Actividades directamente relacionadas con el Aeropuerto.
  - A imagen de actuaciones similares en otros aeropuertos internacionales, y siempre a escala con un carácter compatible con otras actuaciones en la Plataforma.

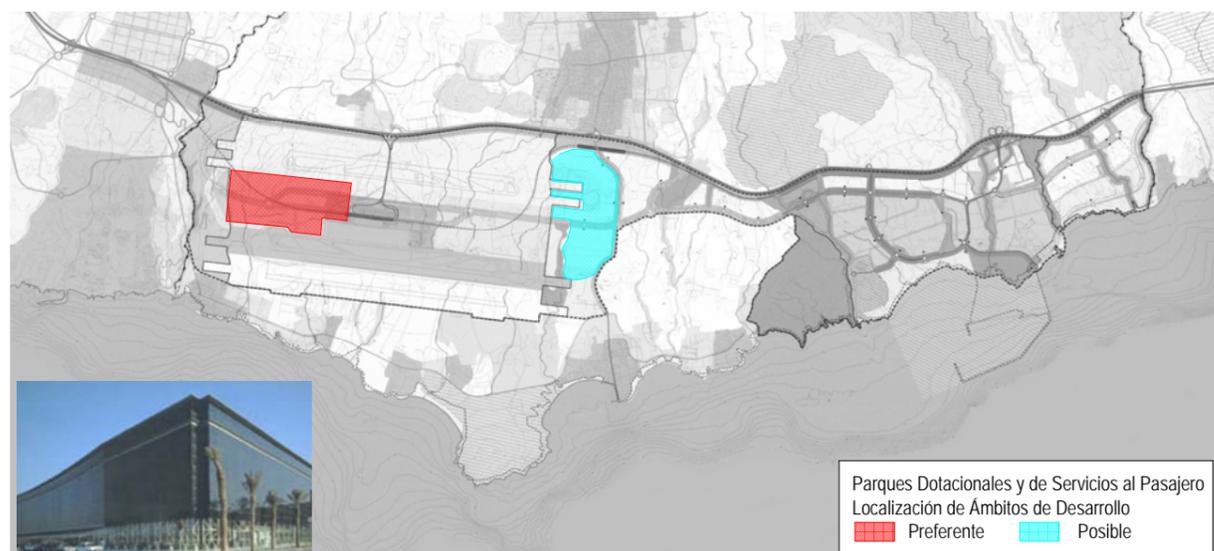


Figura IV.3.3.1.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero. Elaboración propia.

Nota: los contenidos de los Parques de Actividad en el recinto aeroportuario tienen, en este PTP, un carácter de recomendación.

IV.3.3.2. Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios

Concepto y objetivos

- Constituyen el "lado tierra" del conjunto de actividades del aeropuerto destinadas a la carga aérea y la logística asociada. Se distinguen por su carácter funcional las actividades con "lado aire" y las de segunda línea:
  - En las **instalaciones de Primera Línea** se realizan todas las funciones necesarias para el despacho de la mercancía desde la aeronave hasta el vehículo de distribución y viceversa. Los servicios mas frecuentes de primera línea, son los Edificios Terminales, Terminales de Courier, Integradores y Express, oficinas operacionales de los edificios terminales, control de seguridad, Aduanas, instalaciones mercancías especiales: estación de animales vivos, etc., áreas de carga, descarga y maniobra de camiones, en el lado tierra de los terminales.
  - Las **instalaciones de Segunda Línea** comprenden todas las actividades destinadas a prestar servicios adicionales al despacho de carga. Las actividades mas frecuentes de la segunda línea destinadas a la carga son: almacenes para transitarios, oficinas operacionales de transitarios y agentes de carga, centro de servicios administrativos y comerciales (bancos, restauración, tiendas, etc.), centro de servicios a vehículos y carga (mantenimiento, estación de servicio, etc.), viales de acceso y aparcamientos para camiones y turismos.

Usos característicos

Estos Parques de Actividad están destinados a los distintos operadores y agentes que integran la "comunidad de carga":

- Expedidores o consignadores.
- Agentes de Carga IATA.
- Transitarios. Agentes de Consolidación/Desconsolidación.
- Agente de Aduanas. Integradores.
- Agentes de Handling.
- Compañías aéreas de carga.

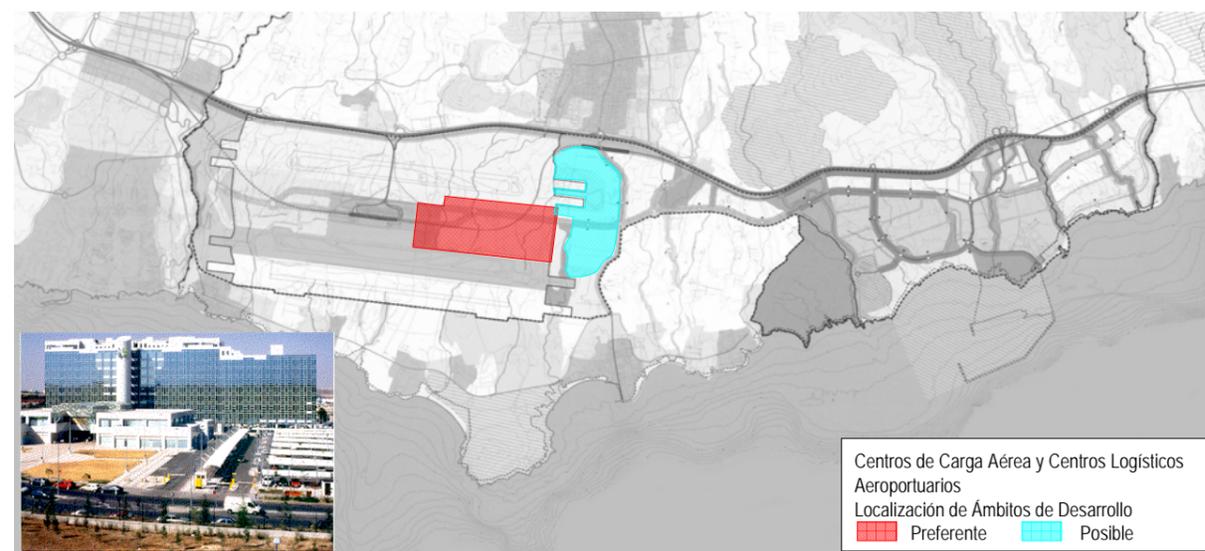


Figura IV.3.3.2.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios. Elaboración propia.

IV.3.3.3. Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves

Concepto y objetivos

• Los Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves están concebidos para el desarrollo de una Zona Industrial Aeronáutica dentro del Aeropuerto. Son áreas reservadas para la ubicación de empresas que realicen servicios y actividades industriales relacionadas con la aviación como el mantenimiento y reparación de aeronaves, tanto de avionetas y pequeños reactores particulares como de grandes aviones comerciales.

Localización funcional en el Aeropuerto

• Por el tipo de actividad que alberga los Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves, se exige por un lado, el acceso directo al lado aire, sin que se presente interferencia con la normal operación del aeropuerto y disponiendo de una plataforma suficiente con acceso a los hangares. Por otra parte las actividades complementarias exigen una relación directa con las de primera línea.

Usos característicos

- Mantenimiento y Construcción de Aeronaves:
  - Mantenimiento Mayor y Mantenimiento en Línea.
  - Talleres, oficinas, almacenes, etc., asociados al mantenimiento de aeronaves.
  - Centro de Formación de Mantenimiento.
  - Industria de Construcción Aeronáutica.
- Handling de Rampa:
  - Operadores de handling de Rampa, Mantenimiento y aparcamiento.
- Suministro de combustible a aeronaves comerciales.
- Aviación General.

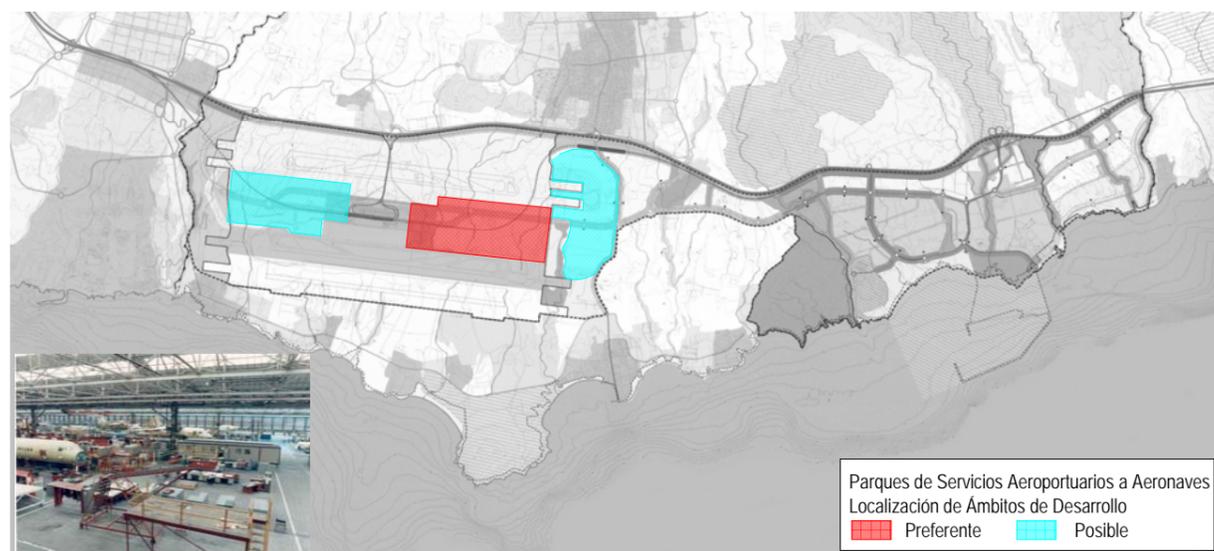


Figura IV.3.3.3.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves. Elaboración propia.

Nota: los contenidos de los Parques de Actividad en el recinto aeroportuario tienen, en este PTP, un carácter de recomendación.

IV.3.3.4. Parques de Servicios Aeroportuarios Generales

Concepto y objetivos

• Los Parques de Servicios Aeroportuarios Generales son áreas de desarrollo de toda una amplia gama de actividades relacionadas con el funcionamiento global del aeropuerto, habitualmente incluidas en las "Zonas Industriales" de los propios aeropuertos, y ordenadas en parcelaciones más o menos convencionales.

Localización funcional en el Aeropuerto

• Para ciertas actividades de los Parques de Servicios Aeroportuarios Generales se requiere el acceso directo al lado aire; no obstante, para la mayor parte de las mismas es suficiente y deseable una localización en segunda línea, bien relacionadas con la primera.

Usos característicos

- Catering:
  - Centro de preparación de Catering, Áreas de espera para atención a aeronave.
- Rent-a-car y Bus:
  - Bases operativas y Áreas de espera de Rent-a-car y Bus.
- Dotaciones aeroportuarias lado aire:
  - Naves modulares para pequeñas compañías con actividad lado aire, SEI, Señaleros.
- Dotaciones aeroportuarias lado aire - lado tierra:
  - Centro de Tripulaciones, Central de residuos.
- Dotaciones aeroportuarias lado tierra:
  - Naves modulares para compañías con actividad lado tierra, Bloque Técnico, Cocheras, Almacén.
- Centros de Servicios comunes a personas, vehículos y empresas.

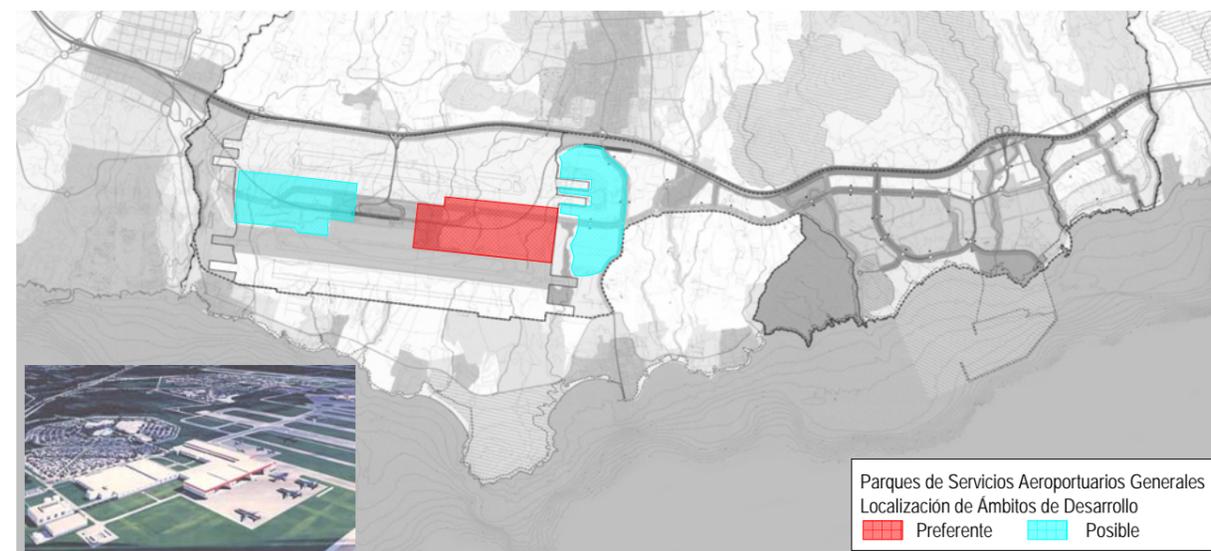


Figura IV.3.3.4.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques de Servicios Aeroportuarios Generales. Elaboración propia.

## IV.3.4.1. Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas

## Concepto y objetivos

- Los **Parques de Industrias Básicas** son áreas especializadas destinadas a la fabricación y elaboración primaria de productos o maquinaria, grandes cadenas de producción y montaje, transformación de materiales e instalación de grandes infraestructuras.
  - Las características dependerán principalmente de la relación en la zona con las cadenas de abastecimiento energético o de materia prima, cadenas de consumo de los productos elaborados (por ejemplo, otras industrias relacionadas) o cadenas de distribución en polos de transporte interregional como el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.
  - Las servidumbres y afecciones ambientales, los requerimientos de seguridad de las actividades (en consecuencia, la compatibilidad con otros usos en el entorno) y las dimensiones de las implantaciones son factores determinantes en la concepción funcional y de objetivos a medio y largo plazo en Parques Industriales.
- Los **Parques de Infraestructuras Energéticas** están altamente especializados en la producción y distribución de energía eléctrica, en el almacenamiento y transformación de combustibles fósiles, y en general, en la integración de los sistemas y recursos asociados.
  - En el ámbito de la Plataforma Logística del Sur se concentran actualmente grandes implantaciones que pueden ser consideradas Parques de Infraestructuras Energéticas, UNELCO y DISA, y que convierten a Granadilla en el principal foco energético de la Isla. La mejora del abastecimiento de combustibles con el Nuevo Puerto Comercial va a incrementar las actividades propias y a demandar nuevas instalaciones.
  - El objetivo de la creación de estas áreas específicas es la integración de recursos y oportunidades (calor residual, desalación de agua, gases, etc.), la creación de sinergias, la concentración de afecciones (ambientales y riesgos) y sus correspondientes acciones correctoras.



Figura IV.3.4.1.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas. Elaboración propia.

## Características

- La planificación de Parques Industriales y Energéticos es una tarea altamente especializada en función de la tipología concreta de actividades, que necesita consideraciones complementarias:
  - los factores de producción industrial de las empresas que específicamente vayan a localizarse en el Parque, con implicaciones en la compatibilidad entre distintas instalaciones;
  - la calidad del conjunto-soporte de las actividades, especialmente en las infraestructuras, planteadas de forma faseada;
  - y la inserción del conjunto en el territorio y medioambiente local, con sus posibilidades de sinergias con actividades colindantes.
- La ordenación compatibilizará un posible tejido de empresas de distintas dimensiones con la creación de grandes áreas monoempresa, parques de proveedores asociados, zonas específicas de infraestructuras, etc. Las grandes superficies deben asegurar el cumplimiento autónomo de servicios, desde el aparcamiento hasta la depuración de aguas y recogida selectiva de residuos, etc.
- Además de la evidente escala de desarrollo, especialización de infraestructuras, fuertes inversiones, etc., es necesario considerar en la planificación y la gestión activa la compatibilidad de actividades en el ciclo vital del propio Parque y los de su entorno.
- La implantación de medidas de control y correctoras frente a riesgos ambientales y accidentes es extremadamente importante, y requerirá acciones que escapen a la planificación urbanística.
- Será necesario plantear la posibilidad de dotación de infraestructuras de distribución especializada o combinada con el resto de la Plataforma, individualizando corredores energéticos y viarios, y resolviendo las servidumbres sobre el entorno.
- Los módulos pueden ser amplios, entorno a las 25 - 50 has. Ratio de empleo: 120 empleados por cada 10 has. (30 en oficinas y 90 en fábrica).

## Usos característicos

- Transformación y fabricación de productos básicos; fabricación de máquinas - herramientas.
- Factorías de manufacturación, ensamblaje, reparación, empaquetado, etc.
- Infraestructuras para la producción de energía. Transformación de productos derivados del petróleo. Almacenaje y distribución de combustibles.

## IV.3.4.2. Parques Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales mixtos)

## Concepto y objetivos

- Son los espacios básicos para el desarrollo de un tejido mixto de producción industrial y prestación de servicios en el nivel medio de las actividades económicas. Estos Parques acogen a la industria convencional o ligera, en condiciones compatibles con el entorno, y otros parques multifuncionales o terciarios.
- Se trata de áreas localizadas en emplazamientos estratégicos respecto a zonas urbanas o tejidos industriales de mayor complejidad, con buena calidad urbanística y ambiental. En áreas sin gran demanda industrial media, como la isla de Santa Cruz de Tenerife, pueden verse reforzadas a partir de los crecimientos especializados de Gran Industria y áreas tecnológicas de la PLS.
- El objetivo de la creación de un Parque Multifuncional es la dotación de suelo en condiciones de compatibilidad y flexibilidad de oferta para la implantación de pequeñas y medianas empresas de producción, servicios empresariales, enclaves industriales limpios, talleres, el almacenaje y la distribución. Se corresponde con los Polígonos Industriales mixtos convencionales.
- La incidencia ambiental y los riesgos de contaminación o accidente en los procesos e instalaciones deben ser nulos o de control y corrección asumibles en un tejido empresarial mixto, mediante sistemas individualizados (depuradoras, filtros, etc.).



Figura IV.3.4.2.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques de Industria Ligera y Multifuncionales. Elaboración propia.

## Características

- La planificación debe proporcionar una estructura flexible, con márgenes de crecimiento, con posibilidad de establecer en buenas condiciones usos y demandas de superficie diversas. La dimensión mínima del Parque puede ser de 10 has, con módulos de crecimiento de 5 -10 - 20 has; el ratio de empleo es de 200 empleados por cada 10 has.
- La calidad urbanística y del medio empresarial se basa, en primer lugar, en la ordenación de parcelas con densidades de edificación medias y baja ocupación, que posibilitan la disposición en su interior de áreas de movimiento de camiones y alta capacidad de aparcamiento privado.
- Los Parques Multifuncionales son muy sensibles a etapas largas de baja ocupación empresarial, por imagen, escasa carga sobre las actividades de servicios e implicación en los costes de mantenimiento. El faseado de actuaciones y la flexibilidad en la reconversión de modulaciones de parcelas facilita respuestas rápidas al mercado.
- El rango de parcelaciones debe ser amplio, desde 2.000 hasta 10.000 m<sup>2</sup>. La ordenación tiene que permitir con facilidad la reparcelación a modelos de distintas dimensiones, en función de la demanda. Se incorporarán áreas específicas para el desarrollo de minipolígonos o el desarrollo de un mercado inmobiliario de alquiler y venta de naves, con minipolígonos, adecuados a la pequeña demanda.
- La urbanización de estos Parques se adaptará a sus exigentes condiciones de uso, con un intenso tráfico de camiones e importantes movimientos de vehículos ligeros; se reservarán áreas especializadas para el aparcamiento de vehículos pesados, y zonas de carga y descarga y aparcamientos en el interior de las parcelas, evitando el deterioro y ocupación del espacio público. Los viarios aportan mayor oferta de aparcamiento colectivo, con ajardinamiento de espacios libres, buena urbanización, señalética, etc.
- La tendencia de crecimiento de dimensiones de las instalaciones aconseja la realización de plataformas amplias y con pendientes interiores bajas (del 4% en general).
- Están restringidos los usos contaminantes y con riesgos medioambientales, mientras que la normativa debe estar abierta a la implantación de actividades diversas, como oficinas, almacenaje, montaje, producción y talleres.
- Es conveniente la implicación directa de los empresarios en la gerencia del Parque directamente relacionada con la entidad centralizada de la Plataforma, para la aprobación de nuevos usos y actividades, la conservación, mantenimiento y vigilancia, siempre con costes ajustados. Infraestructuras de telecomunicación avanzadas, con capacidad para adaptarse a nuevos requerimientos tecnológicos.
- Las dotaciones se diseñarán al servicio de los usos característicos del Parque y de la elevada población de empleados que genera: oficinas comerciales, servicios de formación, salas de reunión, guarderías, zonas de restauración y deportivas, etc., pueden integrarse en un único centro administrativo y comercial.

## Usos característicos

- Fabricación, reparación, almacenaje y distribución, procesos industriales limpios y actividades logísticas de pequeña escala.
- En general los de pequeña industria, talleres y servicios, que pueden dar servicio a zonas urbanas o complementar cadenas productivas de grandes establecimientos industriales, fuera de sus recintos, actuando como parques de minoristas.
- Usos terciarios y comerciales en proporción reducida, y de forma complementaria a la actividad principal.
- Dotaciones e instalaciones de servicios públicos.
- Establecimientos industriales de producción limpia de dimensiones medias.

**IV.3.4.3. Parques Logísticos y de Distribución**

**Concepto y objetivos**

- Un Parque Logístico y de Distribución es una zona delimitada en el interior de la cual se ejercen, por diferentes operadores, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto de carácter interno-insular como con destino exterior.
- Está compuesto por diferentes áreas funcionales que incluyen instalaciones que entrañan la manipulación de mercancías. Acogen a empresas de transporte, almacenaje, manipulación, distribución de mercancías, etc., con restricción a las actividades productivas, pero incluyendo actividades logísticas de valor añadido.

**Distintas variantes de Parques Logísticos y de Distribución**

- La tipología de Áreas incluidas en un Parque Logístico y de Distribución puede ser el siguiente:
  - **Plataforma de transferencia y distribución:** áreas en la que se localizan las naves de consolidación y desconsolidación de cargas. En ellas no se realiza almacenaje, sino que existe transferencia de mercancías entre los vehículos y/o equipos de transporte.
  - **Plataformas de almacenamiento y distribución (Distriparks):** áreas logísticas, generalmente de carácter insular o regional, con todos los servicios y equipamientos necesarios para llevar a cabo las actividades de almacenamiento y distribución. En ellos se implantan tanto los departamentos logísticos de empresas productoras como empresas de distribución, operadores logísticos, empresas de almacenaje, etc.
  - **Áreas logísticas especializadas o monofuncionales:** como áreas monofuncionales se entienden aquellas que forman parte de una plataforma logística, pero que están dedicadas en exclusiva al almacenamiento-distribución de productos específicos: agroalimentarias, coches, graneles, mercancías peligrosas, etc.



Figura IV.3.4.3.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Logísticos y de Distribución. Elaboración propia.

**Tipologías y características de instalaciones en Parques Logísticos**

- Los Parques Logísticos y de Distribución deben disponer de una amplia gama de ofertas diferenciales capaz de acoger la demanda potencial de los futuros usuarios de la misma. Esta oferta diferencial deberá recoger distintos aspectos como:
  - **Una oferta que responda a distintas composiciones y mezclas de actividades:** empresas con una actividad preponderante de almacenamiento cubierto, con otros tipos de almacenaje, actividades decisionales ligadas a la logística en oficinas, otros servicios logísticos, actividades de transformación, etc.
  - **Una oferta variada para empresas en muy distinto grado de maduración y desarrollo interno de actividades:** empresas con todos los servicios internalizados, posibilidad de empresas con servicio de handling colectivo, empresas con otros servicios mancomunados, pequeños complejos de una empresa, etc.
- En general, los Parques Logísticos requieren una topografía de gran planeidad, con pendientes medias inferiores al 2%, y con grandes extensiones muy regulares, que permitan una optimización de las instalaciones y sus patios de maniobra.
- La conectividad de los Parques Logísticos ha de ser muy buena tanto con el Puerto y Aeropuerto como con los accesos al eje TF-1, de distribución insular.
- Uno de los requerimientos básicos de los modernos Parques Logísticos es la necesidad de un sistema muy eficiente de seguridad. Ello conlleva en muchos casos el control de accesos y la seguridad en el perímetro, con lo que se adoptan tipologías de Parques cerrados con control, con acceso único o doble, y no integrados en continuidad con la red viaria normal de un polígono o zona industrial.
- Esta variedad de demandas conlleva la adopción de una serie de tipologías de oferta, compatibles con la funcionalidad de cada empresa, de forma que se garantice en todo caso la armonía y calidad empresarial del conjunto del Parque. En base a ello, como ejemplo, se podrían disponer las siguientes tipologías edificatorias:

**Tipología I: Almacenes con oficinas, en parcela individual**



**Tipología II: Almacenamiento con oficinas, en edificios integrados**



Imágenes IV.3.4.3.2. Tipologías y características de instalaciones en Parques Logísticos.

## IV.3.4.4. Parques Empresariales Terciarios y Centros de Integrados de Servicios

## Concepto y objetivos

- Los **Parques Empresariales Terciarios** Son espacios para el desarrollo de usos principalmente terciarios y de servicios, que incrementan la competitividad y la capacidad empresarial de áreas empresariales maduras. De dimensiones ajustadas a una demanda muy variable, combinan la localización de grandes empresas en edificios aislados con miniparques y edificios compartidos por pequeñas empresas.
- Los **Centros de Servicios** son ámbitos principales de cualificación de los nuevos Parques de Actividad y surgen, en áreas avanzadas, con el fin de dotar de servicios a las personas y empresas de polígonos industriales tradicionalmente alejados de los núcleos urbanos. La influencia de los servicios y usos de centralidad a desarrollar en el Centro de Servicios se debe extender a todas las áreas de actividad, actuando como ensamblaje de las distintas funciones que se desarrollen en el Parque.

## Características

- Se trata de tipologías de densidad baja y media con alta calidad visual, urbanística y funcional, para la implantación de sedes empresariales, miniparques y edificios multipropietario, con una fuerte identidad, dentro de un entorno de usos mixtos.
- La localización y diseño funcional de un Centro de Servicios estará basado en criterios de flexibilidad y modularidad de los servicios y edificaciones, para posibilitar la adaptación en el tiempo a demandas y la propia evolución del Parque. La ordenación ha de propiciar la obtención de un ambiente integrado con los focos principales de la Plataforma, con calidad comercial, funcional y empresarial, con la necesaria segregación de grupos de actividades y la ordenación por sub-áreas funcionales.
- En la ordenación general han de aplicarse criterios de flexibilidad para la implantación de distintos rangos de superficies y alternativas de diseño del espacio privado. Es fundamental mantener bajas ocupaciones de suelo en las parcelas, con el fin de reservar una dotación de aparcamiento amplia en el interior de las parcelas e implantar jardines privados.
- En la urbanización, se trata de espacios públicos de alta calidad, con hitos específicos (viario, señalética, jardinería, pavimentación, etc.), creando un paisaje interior arbolado y ajardinado, diferenciado del entorno. Las infraestructuras (principalmente telecomunicaciones) deben prever la incorporación de cambios tecnológicos.
- La topografía es un condicionante de menor importancia que en el resto de áreas de actividades económicas en el trazado viario. En todo caso las parcelas deben ser relativamente homogéneas, y la solución de límites entre parcelas y viarios se resolverá con calidad.



Figura IV.3.4.4.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Empresariales Terciarios y Centros Integrados de Servicios. Elaboración propia.

## Usos característicos

- Sedes empresariales y de la administración; empresas de comunicación, prensa, televisión, con necesidad de espacio para la producción.
- Centros de proceso de datos, call centers, compatibles con usos productivos avanzados y tecnológicos.
- Servicios privados directos a otras actividades económica: instituciones financieras, seguros, restauración, áreas de representación, etc.
- Los usos predominantes y compatibles de un Centro de Servicios son los de interés público y social específicos de un Centro de Servicios a las Empresas
  - Servicios de administración del parque – polígono.
  - Servicios públicos a las empresas. Salas polivalentes, auditorios, salas de conferencias, congresos y exposiciones, equipamiento cultural.
  - Servicios comerciales y hoteleros.
  - Oficinas.
  - Servicios al vehículo y los transportistas.
  - Servicios complementarios, usos de almacén con carácter de servicio complementario.
  - Dotaciones, Centro Sanitario y de primeros auxilios, guardería, etc.

#### IV.3.4.5. Ecoparques

##### Concepto y objetivos

- Los **Ecoparques** son ámbitos empresariales con empresas y actividades que colaboran intencionalmente en la mejora del rendimiento ambiental de sus esquemas productivos con el fin de mejorar su rendimiento económico.
- Tipología novedosa y con pocas experiencias en activo, se han confundido habitualmente con parques de reciclaje. Sin embargo, los Ecoparques constituyen un auténtico ecosistema activo y de desarrollo a largo plazo, que puede estar cerrado en un parque especializado o relacionarse con un área discontinua, a nivel regional o comarcal, con áreas urbanas, agrícolas o con usos no industriales.
- La planificación de un Ecoparque está basado en la integración de dinámicas diversas:
  - Conversión de residuos en materia prima para otras actividades.
  - Cogeneración de energía.
  - Comparten infraestructuras ambientales, mejorando la escala de trabajo.
  - Complementan procesos de tratamiento de residuos y depuración, minimizando los desechos globales.
- La integración y colaboración constituye un beneficio colectivo mayor que la suma de beneficios de los procesos realizados de forma individual. Los beneficios serán para la industria, el medioambiente y la comunidad.

##### Características

- El diseño de Ecoparques no es un proceso cerrado, sino que requiere la gestión continuada y en distintas etapas de la integración de los elementos del ecosistema industrial, organizando e incorporando a largo plazo, en distintos escenarios, las posibles cadenas de recursos. Se trata de una tarea que requiere la existencia de una autoridad del Parque, que asuma la responsabilidad del desarrollo, el control y programación de las actuaciones, el manejo de información y datos empresariales, y tenga una cierta capacidad ejecutiva sobre los propietarios. Es necesario por tanto un amplio consenso entre las compañías instaladas. Requiere, además el trabajo especializado de equipos de ingeniería industrial y ambiental.

##### Usos característicos

- Las posibles tecnologías con mayor implicación en la generación de un ecosistema industrial serían:
  - Tecnologías de recuperación, reciclaje, reutilización y sustitución; Transporte; Tecnologías de monitorización y control ambiental; Tecnologías de comunicación; Tecnologías de eficiencia energética; Depuración y tratamiento de aguas residuales.



Figura IV.3.4.5.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Logísticos y de Distribución. Ecoparques. Elaboración propia.

#### IV.3.4.6. Parques Tecnológicos y Dotacionales

##### Concepto y objetivos

- Los **Parques Tecnológicos** constituyen una de las formas más maduras de planificación de los espacios para actividades económicas en Europa, articulando la concentración empresarial y dotacional con el desarrollo de iniciativas de investigación y desarrollo en el entorno local y regional. El Instituto de Energías Renovables (ITER) de Tenerife puede constituir un foco catalizador de actividades de alto nivel tecnológico, relacionado además con políticas avanzadas de relación entre energía y sostenibilidad.
- Conceptualmente, los Parques Tecnológicos responden a planteamientos y objetivos comunes. Según la APTE, Asociación de Parques Científicos y Tecnológicos de España, "se trata de un proyecto generalmente asociado a un espacio físico, que mantiene relaciones formales y operativas con las universidades, centros de investigación y otras instituciones de educación superior; está diseñado para alentar la formación y el crecimiento de empresas basadas en el conocimiento de otras organizaciones de alto valor añadido pertenecientes al sector terciario, normalmente residentes en el propio Parque; finalmente, posee un organismo estable de gestión que impulsa la transferencia de tecnología y fomenta la innovación entre las empresas y organizaciones usuarias del Parque."
- Se denominan **Parques Dotacionales** a las nuevas actuaciones para el desarrollo de grandes equipamientos que dan respuesta a estrategias institucionales para el desarrollo social y económico intersectorial, como son los Recintos Feriales y de Exposición, centros de congresos, etc.

##### Usos característicos

- El concepto de Parque Tecnológico no está restringido a usos concretos. En todo caso, la integración en la Plataforma del ITER como área de investigación en energías renovables (con un campo eólico propio), las potentes infraestructuras energéticas existentes (UNELCO, DISA) o futuras, y la formación de un tejido industrial, podrían orientar las actuaciones hacia desarrollos específicos de gran interés estratégico.

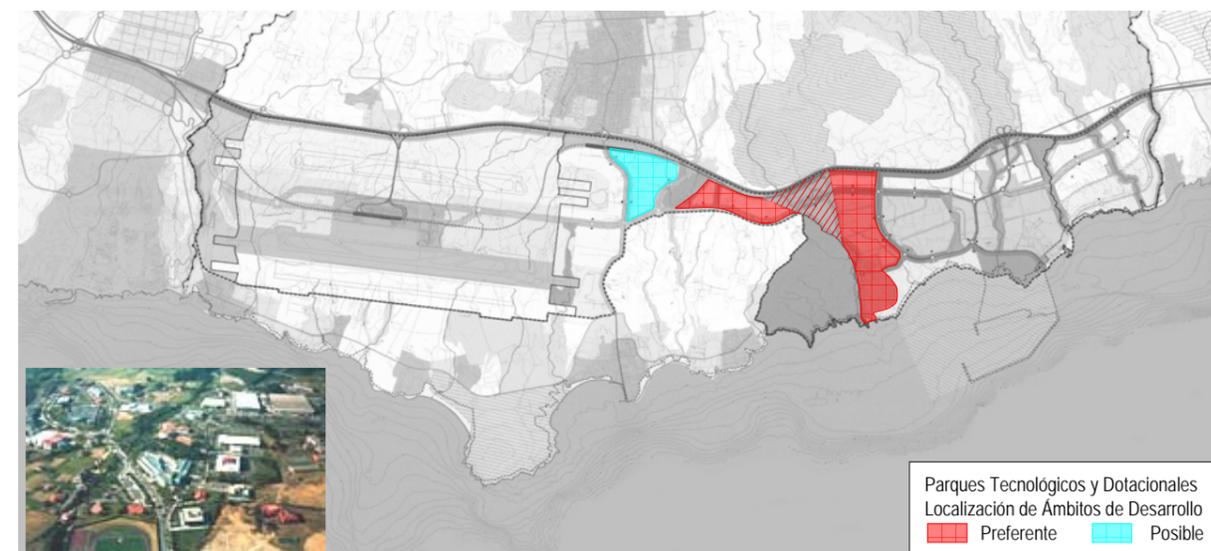


Figura IV.3.4.6.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Tecnológicos y Dotacionales. Elaboración propia.

**IV.3.4.7. Parques Científicos, de Ocio y Medioambientales**

**Concepto y objetivos**

- Los **Parques Científicos, de Ocio y Medioambientales** se establecen con el objetivo de situar actividades que aprovechen el máximo grado de adecuación e integración con el soporte físico, el medioambiente y el paisaje existente. Estos permitirán una buena accesibilidad hacia la población, estableciendo un nexo humano con la naturaleza.
- Se localizan preferentemente en ámbitos con una significativa caracterización medioambiental, y pueden estar en coordinación con otras actividades en su entorno inmediato: Parques Empresariales, Parques Terciarios, Centros Integrados de Servicios y Parques Tecnológicos y Dotacionales.
- Pueden establecerse a modo de elementos “potenciadores” situados en el entorno de áreas medioambientales, próximos a ámbitos de protección natural, junto a “corredores verdes”, etc., permitiendo la continuidad y permeabilidad entre ellos y aprovechando sus sinergias. Pueden ser incorporados al Sistema General de Espacios Libres.

**Características**

- Requieren una integración medioambiental y paisajística en el medio físico en el que se localizan y en el Sistema General de Espacios Libres propuesto.
- Máxima adecuación topográfica de los usos que se establezcan.
- La localización y diseño, tanto de la edificación como de la urbanización que sea necesaria para acceder a ella, estará igualmente basada en criterios de máxima integración y adecuación ambiental y paisajística, con una calidad constructiva adecuada.

**Usos característicos**

- Usos científicos y tecnológicos en coordinación con las actividades implantadas en el ITER (energías renovables, etc.).
- Concentración de equipamientos y dotaciones propias de la PLS y del Polígono Industrial compatibles con la caracterización medioambiental del ámbito (relacionados con actividades deportivas, etc.).
- Actividades ligadas al Ocio, a la naturaleza y a su aprendizaje (paseos y rutas peatonales, aulas de la naturaleza, centros de estudios medioambientales y de ecosistemas, ámbitos botánicos, etc.).



Figura IV.3.4.7.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Científicos, de Ocio y Medioambientales. Elaboración propia.

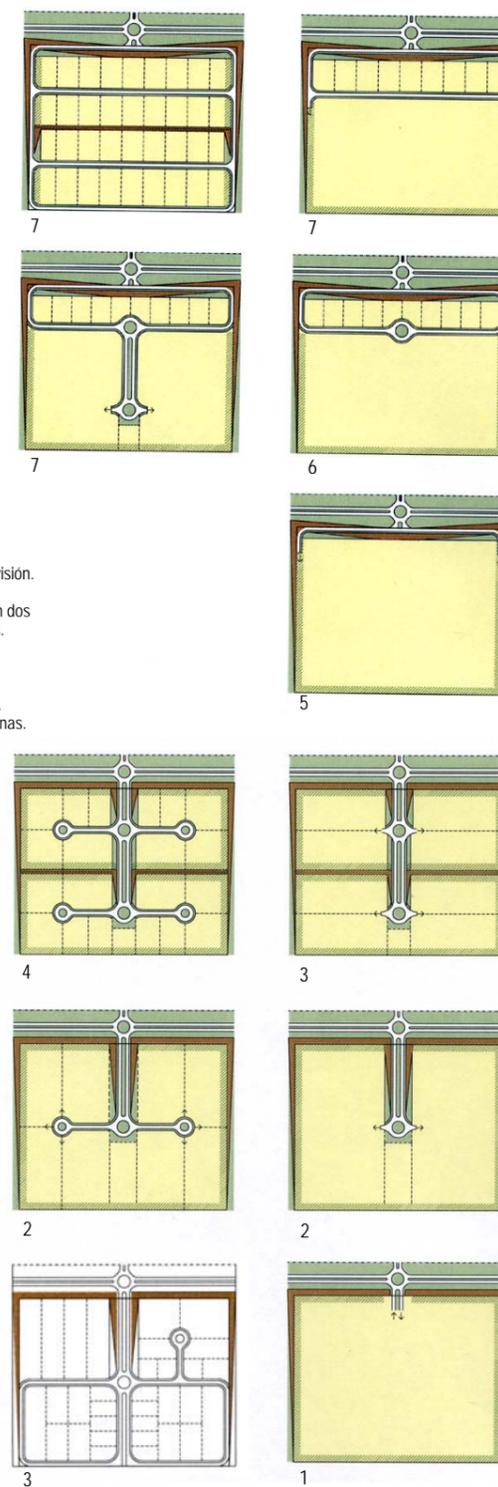
IV.3.5.1. Buenas prácticas y criterios básicos

La planificación de Parques de Actividad está en continuidad con las recientes experiencias de diseño de proyectos de espacios de actividades económicas. Independientemente de las posibles normativas del planeamiento, es posible plantear un conjunto abierto de criterios de referencia o buenas prácticas de coordinación comunes a estas áreas.

<b>Funcionalidad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adecuación de la ordenación general a los requerimientos de las empresas y actividades implantadas: dimensiones de parcelas, requerimientos de seguridad y control, necesidades de accesibilidad diferenciada.</li> <li>Disponibilidad de productos parcelarios e inmobiliarios variados.</li> <li>Dotación de infraestructuras especializadas -energéticas, ambientales y de transporte- de acuerdo a su escala y capacidad.</li> </ul>
<b>Flexibilidad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ordenación que posibilite los cambios que se van a producir en el proceso de promoción, comercialización y explotación</li> <li>Ordenación básica en distintas unidades de ejecución y supermanzanas en su interior, subdivisibles de distintas formas.</li> <li>Intercambiabilidad de usos y actividades dentro de un esquema prioritario de ordenación, facilitada por las edificabilidades racionales adoptadas.</li> </ul>
<b>Amplitud del viario y capacidad de aparcamiento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Racionalidad en la ordenación general, con ámbitos especializados según las necesidades de movilidad de cada zona funcional.</li> <li>Amplia capacidad de aparcamiento general, con disposición variada entre el viario, interior a las parcelas y en áreas específicas para camiones y visitantes.</li> </ul>
<b>Aprovechamiento racional</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adecuación de los parámetros urbanísticos entre el máximo aprovechamiento del conjunto y las necesidades realistas de las parcelas.</li> <li>Análisis de la coherencia entre los resultados de los parámetros: número de empleados, necesidades de aparcamiento, movilidad de camiones, capacidad del viario y del aparcamiento, etc.</li> </ul>
<b>Modularidad y reservas de crecimiento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistema de ordenación y desarrollo mediante fases modulares, con posibilidad de ofertar inicialmente parques reducidos que se amplíen a medio y largo plazo, con capacidad de crecimiento por unidades o "módulos" definidos en base a su contenido funcional, de promoción y gestión.</li> <li>Consideración desde el planeamiento general y las primeras fases de planeamiento de reservas de crecimiento a largo plazo.</li> <li>Diseño de una estructura o directrices básicas a largo plazo que contemple la ordenación del espacio, usos, infraestructuras y gestión, y sea adecuada con un diseño inicial realista y de dimensiones estrictas.</li> </ul>
<b>Enfoque comercial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aprovechamiento de los puntos y fachadas de máximo atractivo del ámbito, para ordenar en los mismos los usos y actividades más representativos y optimizar la viabilidad del conjunto.</li> <li>Reserva, también a largo plazo, de áreas con alto valor comercial para la localización de servicios y empresas cualificados de difícil implantación antes de la consolidación de la actuación.</li> </ul>
<b>Integración con el entorno ambiental y urbanístico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ordenación de zonas verdes en relación con el entorno paisajístico, como áreas de protección entre usos, evitando la formación de traseras "sucias" y barreras urbanas.</li> <li>Relación de la trama viaria, de los usos y actividades con posibles áreas urbanizadas, mejorando los estándares de accesibilidad y dotacionales del entorno.</li> <li>Integración en la escala local de servicios y actividades, complementando equipamientos y la rentabilidad de las instalaciones de servicios.</li> </ul>

Alternativas de ordenación

- La ordenación de Parques de Actividad debe responder a un nuevo concepto industrial, y no a una trama urbana convencional resultado un reparto homogéneo, integrando las necesidades de las empresas, regularidad y economía de las redes viarias y de servicios, topografía del terreno, parcelación y flexibilidad de crecimiento y transformación.
- Los esquemas adjuntos reflejan distintas alternativas de ordenación, desde el Parque de Actividades Monocliente, hasta la unión de distintos Parques en un solo ámbito de ordenación convencional.



1 Parque con acceso central desde glorieta central, sin división.  
2 Parque con acceso central.  
3 y 4 Parque con acceso central en rampa a plataforma en dos niveles. Alternativa de división en manzanas.  
5 Parque con acceso central en rampa al corredor viario.  
6 La primera plataforma se localiza en un nivel intermedio.  
7 Alternativas de ordenación.  
8 Acceso lateral al parque de actividades, viario en rampa.  
9 alternativa de ordenación y división parcelaria en manzanas.

Figura IV.3.5.1.1. Alternativas de ordenación de los Parques de Actividad. Elaboración propia.

## IV.3.5.2. Viario interior de los Parques de Actividad: recomendaciones de estructura y características

- El viario es el primer elemento estructurante en la ordenación de un Parque de Actividad. La ordenación de viarios en manzanas y áreas funcionales debe resolver fundamentalmente, además de los requerimientos de circulación, la salida continua de vehículos pesados desde las parcelas, diseñarse con velocidad reducida, secciones suficientes para el aparcamiento y maniobra de vehículos.
- En función de las actividades de las zonas en que se divide el Parque, pueden formalizarse áreas especializadas: con mayor dotación de áreas de movimiento de salida de carga y descarga, con capacidad de coexistencia con el movimiento de peatones y el aparcamiento, con características técnicas diferenciadas (movimiento y peso de vehículos, trazado de redes aéreas), una urbanización más austera, etc. La jerarquía y especialización de las distintas calles se realizará mediante el diseño de la sección, la formación de sectores de movilidad diferenciada (en base al diseño de pavimentos, calidades y límites).

## Accesos viarios a un Parque de Actividad

- El número de accesos y su disposición espacial debe coordinarse con las posibles condiciones de seguridad y control de accesos, así como con las condiciones legales de propiedad y mantenimiento del viario.
- La existencia de un único acceso facilita la implantación de sistemas de control del conjunto del Parque, pero puede inducir problemas funcionales (aumento significativo de las distancias interiores a recorrer, problemas de accesibilidad interna, peligro de saturación en los puntos de entrada, interferencias entre tráfico pesados y ligeros, etc.). En este caso, es recomendable disponer siempre que sea posible alguna salida complementaria de emergencia, si el parque es de gran dimensión.
- En el caso de un Parque integrado con los colindantes, se procurará un mallado de viario en continuidad del mismo, pero siempre tratando de concentrar las entradas y salidas del conjunto en pocos puntos.

## Viarios de distribución

- Ejes situados en el interior del Parque de Actividad, que partiendo desde los accesos principales formen la estructura troncal o malla de primer orden del conjunto. Es un sistema de accesos amplio y flexible, formado por un sistema viario central de gran capacidad, con entrada a las Áreas de Actividad mediante rotondas, sin acceso directo de parcelas.
- Debido a su función "troncal" de distribución, directamente relacionado con los accesos principales, debe limitarse la localización de accesos a parcelas, áreas de maniobra de atraque y aparcamiento de vehículos. Se evitará especialmente la localización de parcelas pequeñas en sus frentes.
- Independientemente de su relación directa con zonas verdes, son ejes representativos que necesitan arbolado en aceras, medianas y glorietas.
- Las glorietas son el principal mecanismo para el control de la velocidad, y la organización de giros.
- La localización de aparcamiento en el borde de calzada se realizará solo cuando las condiciones de visibilidad lo permitan, evitando la ordenación en batería por su peligrosidad.
- Se reservarán bandas de servicio compatibles con las medianas y aceras para la disposición de infraestructuras.
- Es posible plantear los ejes de distribución como corredores sin acceso directo a parcelas ni aparcamiento en paralelo, y por tanto con un tráfico más fluido y secciones más reducidas. Desde éstos, y mediante glorietas se da entrada a los Parques de Actividad con acceso único y viario interno. En ese caso, y combinado con bandas verdes, el viario puede absorber desniveles del terreno.

## Calles locales de acceso a parcelas

- Las calles que rodean las manzanas comunes y dan acceso directo a las parcelas han de ser funcionalmente polivalentes. En lo posible, contendrán elementos de disuasión de la velocidad: minirrotondas franqueables, cambios de pavimento en intersecciones y pasos de cebra, etc.
- Han de dimensionarse con espacio suficiente para el giro y maniobra de camiones en las entradas a parcelas, y el aparcamiento de vehículos ligeros de visitantes.

## Viarios especializados

- Puede ser necesario, en ciertos Parques de Actividad, la especialización de áreas funcionales dentro de la malla general, con diferentes dimensiones: maniobra de vehículos, espacios representativos, etc.

## Aparcamiento

- La dotación suficiente de plazas de aparcamiento es imprescindible para el correcto funcionamiento a largo plazo de todo Parque de Actividad. En el caso de la PLS, con apoyo de transporte público previsiblemente problemático, debe dotarse a cada Parque de las plazas de aparcamiento adecuadas.
- La planificación de cada Parque de Actividad habrá de incluir el análisis específico de las necesidades de aparcamiento de su actividad. Como valores de referencia, se señalan los siguientes:
  - 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de oficinas.
  - 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup> de almacenes
  - 1 plaza de aparcamiento por cada 40 m<sup>2</sup> de edificio industrial.
- Habrán de analizarse, por otra parte, las necesidades de estacionamiento de vehículos pesados. Se tratará, en la medida de lo posible, derivar hacia aparcamientos especializados y vigilados, incluidos en áreas de servicios de forma profesionalizada y controlada.
- El aparcamiento de vehículos ligeros debe resolverse en la mayor medida posible entre las siguientes alternativas:
  - Aparcamiento privado en el interior de parcelas.
  - Aparcamiento público en el borde de viario, en zonas del viario que no perjudiquen la seguridad del tráfico y la maniobra de camiones.
  - Playas o parcelas de aparcamiento concentrado, públicas, en paquetes correctamente urbanizados, en relación con las áreas de servicios y las zonas de mayor densidad.
  - Bolsas de aparcamiento en zonas de naves adosadas, con viarios restringidos, y en general, con buenas condiciones de sombra y seguridad.

## **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 Red de Comunicaciones Viarias, base de la estructura general de la PLS.

Los grandes ejes de comunicaciones internos de la PLS ponen en relación sus Áreas Funcionales entre si y con el conjunto de la Isla, y delimitan los ámbitos de desarrollo de actividades. Estos grandes ejes viarios se establecen como la estructura básica del conjunto de la Plataforma.

### Estructura de la Red de Comunicaciones Viarias de la PLS.

La Red de Comunicaciones Viarias de la PLS consta fundamentalmente de los siguientes elementos:

- TF-1: Eje de relación general de la PLS con el resto del territorio insular.
- Corredor Central de la PLS.
- Ejes de acceso a la Plataforma y enlaces con la TF-1.
- Otros Ejes básicos de Distribución interior de la PLS.
- Sistema viario interior de cada sector y ámbito de actividad de la PLS.

#### ► La TF-1: conectividad general de la PLS con el sistema viario insular.

La Autopista TF-1 es el gran eje territorial del Sur y el único con capacidad para articular el movimiento rápido de todo tipo de vehículos entre Santa Cruz de Tenerife y el Sur de la Isla.

Limitando por el norte a toda la PLS, la TF-1 se convierte en el gran eje de acceso general a la Plataforma, a la que dota de múltiples oportunidades de conexión, y condiciona en un sentido lineal la propia estructura interior de la misma.

#### ► Corredor Central de la PLS.

El **Corredor Central** supone la propuesta viaria fundamental de articulación interna de la PLS a **corto-medio plazo**. Paralela a la autopista, se constituye en alternativa interna de canalización de relaciones y tráficos entre las distintas Áreas Funcionales.

Se propone la prolongación en la **Zona Central**, permitiendo la conexión entre Aeropuerto y Nuevo Puerto Comercial.

A **largo plazo** el Corredor Central se podrá constituirse por diversos tramos, a partir del tramo existente en el ámbito del Polígono Industrial, como trazados posibles se proponen:

- **Prolongación Este del Corredor Central**, que articula la banda superior de la Zona de Reserva Portuaria, fachada a la Autopista TF-1. Enlaza a través del Sector SP2-01 con el viario existente del Polígono Industrial y con el Enlace 2 propuesto de la TF-1. Habrá de estudiarse su coordinación para no afectar a las instalaciones de DISA.
- El Corredor Central conecta con el Aeropuerto en su extremo oriental, y se prolonga en su interior a través del **Sistema Viario Central del Aeropuerto**, que conecta sus dos nuevos enlaces, Este y Oeste, entre si. La ampliación del campo de vuelos del Aeropuerto según el Plan Director del Aeropuerto conlleva la eliminación del actual acceso al mismo.

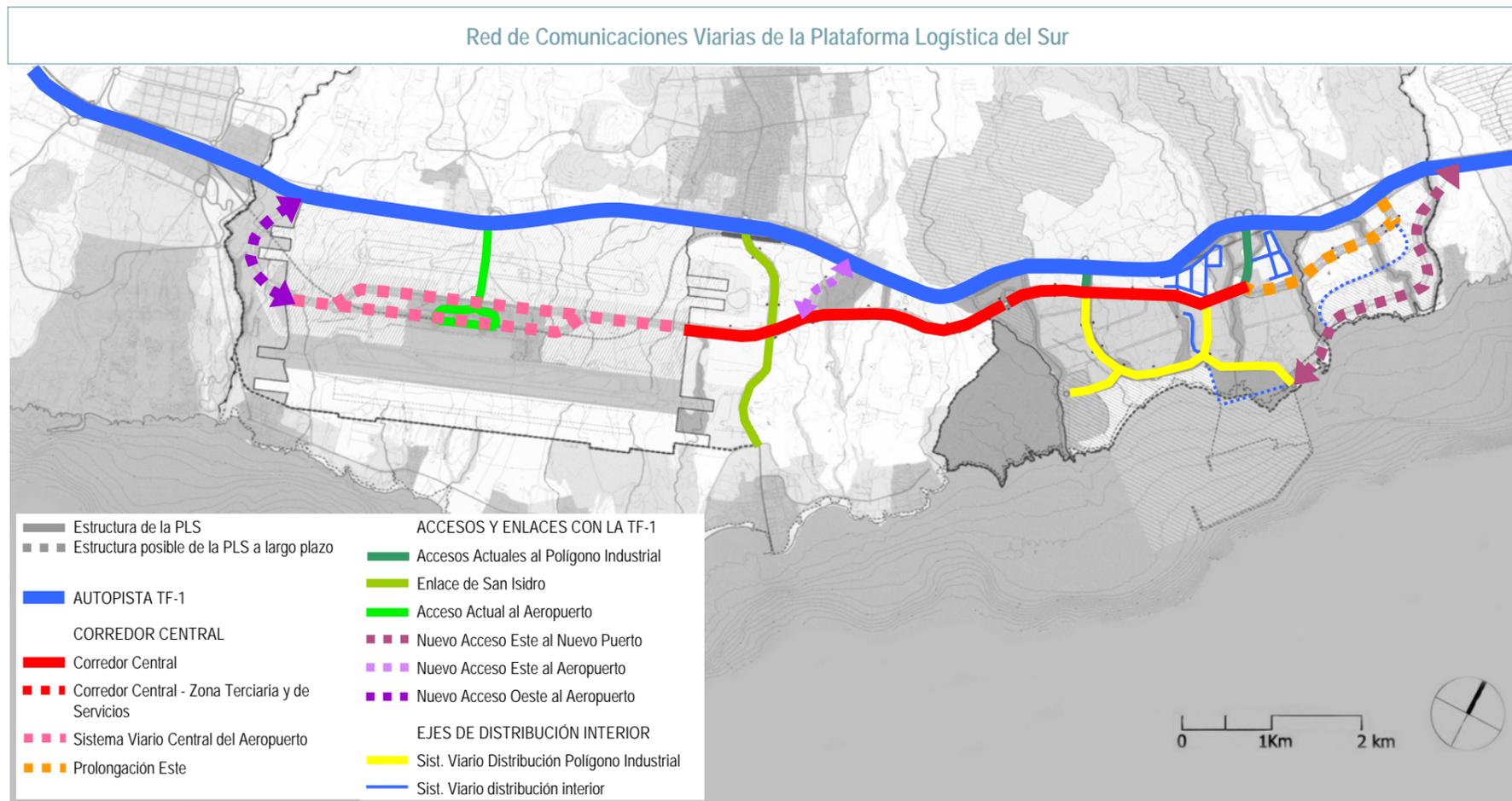


Figura IV.4.1.1.1. Esquema de Ordenación: Red de Comunicaciones Viarias de la PLS. Elaboración propia.

#### ► Ejes de Acceso a la Plataforma y enlaces con la TF-1.

La PLS se conecta con la Autopista TF-1 a través de los siguientes Ejes de Acceso, que comunican directamente con el Corredor Central, Puerto y Aeropuerto:

- Los dos **tramos de acceso actuales al Polígono Industrial, este y oeste**, que comunican con el Sistema Viario de distribución del Polígono.
- **Enlace de San Isidro**, conexión entre la TF-1 y la carretera TF-64 que dota de accesibilidad a la zona costero-turística de El Médano.
- **Actual Acceso al Aeropuerto de Tenerife Sur**, permite el acceso a las actuales instalaciones, condicionado a medio-largo plazo por la ampliación del Aeropuerto.

#### Posibles Enlaces a largo plazo, de nueva construcción (constituidos en Accesos Principales):

- **Nuevo Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla**: eje de nuevo desarrollo que conecta al puerto con la Autopista TF-1 y con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- **Nuevo Acceso Este al Aeropuerto**, conexión del aeropuerto con la autopista, en continuidad con la circunvalación de San Isidro propuesta por el PGO de Granadilla.
- **Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto**, permitiendo el acceso directo a través de la Autopista TF-1 al aeropuerto desde las principales áreas turísticas del Sur insular.

#### Jerarquización de Enlaces con la TF-1:

En el apartado V.3.1.2. se establece la jerarquización de los enlaces propuestos de la Plataforma con la TF-1.

- **Enlaces de la PLS:** 2, 3, 4, 6 y 7.
- **Posibles enlaces a largo plazo (principales):** 1, 5 y 8.

#### ► Otros Ejes básicos de Distribución interior de la PLS.

La Red de Comunicaciones Viarias de la PLS se completa con una serie de ejes de distribución interior, en las tres Áreas Funcionales:

- **Sistema Viario de distribución en el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla**: grandes ejes internos de distribución.
- **Sistema Viario de distribución del Polígono Industrial de Granadilla**: el resto del anillo central del Polígono Industrial, que incluye el acceso al Puerto.
- **Sistema Viario de distribución del Aeropuerto de Tenerife Sur**: articulado en torno al Sistema Viario Central del Aeropuerto, a definir en futuros planes del aeropuerto.

#### ► Sistema viario interior de cada sector y ámbito de actividad de la PLS.

Este sistema viario será precisado en los correspondientes Planes de Desarrollo o Sectoriales de cada ámbito: Planes Especiales de Puerto y Aeropuerto, Planes Parciales, etc., a partir de accesos desde la anterior Red de Comunicaciones Viarias.

En el **apartado V.1.4.2.** de este documento se incluyen algunas recomendaciones para el diseño de este viario interior.

### La Jerarquización de Enlaces de la PLS.

Los enlaces viarios propuestos de la PLS se estructuran en dos niveles, a corto-medio plazo y a largo plazo. Para el largo plazo el Plan Territorial Parcial propone una jerarquización de todos ellos definiendo un acceso principal en cada una de las Áreas Funcionales.

Los enlaces propuestos permiten la accesibilidad a la Plataforma sobre los enlaces actualmente existentes en la Autopista TF-1 o mediante su remodelación (ver siguiente apartado).

A largo plazo se proponen una serie de nuevos enlaces a la TF-1, de nueva construcción, constituidos en accesos principales a la PLS. (Ver propuesta de jerarquización de enlaces de la PLS a largo plazo contenida en la página siguiente).

Los enlaces se remiten a posteriores estudios de análisis y coordinación de los trazados con los enlaces existentes para no condicionar la funcionalidad de la Autopista. La definición gráfica de los mismos incluida en los planos y esquemas del presente PTP tiene un carácter meramente indicativo por lo que corresponderá al proyecto, o al Plan Especial correspondiente, la definición de su trazado y geometría.

### Enlaces de la PLS. Propuestos sobre los actualmente existentes.

Los enlaces propuestos para la PLS se realizan sobre los ya existentes en la actualidad o sobre la remodelación de los mismos. Conectan la Autopista TF-1 con el Área de Reserva Portuaria, el Polígono Industrial de Granadilla, con la carretera TF-64 San Isidro-El Médano y con las actuales instalaciones del Aeropuerto de Tenerife Sur (Edificio Terminal). Estos enlaces dotarán de accesibilidad a la Plataforma a corto-medio plazo.

La propuesta de estructura de enlaces de la PLS con la Autopista TF-1 es la siguiente:

#### ► Enlace 2. Acceso al Área de Reserva Portuaria.

Remodelación del enlace existente dotando de acceso al Área de Reserva del Puerto, a largo plazo se constituirá en un enlace de segundo nivel en coordinación con el nuevo enlace principal propuesto, Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial.

- Acceso oriental desde la Prolongación Este del Corredor Central y Parques de Actividad. Actualmente existe un cambio de sentido.
- El Planeamiento de Desarrollo y los Proyectos Técnicos correspondientes revisarán las condiciones de trazado, radios de giro, capacidad de ampliación y de carga actuales.
- El nuevo enlace incluirá movimientos de acceso desde el oeste. Se recomienda la reserva de suelo para la posible ampliación de los lazos de entrada, con radios de giro equivalentes al Enlace 3.

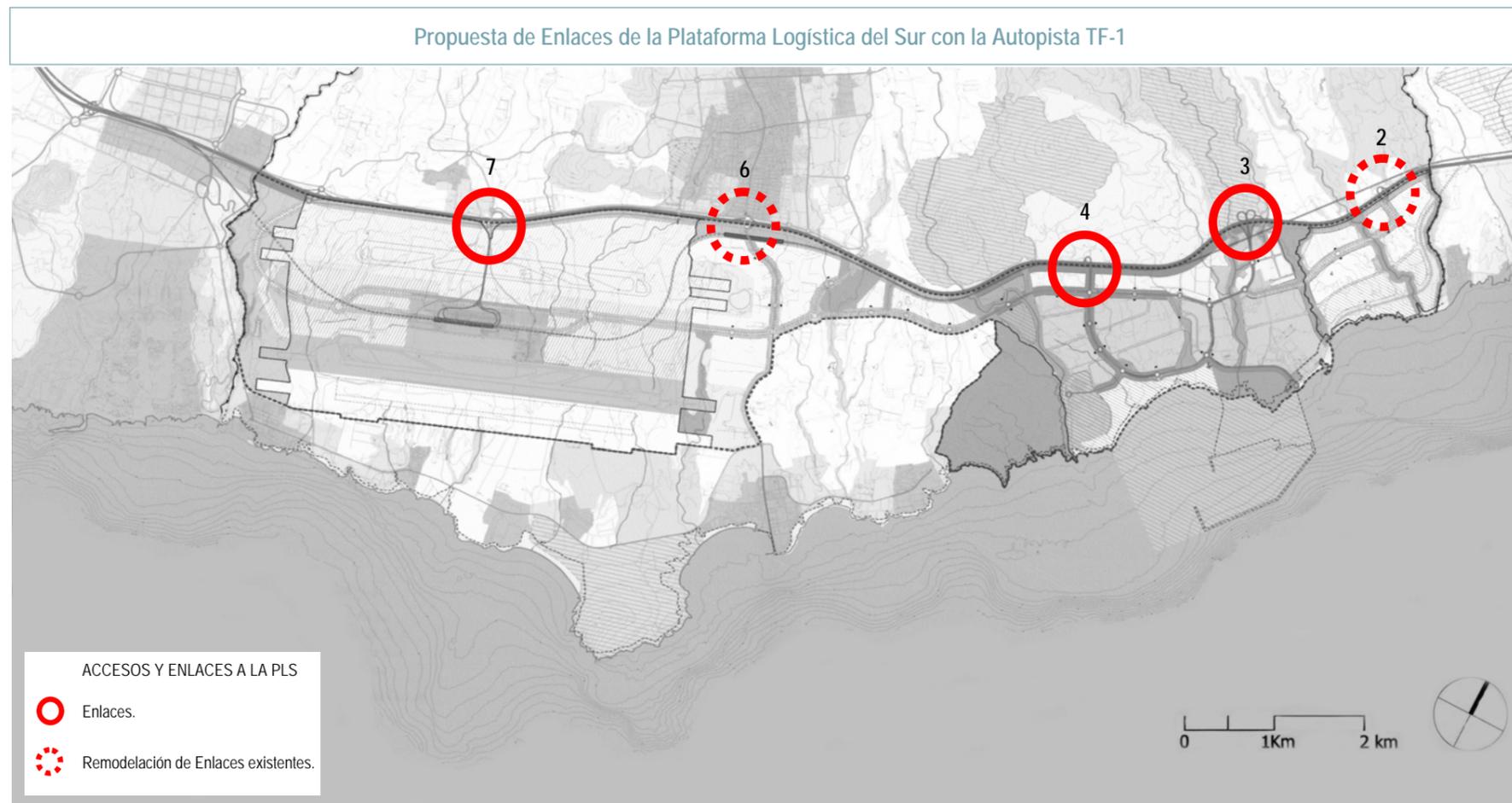


Figura IV.4.1.2.1. Esquema de Ordenación: Propuesta de Enlaces de la PLS con la Autopista TF-1. Elaboración propia.

#### ► Enlace 3. Acceso Este del Polígono Industrial de Granadilla.

Enlace existente de acceso al Polígono Industrial, por su lado oriental. A largo plazo se constituirá en enlace de segundo nivel.

- Acceso de carácter multifuncional.
- No se detectan cambios. La construcción del acceso al Puerto (Enlace 1) descargarán de tráfico pesado los enlaces 2 y 3.

#### ► Enlace 4. Acceso Oeste del Polígono Industrial de Granadilla.

Enlace existente de acceso al Polígono Industrial, por su lado occidental. A largo plazo se constituirá en un enlace de segundo nivel.

- Acceso de carácter multifuncional. La entrada en juego del sector oeste del Polígono Industrial, y la localización en el entorno de la glorieta de áreas de servicio generales, dotará a este enlace de un carácter más representativo que la actual puerta de entrada al Polígono.
- El Planeamiento de Desarrollo y los Proyectos Técnicos correspondientes revisarán las condiciones de trazado, radios de giro, capacidad de ampliación y de carga actuales.
- Se recomienda la reserva de suelo para la posible ampliación de los lazos de entrada, con radios de giro equivalentes al Enlace 3.

#### ► Enlace 6. Acceso a la Carretera TF-64.

Enlace existente de acceso a San Isidro, y al Complejo Terciario y de Servicios de la PLS, estando prevista su remodelación en el PGO de Granadilla. A largo plazo se constituirá en un enlace de segundo nivel compatible con la construcción del Nuevo Enlace 5 de Acceso Este al Aeropuerto.

- Acceso secundario para el tráfico característico de la Plataforma, pero con un gran valor de articulación entre el área urbana de San Isidro, la futura estación del "Tren del Sur" y las posibles áreas dotaciones, comerciales y de servicios asociadas, a desarrollar a largo plazo, en el este del Aeropuerto.
- Enlace que habrá de revisarse y coordinarse con las servidumbres y afecciones originadas por la construcción de la pista norte del Aeropuerto.
- El enlace, en caso de ser necesaria su revisión, puede concebirse como un eje permeable en el sentido norte-sur entre los dos márgenes de la autovía, siendo secundaria su función de entrada a la Plataforma.

#### ► Enlace 7. Acceso actual al Aeropuerto de Tenerife Sur.

Enlace existente de entrada al Aeropuerto, condicionado a la construcción de la pista norte.

- Acceso actual al Aeropuerto, sin vinculación con la Plataforma, ya que perderá su conexión hacia el sur cuando se desarrolle la pista norte.

### Jerarquización de Enlaces de la PLS a Largo Plazo.

Con la puesta en funcionamiento de posibles enlaces principales a largo plazo será necesaria la reorientación funcional del resto de accesos ya existentes en la PLS. A medida que los enlaces principales vayan estando operativos el PTP establece que los accesos viarios de corto-medio plazo pasen a un segundo nivel ya que se propone que los nuevos tengan un carácter y una funcionalidad acordes para asumir los tráficos generados por la Plataforma en cada Área Funcional.

La construcción a largo plazo de nuevos enlaces podría ir asociada a la necesidad de remodelación de los ya existentes con anterioridad, una vez estudiada su compatibilidad y coordinación con estos. Si surgiera incompatibilidad con alguno de ellos, los ya existentes podrán resolver su accesibilidad a la TF-1 mediante vías de servicio, como las ya planteadas en otros tramos de la Autopista, y enlazando directamente con la TF-1 los nuevos, de primer nivel. (Ver propuesta de enlaces de la PLS contenida en la página anterior).

### Posibles Enlaces principales. A largo plazo, de nueva realización.

Los posibles enlaces principales propuestos, de nueva realización, conectan con el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, desde el este, y con el Aeropuerto de Tenerife Sur, desde el este y desde el oeste.

El Planeamiento de Desarrollo y los Proyectos Técnicos correspondientes revisarán las condiciones de compatibilidad y coordinación con los enlaces existentes y sus condiciones de trazado, radios de giro, etc.

El trazado y la solución técnica dibujada se recoge en el PTP con carácter indicativo.

La propuesta de estructura de enlaces a largo plazo de la PLS con la Autopista TF-1 es la siguiente:

#### Enlace 1. Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

Nuevo enlace que se constituirá en enlace de primer nivel en el momento de su puesta en funcionamiento, a largo plazo. Supone el acceso directo al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

- El volumen de tráfico y las necesidades funcionales recomiendan la especialización del Enlace 1 y el viario correspondiente a la Zona de Servicio Terrestre del Puerto.
- Con carácter secundario se preverá y estudiará en coordinación con la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife la compatibilidad con la entrada a los Parques de Actividad de 2ª y 3ª línea interior del sector de Reserva este y la conectividad con el resto del sistema básico viario de la PLS.
- El elevado desnivel entre la plataforma del Puerto y la Autopista, las limitaciones de pendiente del tráfico de pesados, y la interdistancia necesaria entre los enlaces 1 y 2 podrían implicar el trazado de un vial de largo recorrido con un enlace localizado en el Municipio de Arico, para el que es necesario reservar suelo en este municipio.

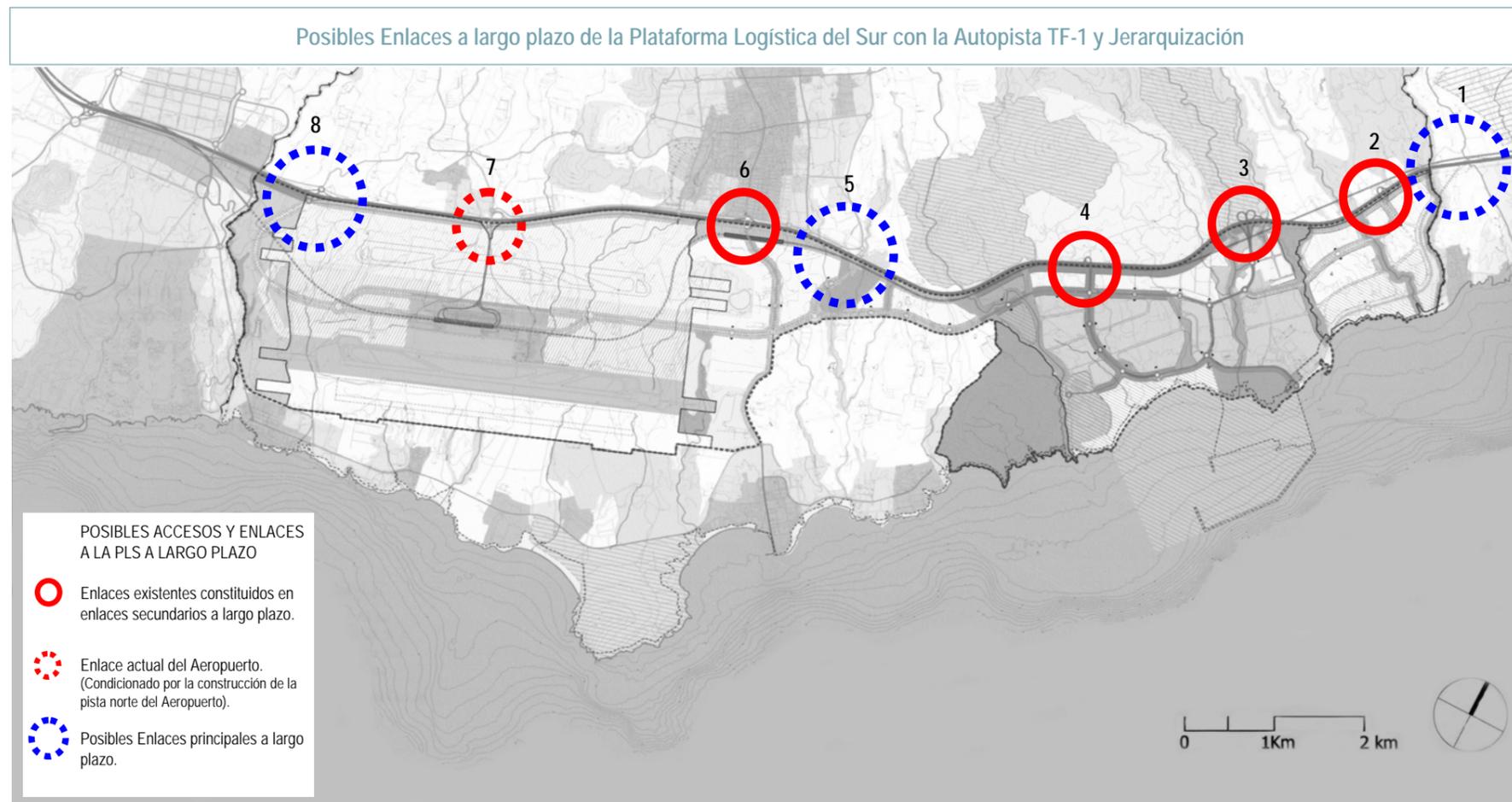


Figura IV.4.1.2.1. Esquema de Ordenación: Posibles Enlaces a largo plazo de la PLS con la Autopista TF-1 y Jerarquización. Elaboración propia.

#### ► Enlace 5. Nuevo Acceso Este al Aeropuerto de Tenerife Sur.

Nuevo enlace propuesto, de primer nivel a largo plazo, y acceso central a la Plataforma, al Aeropuerto y a la Circunvalación de San Isidro (propuesta en el Plan General de Ordenación Granadilla de Abona).

- Enlace central en el área de articulación entre el Aeropuerto y el Polígono – Puerto, el Complejo Terciario y de Servicios, y la nueva Circunvalación de San Isidro.
- Constituye un enlace de gran valor en la articulación de la accesibilidad de Granadilla, en el que es necesario compatibilizar la movilidad propia del sistema urbano de San Isidro con las características funcionales de la futura zona logística.
- De acuerdo al carácter de reserva de la Zona oeste de la PLS, el Enlace 5 será funcional para ésta a largo plazo, por lo que se propone que el diseño se realice de forma flexible, reservando suelo para su posible ampliación, con criterios de mejora en la compatibilidad de movimientos de vehículos ligeros y pesados y un gran volumen de tráfico.
- Habrá de coordinarse con las servidumbres y afecciones originadas por la construcción de la pista norte del Aeropuerto.
- El Planeamiento de Desarrollo y los Proyectos Técnicos correspondientes coordinarán el diseño con el instrumento de desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, Plan Especial.

#### ► Enlace 8. Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto de Tenerife Sur.

Enlace previsto, constituyéndose en enlace de primer nivel a medio-largo plazo, y entrada oeste al Aeropuerto de Tenerife Sur.

- Acceso oeste a la zona aeroportuaria, compatible con el enlace y las vías de servicio planteadas a la autopista TF-1 en Las Chafiras.
- Funcionalmente estará desligado del carácter industrial y logístico de la Plataforma.
- El Plan Especial de Infraestructuras coordinará el diseño con el instrumento de desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, su propio Plan Especial. Fundamentalmente se coordinará su trazado y altimetría con la nueva pista norte proyectada del Aeropuerto.

### Corredores Viarios.

• El **Corredor Central** es un trazado homogéneo compuesto por dos carriles por sentido, con una mediana central, y arcenes en los laterales, en continuidad con el viario existente. El aparcamiento en los bordes y los giros a izquierda no están permitidos. Se concibe como un sistema multifuncional en el que deben coexistir los tráficos de vehículos ligeros y de pesados, con muy amplios radios de curvatura, articulado por glorietas en el acceso a los Parques de Actividad y cruces de viarios. La fuerte orografía de la Plataforma complica, en los ejes perpendiculares a la costa, el trazado de rasantes con pendientes bajas, acordes con el uso y el movimiento de vehículos pesados.

• Las dimensiones generales de las **nuevas glorietas** (radios de giro, carriles, diámetro exterior) serán siempre iguales o mayores a las glorietas existentes. El sistema viario se integrará en el Sistema Básico de Corredores Paisajísticos; se considera que la amplitud de las franjas paisajísticas es compatible con la reserva de ampliación del viario en puntos conflictivos como incorporaciones, pendientes acusadas, glorietas a un tercer carril, garantizando su flexibilidad y funcionalidad. El viario existente en el Polígono Industrial, concebido en su origen como una infraestructura representativa y de gran calidad, cuenta con una serie de puentes que salvan los barrancos existentes. El Planeamiento de Desarrollo, los Proyectos Técnicos correspondientes y los proyectos de urbanización considerarán su integración como recurso paisajístico.

El eje de acceso al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla desde la Autopista TF-1 se concibe como viario de uso preferente para el uso portuario, debido al volumen de tráfico previsto a largo plazo. Se propone, al menos a corto plazo, la compatibilidad con el acceso al área de desarrollo de 1ª fase de la Zona de Reserva del Puerto.

### Corredores Paisajísticos integrados.

Son los espacios libres paralelos al viario estructurante, actúan de filtro con los Parques de Actividad; constituyen el soporte y reserva de los espacios necesarios para las infraestructuras básicas. Los corredores cumplen, además, con la función de acomodar la altimetría resultante en entre el viario central y las plataformas resultantes en los Parques.

Los sistemas de espacios libres de dominio y uso público se obtendrán del desarrollo de los sectores mediante planeamiento parcial, computando al menos el 10 % de la superficie del Plan Parcial correspondiente (según el Reglamento de Planeamiento). Debe poderse inscribir un círculo de diámetro mínimo de 30 metros.

En los corredores paisajísticos están incluidos también los espacios de servidumbres de líneas eléctricas actuales y los espacios de servidumbre libre de edificación de la autopista TF-1. Se considera que todo el ámbito del corredor es compatible con el trazado de redes básicas lineales del Sistema General de Infraestructuras.

Permitirán garantizar la integración ambiental de la PLS en su entorno y la protección del medio natural, objetivo y estrategia de la ordenación ya planteados en el Apartado IV.2.1 del Documento de Ordenación y en el punto I.0.1 del Estudio de Contenido Ambiental.

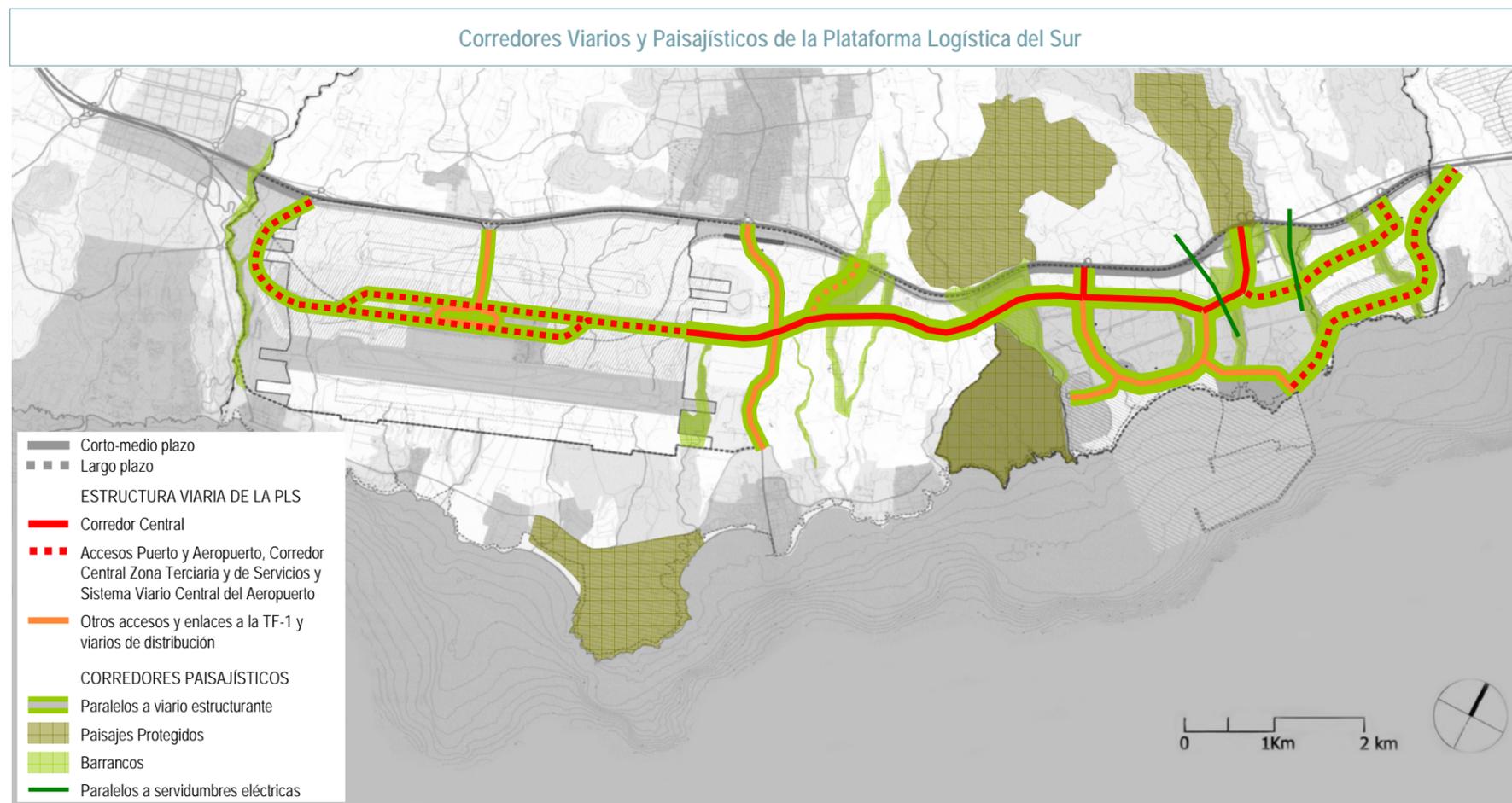


Figura IV.4.1.3.1. Esquema de Ordenación: Corredores Viarios y Paisajísticos de la PLS. Elaboración propia.

Corredor Central		
Viario	32 m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 calzadas de 7,5 m, una para cada sentido.</li> <li>• Una mediana de 5 m + 1 m de arcén a cada lado.</li> <li>• Arcenes a ambos lados de 5 m, con posibilidad de ser utilizados para la ampliación de un tercer carril por sentido.</li> </ul>
Franjas paisajísticas y de reserva	34 m x 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistemas de espacios libres de dominio y uso público.</li> <li>• Computable como zona verde del Plan Parcial.</li> <li>• Reserva para infraestructuras y comunicaciones.</li> <li>• Compatibilidad con el mismo sistema.</li> </ul>
Total	100 m	

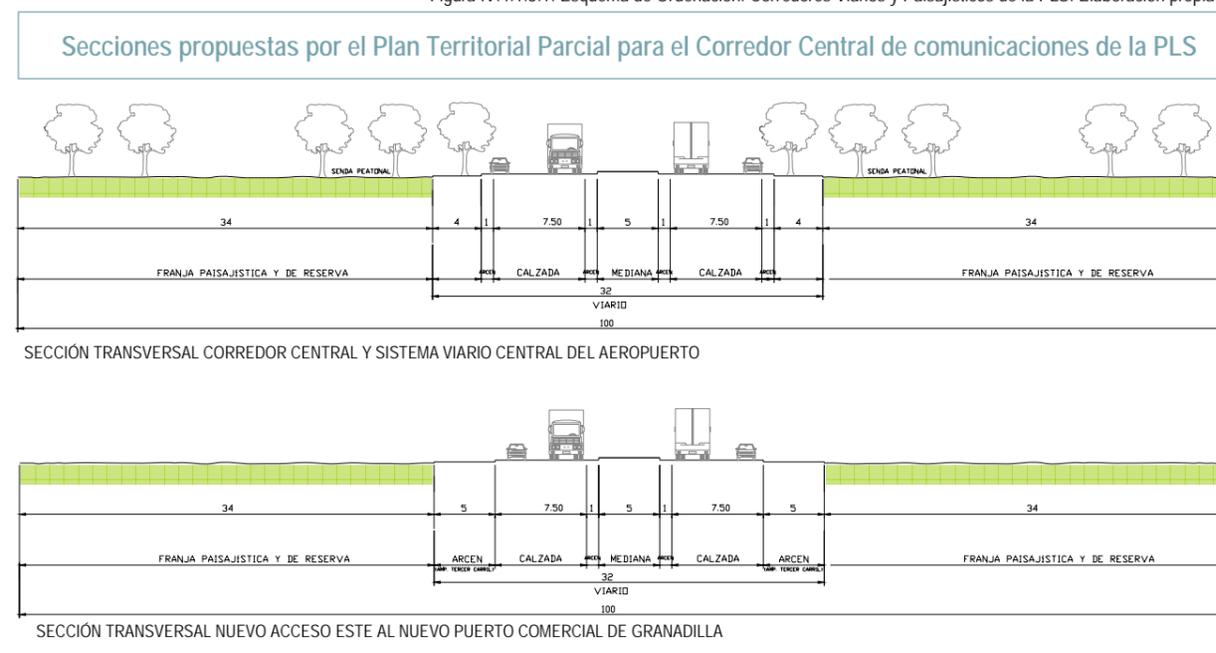


Figura IV.4.1.3.2. Esquema de Ordenación: Secciones propuestas por el PTP para el Corredor Central de comunicaciones de la PLS. Elaboración propia.

#### IV.4.1.4.1. El "Tren del Sur"

El proyecto del "Tren del Sur" supondrá una radical transformación de las comunicaciones en la Isla de Tenerife, una oportunidad de desarrollo territorial que ha de convertirse en la pieza clave del proceso de transformación de sus infraestructuras viarias.

- El principal objetivo para el desarrollo del "Tren del Sur" es el de promocionar un servicio de transporte público alternativo a los modos y necesidades de transporte existentes, mejorando sustancialmente la cohesión y vertebración territorial facilitando la comunicación de la población, residente mayoritariamente en la zona norte de la isla, con la demanda de puestos de trabajo existente en las zonas turísticas del Sur.
- Esta nueva infraestructura permitirá ofrecer servicios competitivos con otros medios de transporte en el litoral oriental de la isla y permitirá satisfacer la actual demanda de movilidad, con una elevada captación de pasajeros, y su futuro incremento a medio y largo plazo, consiguiendo tiempos de viaje más reducidos entre las diferentes áreas insulares.
- El trazado, planteado por el Avance del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del "Tren del Sur", pretende la relación directa de la capital con el Sur, posibilitando la conexión directa con el Aeropuerto de Tenerife Sur y las principales zonas turísticas de Los Cristianos y Las Américas, incluyendo, un estudio de accesibilidad al Polígono y al Nuevo Puerto Comercial.

#### IV.4.1.4.2. El "Tren del Sur" en el ámbito de la PLS. Una actuación a medio-largo plazo.

El Plan Territorial Parcial de la PLS recoge el trazado propuesto por el documento de Avance del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del "Tren del Sur" en su Ordenación y lo integra en la ordenación general de la Plataforma como una actuación a medio-largo plazo, incorporando las estaciones de San Isidro y del Edificio Terminal del Aeropuerto.

- El trazado propuesto recorre el ámbito de la PLS desde el punto de cruce con la Autopista TF-1, en el extremo noreste del Sector SP2-01 del Polígono Industrial, hasta el Barranco de La Orchilla. Su trazado es prácticamente paralelo a la Autopista hasta la altura del núcleo urbano de San Isidro. En el Área Funcional del Aeropuerto se plantea un enlace directo al Edificio Terminal, con trazado con carácter indicativo en el presente PTP. El trazado definitivo habrá de ser coordinado con los planes de desarrollo propios del Aeropuerto, permitiendo un óptimo aprovechamiento y coordinación de esta infraestructura.
- El Plan Territorial Especial de Infraestructuras (PTEI) del "Tren del Sur" revisará las condiciones de trazado, radios de giro, pendientes admisibles, capacidad de ampliación y localización de estaciones, adecuados para su óptima funcionalidad. La plataforma ferroviaria proyectada integra dos vías, una por sentido, con una anchura total de 14,0 m.
- Las estaciones habrán de diseñarse, igualmente, con parámetros adecuados cuidando su ubicación, superficies y las condiciones de accesibilidad y diseño necesarias, tanto para la explotación ferroviaria como para la atención al viajero. Habrán de contemplarse, además, los espacios complementarios necesarios, garantizando así la accesibilidad al tráfico rodado.
- La delimitación de la Zona de Dominio Público y las servidumbres y afecciones que deriven de la construcción del ferrocarril se definirán de manera precisa en el PTEI.

#### Secciones transversales con las correspondientes reservas de suelo, servidumbres y afecciones del trazado del ferrocarril "Tren del Sur" Incluidas en el documento de Avance del PTEI

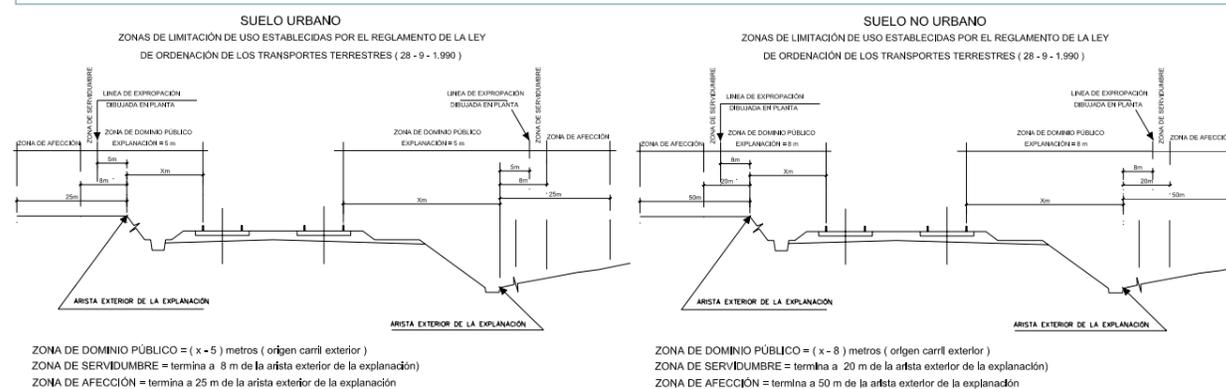


Figura IV.4.1.4.2.1. Secciones transversales del Capítulo 4.3.3.9. Expropiaciones y planeamiento urbanístico. Documento de Avance del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur".

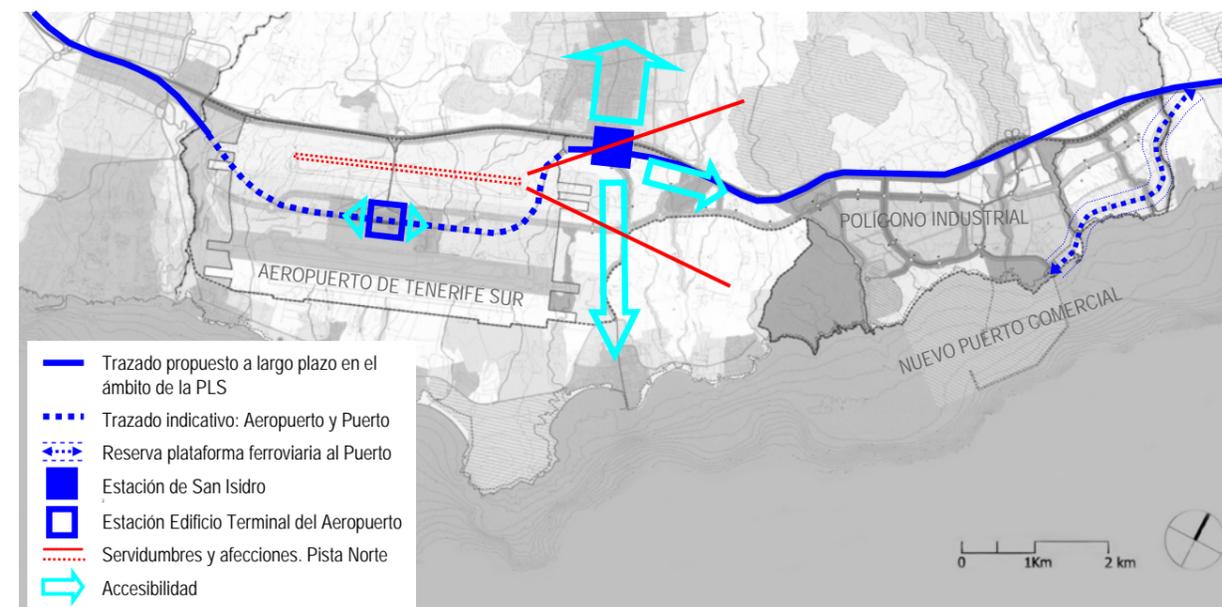


Figura IV.4.1.4.2.2. Esquema de Ordenación: El "Tren del Sur" en el ámbito de la PLS. Elaboración propia.

#### Estación de San Isidro

Esta estación crea un foco importante de accesibilidad a la población, constituyéndose en el principal intercambiador de transportes del Sur de Tenerife. Permite dar servicio a todo el núcleo urbano de San Isidro, a la PLS y a las áreas costeras turísticas de Granadilla de Abona.

- La máxima accesibilidad de la que disfruta respecto a la Autopista TF-1 y la máxima accesibilidad municipal situada en el anillo de Circunvalación de San Isidro, propuesta en el PGO de Granadilla, y la conexión con los enclaves turísticos costeros, El Médano y Ensenada Pelada, a través de la carretera TF-64.
- El Proyecto y construcción de la Estación habrá de tener en cuenta las servidumbres altimétricas condicionadas por la construcción de la pista norte del Aeropuerto y habrá de coordinarse con el instrumento de desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.
- El proyecto de construcción de la estación habrá de definirse con unos parámetros de calidad y diseño adecuados a las condiciones altimétricas, al entorno medioambiental y a las características que ha de tomar como intercambiador de transportes.

#### Estación del Edificio Terminal del Aeropuerto de Tenerife Sur

La conexión con el Edificio Terminal del Aeropuerto se presenta como una oportunidad de enlazar la infraestructura aeroportuaria más importante de la isla (con las ampliaciones contenidas en el Plan Director del Aeropuerto), principal puerta de entrada y salida de la Isla, con la capital insular.

- Los proyectos contemplarán la posibilidad de conexión tanto con el Edificio Terminal actual como con el correspondiente a la segunda fase, en función de la altimetría definitiva de la nueva Pista Norte.

#### IV.4.1.4.3. Plataforma reservada para conexión ferroviaria del Puerto con Santa Cruz de Tenerife

La planificación a largo plazo del conjunto de la Plataforma Logística del Sur obliga, ante la complementariedad que supone el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla al de Santa Cruz de Tenerife, a incluir una reserva de plataforma para un posible trazado ferroviario de mercancías de intercomunicación entre puertos y/o con la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.

- Esa plataforma reservada, cuya conexión y compatibilización con el "Tren del Sur" habrá de ser analizada en su momento, no supone una hipoteca a la ordenación de la zona de reserva del Puerto y, por el contrario, constituye una precaución muy recomendable en una fase abierta de planificación como la actual.
- El ramal habrá de diseñarse con las pendientes y radios de curvatura necesarios para permitir el transporte de mercancías, más restrictivos que los utilizados en el transporte de viajeros, hasta alcanzar la cota de las explanadas comerciales del puerto, cota que permite un cómodo intercambio de mercancías entre los diferentes modos de transporte, (barco, ferrocarril y carretera).

IV.4.2.1.1. Red de Abastecimiento de Agua Potable

Objetivos

En base a la situación expuesta (conclusiones del balance hídrico del Estudio de Contenido Medioambiental), las actuaciones propuestas desde este Plan Territorial Parcial van encaminadas a alcanzar los siguientes objetivos:

- Aumentar los recursos de agua incorporando nuevas fuentes de suministro.
- Mejorar el nivel de garantía del suministro actual, mediante la incorporación de una mayor capacidad de regulación y número de aducciones a cada sector.
- Mejorar la calidad del agua abastecida, principalmente reduciendo el contenido de sales.
- Reducir el nivel de pérdidas en el sistema, reparando y/o sustituyendo la infraestructura deficitaria.

En definitiva, mejorar el nivel de servicio, alcanzando mayores cotas de eficacia, fiabilidad y calidad en el ámbito de la PLS.

Criterios

- Ante la degradación de los recursos convencionales, tanto en calidad como en cantidad, como propugna la planificación hidrológica insular (PHI), la introducción de la desalación de agua de mar y la reutilización de agua depurada en el mercado del agua contribuye no sólo a proteger el acuífero insular, sino además a regular los precios del agua y a diversificar las fuentes de suministro del sector.
- Respecto a la disposición del sistema de desalación, es preciso promover la reserva de suelo para la implantación de las IDAM (Instalaciones Desaladoras de Agua Marina) y los depósitos asociados, e impulsar la construcción de esta instalación y sus sucesivas ampliaciones, al efecto de extender el área de influencia del agua desalada, con la consiguiente mejora de la calidad del agua abastecida y reducción del coste conjunto del metro cúbico de agua desalada suministrado.
- Asimismo, tal y como recoge el PHI, la capacidad de regulación en cabecera de las redes debe ser de al menos una semana de consumo. La disposición de estos elementos de almacenamiento de agua debe ser tal que permita la incorporación del máximo número de fuentes de suministro, sin que ello comprometa las condiciones del servicio (presión en la red). Éste ha sido el criterio adoptado en la implantación de los depósitos reguladores propuestos.

Actuaciones estructurales propuestas

En base a todo lo expuesto, el conjunto de actuaciones consideradas a añadir a las ya existentes y programadas en el ámbito de la PLS es el siguiente:

- En una primera fase se deberá proceder a:
  - Depósito regulador adicional para el Polígono Industrial junto al ya existente, con sus correspondientes conducciones de aducción, contando inicialmente tan solo con los recursos subterráneos, hasta tanto se lleve a cabo la construcción de la IDAM.

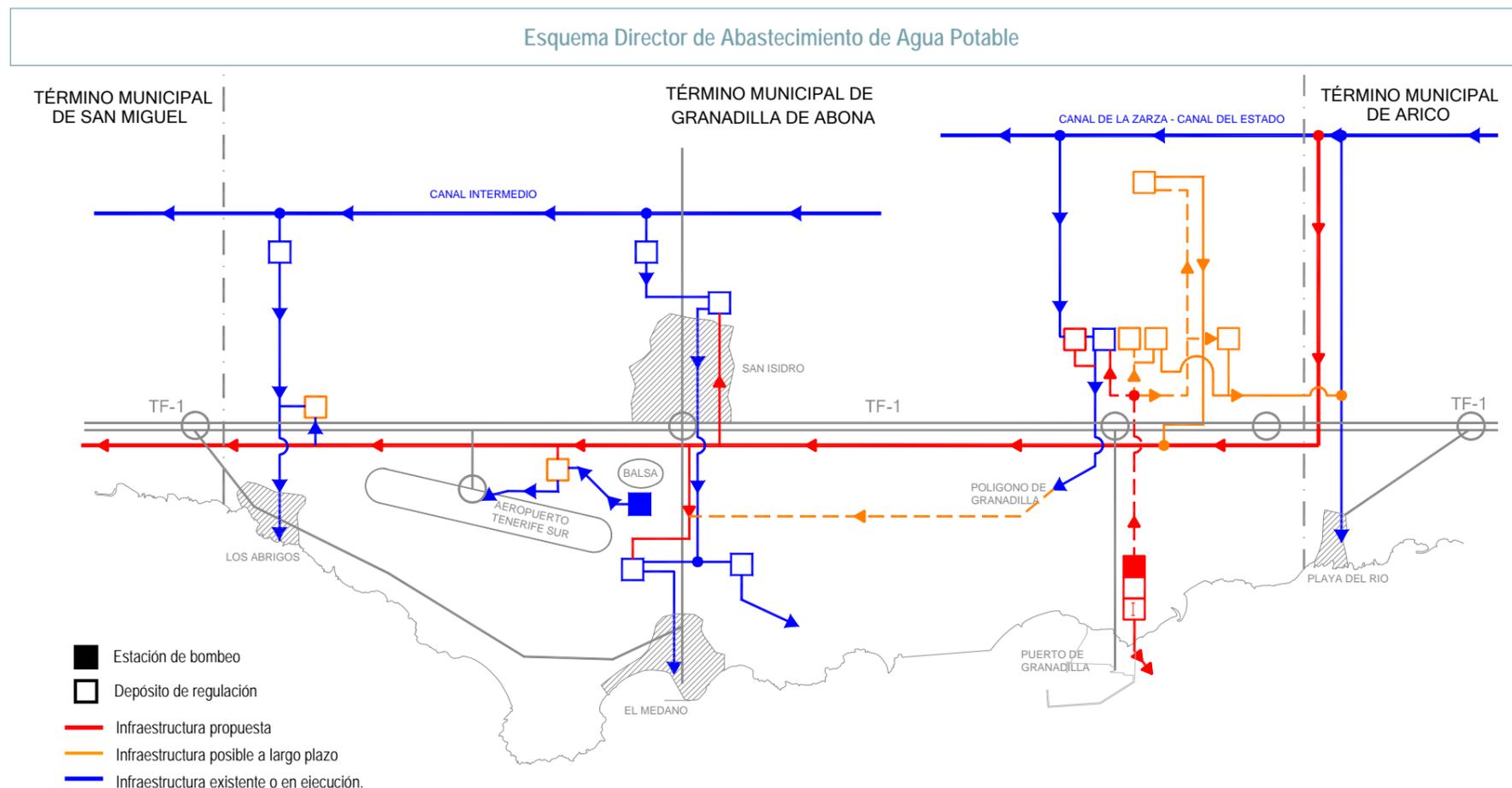


Figura IV.4.2.1.1.1. Esquema Director: Abastecimiento de Agua Potable. Elaboración propia.

- Construcción de la IDAM de Granadilla, de una estación de bombeo y de un depósito regulador anexos a la desaladora.
- Conexión del depósito adicional del polígono con la IDAM.
- Más adelante y tras la construcción de la IDAM, se procederá a:
  - Depósitos reguladores del Puerto a situar junto al del Polígono Industrial por encima de la Autopista TF-1.
  - La conexión de cada uno de los depósitos con la conducción de transporte insular de agua desalada actualmente en fase de desarrollo.

Actuaciones estructurales posibles a largo plazo

- Conducción de aducción de agua desalada a los depósitos municipales de El Médano.
- Conducción de aducción de agua desalada al depósito municipal de San Isidro.
- Depósito regulador municipal y aducción de agua desalada a ubicar junto a la conducción que suministra a Los Abrigos por encima de la TF-1.
- Depósito regulador y aducción de agua desalada del área aeroportuaria a ubicar al norte de la Zona de Reserva.
- Remodelación y ampliación de equipos de la estación de bombeo de agua potable situada junto al Embalse de El Saltadero.

- Conducción de impulsión al depósito regulador del Aeropuerto de Tenerife Sur desde la estación de bombeo de El Saltadero.
- Depósito regulador previsto para el municipio de Arico, por encima de la Autopista TF-1.
- Conexión de la red de abastecimiento del Polígono con la red de San Isidro y El Medano, proporcionado suministro al Complejo Terciario y de Servicios.
- La conexión de cada uno de los depósitos con la conducción de transporte insular de agua desalada actualmente en fase de desarrollo.

Recomendaciones en el área del Aeropuerto

En el caso concreto del área aeroportuaria, desde la óptica de este PTP se plantea no sólo redimensionar dichas infraestructuras, sino además reubicar las mismas en función de la situación de la pista adicional, al norte o al sur de la pista actual. Así, si bien la alternativa que la ubica al sur (alternativa B según Plan Director del Aeropuerto), no afecta al emplazamiento actual de las infraestructuras de aducción y almacenamiento, la ubicada al norte (alternativa D según PD del Aeropuerto), obliga a desplazarlas, a su vez, al norte de la zona de reserva aeroportuaria, conservando la aducción desde el embalse de El Saltadero y mejorando la incorporación de otras fuentes de suministro, como la procedente de la conducción de transporte de agua desalada que discurrirá en paralelo a la Autopista TF-1.

IV.4.2.1.2. Red de Saneamiento de Aguas Residuales

Objetivos

Conforme a la situación del sistema de saneamiento de la zona, el conjunto de propuestas contempladas en este Plan Territorial Parcial van encaminadas a alcanzar los siguientes objetivos:

- Extender la infraestructura de saneamiento al efecto de **eliminar los focos de contaminación**, teniendo en cuenta las mejores condiciones de gestión (unificando sistemas, evitando las impulsiones, etc.), con la consiguiente reducción de sus costes de explotación.
- **Adecuar la calidad de las aguas residuales** tratadas a los parámetros de vertido y/o reutilización, reduciendo en la explotación de las plantas de tratamiento los impactos visuales, así como las emanaciones de olores y ruido.
- Adecuar la calidad de las aguas tratadas de **origen industrial** al menos hasta alcanzar las características de las aguas residuales de carácter doméstico.
- Plantear **infraestructuras de vertido al mar** con el fin de alcanzar los objetivos de calidad de las aguas receptoras acorde con los usos del litoral.
- Permitir la **incorporación de la salmuera procedente de la IDAM** a la conducción de vertido de aguas residuales del Polígono y Puerto, favoreciendo con ello el efecto bactericida de aquella sobre éstas.
- Asimismo, las propuestas se encaminan a dotar a todos los sistemas de saneamiento de la zona de las correspondientes instalaciones de tratamiento, al efecto de alcanzar tanto las preceptivas calidades de vertido, como permitir la reutilización de los caudales depurados.

Actuaciones estructurales propuestas

En concreto las **actuaciones propuestas a incorporarse** al conjunto del esquema de saneamiento existente y planteado a lo largo del PTP es el siguiente:

- En primera fase se debe asegurar las condiciones de recogida y tratamiento de las aguas residuales generadas en la zona, al efecto de asegurar su vertido conforme a la normativa vigente.
  - Se Reubicará el emplazamiento de la planta de tratamiento del Polígono.
  - Se realizarán los colectores de recogida de aguas residuales del Polígono y del Puerto con sus conexiones a la planta de tratamiento.

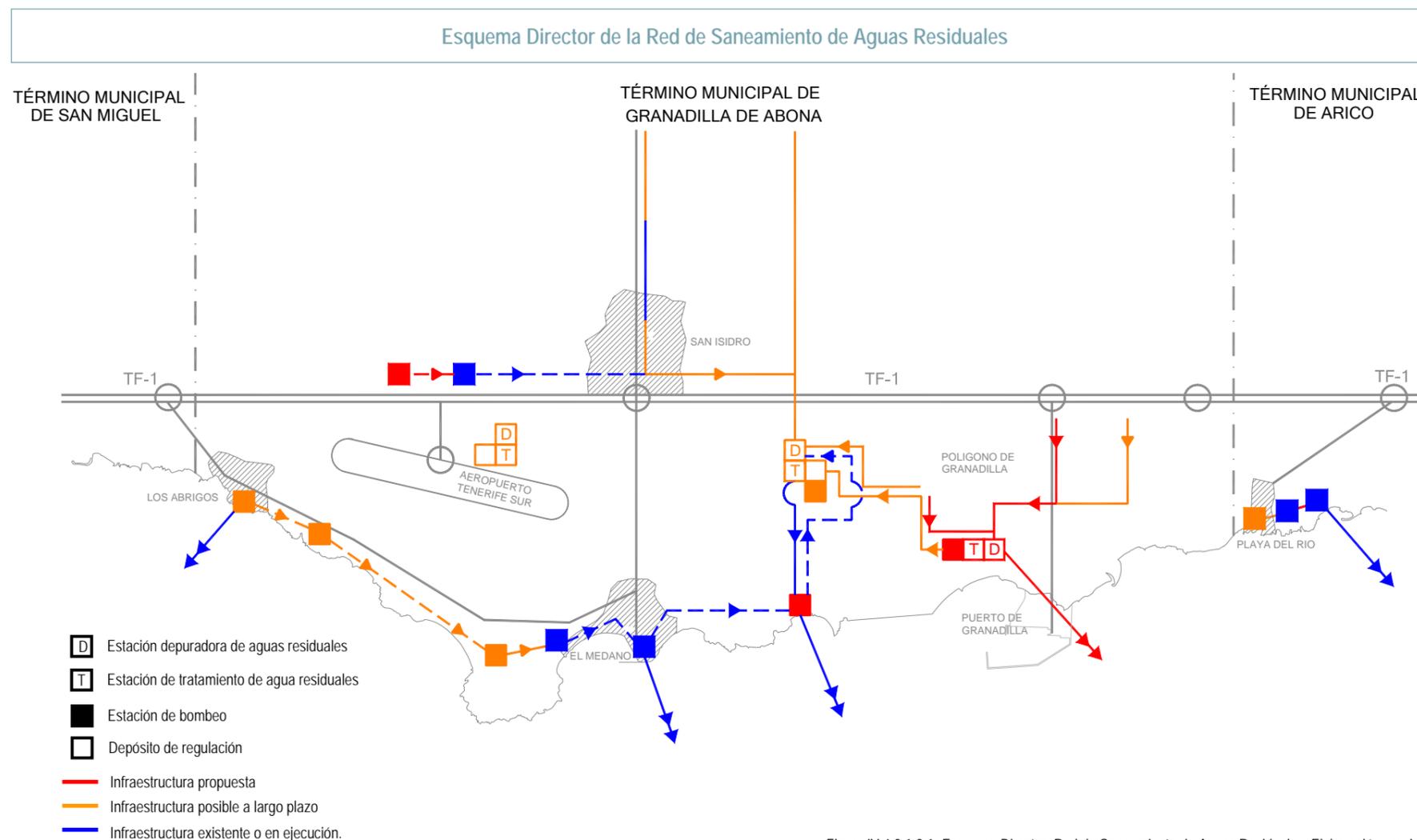


Figura IV.4.2.1.2.1. Esquema Director: Red de Saneamiento de Aguas Residuales. Elaboración propia.

- En una segunda fase, completar los sistemas de tratamiento al efecto de permitir no solo su evacuación, sino además su incorporación a los sistemas de reutilización locales e insular.
  - Se complementará el proceso de tratamiento previsto de las infraestructuras de depuración del Polígono y del Puerto hasta alcanzar el nivel de EDAR, con capacidad para asumir a su vez los nuevos caudales.
- Por último, una vez se estén llevando a cabo las obras del Puerto, modificar la traza del emisario submarino del Polígono Industrial, adecuándolo a la nueva configuración del Puerto e incorporando la salmuera procedente de la IDAM.

Actuaciones estructurales posibles a largo plazo

- Remodelación del Colector General procedente de San Isidro.
- Depuradora comarcal de Granadilla, EDAR de los Letrados (Hoyas Blancas).
- Colector de recogida de las aguas procedentes del Complejo Terciario y de Servicios hasta su conexión con la depuradora comarcal de Granadilla.
- Ampliación de los colectores del Polígono para recoger las aguas residuales del Área de Reserva Portuaria.
- Conexión entre la EDAR de Los Letrados y la EDAR del Polígono y del Puerto.
- Nueva EDAR del Aeropuerto de Tenerife Sur.

IV.4.2.1.3. Infraestructura de Riego

Objetivos

Las actuaciones propuestas responden a los siguientes **objetivos principales**:

- Permitir la **incorporación de nuevos recursos hídricos alternativos** a los subterráneos, como la reutilización de aguas depuradas que aporte agua de calidad a un coste ajustado a las posibilidades de riego. Necesidades derivadas del deficitario balance hídrico según el Estudio de Contenido Medioambiental.
- Impulsar con una **reducción del coste marginal del agua de riego** (aguas reutilizadas, menores pérdidas, etc.), la proliferación de zonas verdes, y con ello, la mejora medioambiental de las zonas de intervención.
- Promover la **incorporación de redes específicas de reutilización de aguas depuradas**, para reducir los problemas sanitarios por el uso de estas aguas.

Criterios

- Para atender la demanda de agua para el riego de zonas verdes y áreas agrícolas, tanto anexas (dependientes del embalse de El Saltadero y de San Isidro) como situadas en otras comarcas susceptibles de ser suministradas a través de la conducción insular de agua depurada Santa Cruz – Valle San Lorenzo, es preciso **impulsar la reutilización de agua depurada** en cada una de las tres grandes áreas funcionales en que se divide el ámbito de la PLS.
- En cada una de ellas, dicha reutilización se fundamentará en el **buen funcionamiento de la correspondiente EDAR**, por lo debe asegurarse tanto su correcto dimensionamiento respecto al volumen y calidad del agua a tratar, como su gestión afinada, no sólo respecto a los parámetros de vertido, sino también en lo referente a la calidad del agua requerida por el riego.
- A este respecto, de la experiencia obtenida desde hace más de diez años en otras comarcas de la isla (Valle San Lorenzo y Santa Cruz de Tenerife), se desprende la **necesidad de incorporar un sistema terciario a la salida de cada EDAR** que permita ajustar la calidad del agua a reutilizar, tanto en lo concerniente a los parámetros de carga orgánica, sólidos en suspensión y bacteriológicos, como respecto al contenido en sales disueltas en el agua depurada, referido en todo momento a la calidad demandada.
- Por tanto, las propuestas de red de riego en el PTP se concentran principalmente en **incorporar o completar los sistemas de tratamiento, almacenamiento y distribución de agua depurada** previstos en el ámbito.

Esquema Director de la Infraestructura de Riego

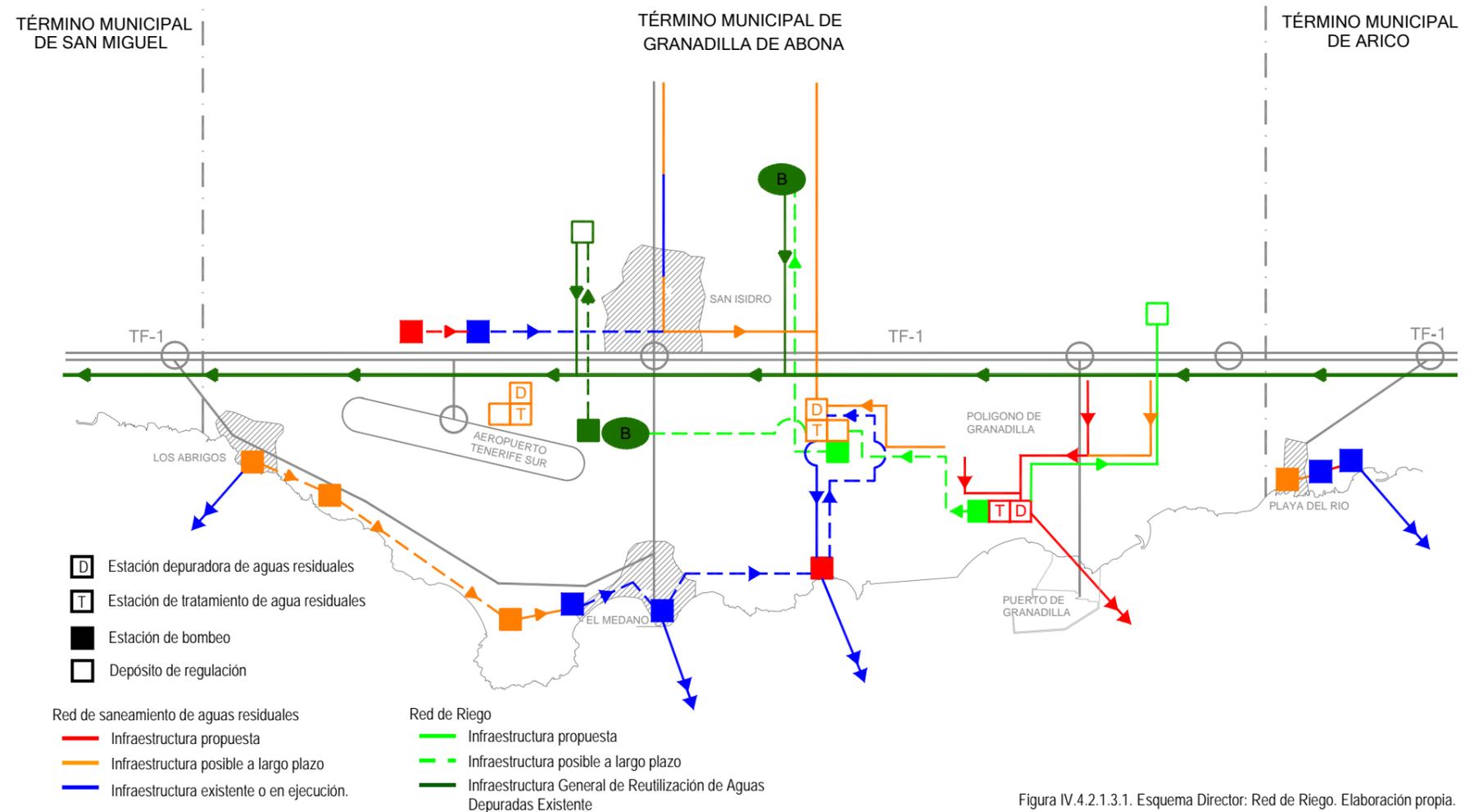


Figura IV.4.2.1.3.1. Esquema Director: Red de Riego. Elaboración propia.

Actuaciones estructurales propuestas

- Se preverá la reserva de suelo para la totalidad de la infraestructura necesaria y la interconexión de las futuras instalaciones de reutilización de agua depurada.
- En la zona del **Polígono Industrial y Puerto Comercial de Granadilla** se prevén las actuaciones propuestas son:
  - Estación de tratamiento terciario junto a la EDAR del Polígono y Puerto de Granadilla.
  - Depósito regulador y estación de bombeo anexa a la estación de tratamiento del Polígono y Puerto de Granadilla.
  - Conducción de impulsión al depósito regulador de cabecera de la red de riego del Polígono y Puerto de Granadilla.
  - Depósito regulador de riego del Polígono y Puerto de Granadilla.
  - Red de riego específica de agua depurada del Polígono y Puerto de Granadilla.

Actuaciones estructurales posibles a largo plazo

- En la zona del **Polígono Industrial y Puerto Comercial de Granadilla**:
  - Conducción de impulsión a la EDAR de Granadilla.
  - Permitir la incorporación del agua tratada a la Infraestructura General de Reutilización de Aguas Depuradas.
- En el **Complejo Terciario y de Servicios**:
  - Estación de tratamiento terciario junto a la EDAR Comarcal de Granadilla.
  - Depósito regulador y estación de bombeo a situar junto a la EDAR Comarcal de Granadilla.
  - Conducción de impulsión al depósito regulador a emplazar junto al Embalse de San Isidro.
  - Depósito regulador junto a la Balsa de San Isidro.
  - Conducción de transporte de agua depurada desde la EDAR Comarcal de Granadilla hasta el Embalse de El Saltadero.
- En el área **Aeroportuaria** se propone reestructurar y ampliar en sistema actual de tratamiento de aguas residuales y su almacenamiento, así como la correspondiente red de distribución, conforme al desarrollo y configuración que finalmente se adopte en el área aeroportuaria.

#### IV.4.2.1.4. Red de Evacuación de Aguas Pluviales

Las fases en que deben de ser desarrolladas cada una de las actuaciones de encauzamiento y canalización de la red de drenaje de aguas pluviales dependerán de forma directa del momento de desarrollo de las instalaciones que deban proteger.

Además, estas actuaciones diferencian entre dos tipos de canalizaciones y encauzamientos:

##### 1. Encauzamientos que protegen las explanadas portuarias

- Están constituidos por canales sensiblemente paralelos a la costa con desagüe final en el mar. Recogen los caudales de avenida provenientes de los principales barrancos así como permiten el desagüe de los aliviaderos de las redes de drenaje de los distintos parques.

##### 2. Encauzamientos que protegen las plataformas de pistas del aeropuerto

- Dependerán de los distintos niveles de las explanadas de viarios, terminales, parque empresariales, etc., y especialmente en el orden de ejecución de las pistas norte y/o sur. Las canalizaciones en este caso serán tanto transversales, para la recogida de los caudales, como longitudinales, bajo las instalaciones aeroportuarias.

#### Condicionantes a tener en cuenta de los barrancos

Como consecuencia del Análisis Medioambiental de la Ordenación propuesta incluido en el Estudio de Contenido Medioambiental se minimizarán las modificaciones de trazado de los barrancos, evitando las de aquellos que, por constituir una gran cuenca con cabeceras en las partes altas del municipio y poseer un gran caudal de desagüe, constituyen los ejes principales de drenaje del ámbito, contribuyen al mantenimiento de los procesos ecológicos asociados a los barrancos y a la calidad paisajística del entorno disminuyendo la sensación de colmatación de las áreas industriales al favorecer su esponjamiento. Se disminuye además sensiblemente los riesgos de avenidas.

- El Barranco Callao, por su consideración de limitrofe, por lo elevado de su caudal de desagüe y por localizarse al sur del frente portuario, deberá mantener las condiciones de la desembocadura sin verse afectado por afecciones de importancia.
- El Barranco Charcón y el de código 1357 serán recogidos por la posible ampliación hacia el sur del canal de protección de la Dársena del Puerto. A falta de estudios específicos, que serán realizados por el planeamiento de desarrollo, se deberá disponer de una reserva de suelo para localizar el nuevo cauce, con un ancho de 10,0 m.
- Los barrancos de código 1356, Barranco Tagoro y de código 1355 serán recogidos en el canal de protección de la Dársena del Puerto, que a falta de estudios específicos a desarrollar por el planeamiento de desarrollo, dispondrá de una reserva de suelo de una banda de 15,0 m para el cauce.

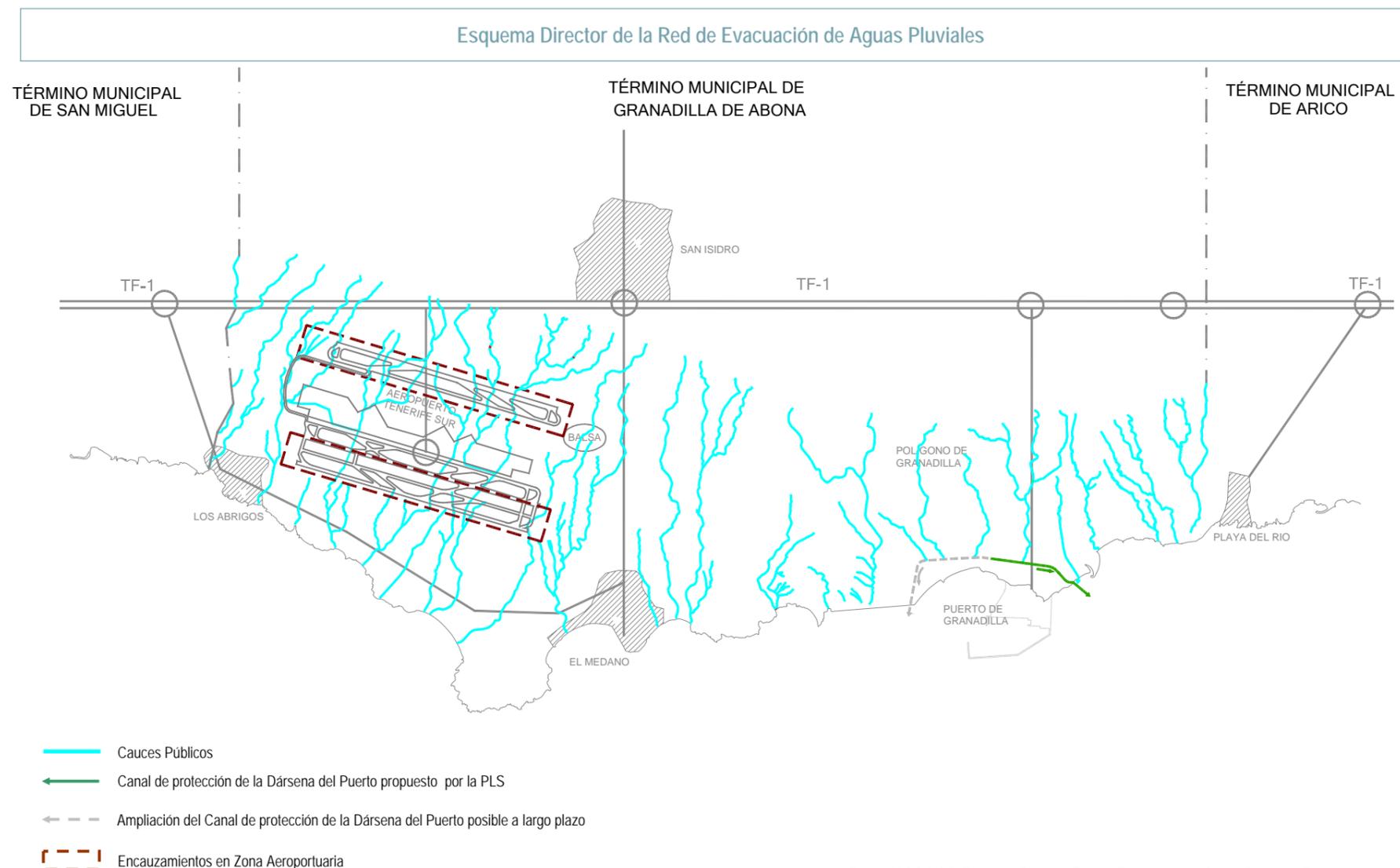


Figura IV.4.2.1.4.1. Esquema Director: Red de Evacuación de Aguas Pluviales. Elaboración propia.

- Los Barranco del Cobón, el barranco de código 7781, Barranco del Helecho y Barranco del Río, al situarse al norte del frente portuario, deberán mantener las condiciones de la desembocadura sin sufrir afecciones de importancia.

#### Actuaciones estructurales propuestas

- Canal de protección de la Dársena del Puerto.

#### Actuaciones estructurales posibles a largo plazo

- Ampliación hacia el sur del canal de protección de la Dársena del Puerto.
- Canalizaciones longitudinales y transversales necesarias para la formación de la plataforma de la segunda pista del Aeropuerto de Tenerife Sur.

#### IV.4.2.2.1. Red de Abastecimiento de Energía Eléctrica

- El centro de generación de energía eléctrica, **Central Térmica de UNELCO**, dispone de **capacidad de ampliación**.
- Las **líneas de transporte de 66 kV y 220 kV hacia los anillos insulares se mantienen** en los trazados actuales a partir de la Central Térmica de UNELCO. Dichos trazados habrán de disponer de la específica banda de protección a ambos lados.
- Se mantiene el trazado de la Línea de Alta Tensión a 220 KV desde Central Eléctrica Granadilla hasta S.E. Los Vallitos, propiedad de UNELCO – ENDESA.
- Se considera el **mantenimiento del estado actual de las áreas de investigación de energías alternativas** y los parques aerogeneradores existentes en el Instituto Tecnológico y de Energías Renovables de Tenerife (ITER).

#### Actuaciones estructurales propuestas

- Ampliación de la capacidad de la Central Térmica, ya prevista por UNELCO, con la instalación de nuevas turbinas (dos de gas y una de vapor) que sumarán 210 Mw a la potencia instalada en la Isla, actualmente de 698,52 Mw.
- Líneas de media tensión subterráneas, también previstas por UNELCO – ENDESA, de 20 Kv para dar servicio al Polígono y Puerto de Granadilla, al Complejo Terciario y de Servicios, duplicación subterránea de la línea existente entre San Isidro y el Medano, y conexión entre las redes de suministro de energía eléctrica al norte y sur del Aeropuerto.

#### Actuaciones estructurales posibles a largo plazo

- Línea de media tensión subterránea de suministro de energía eléctrica al Área de Reserva Portuaria.
- En las instalaciones del ITER se tiene previsto instalar un parque eólico ENERCON de 20 Mw y una plataforma solar térmica de pruebas y ensayos.

#### Esquema Director de la Red de Distribución de Energía Eléctrica

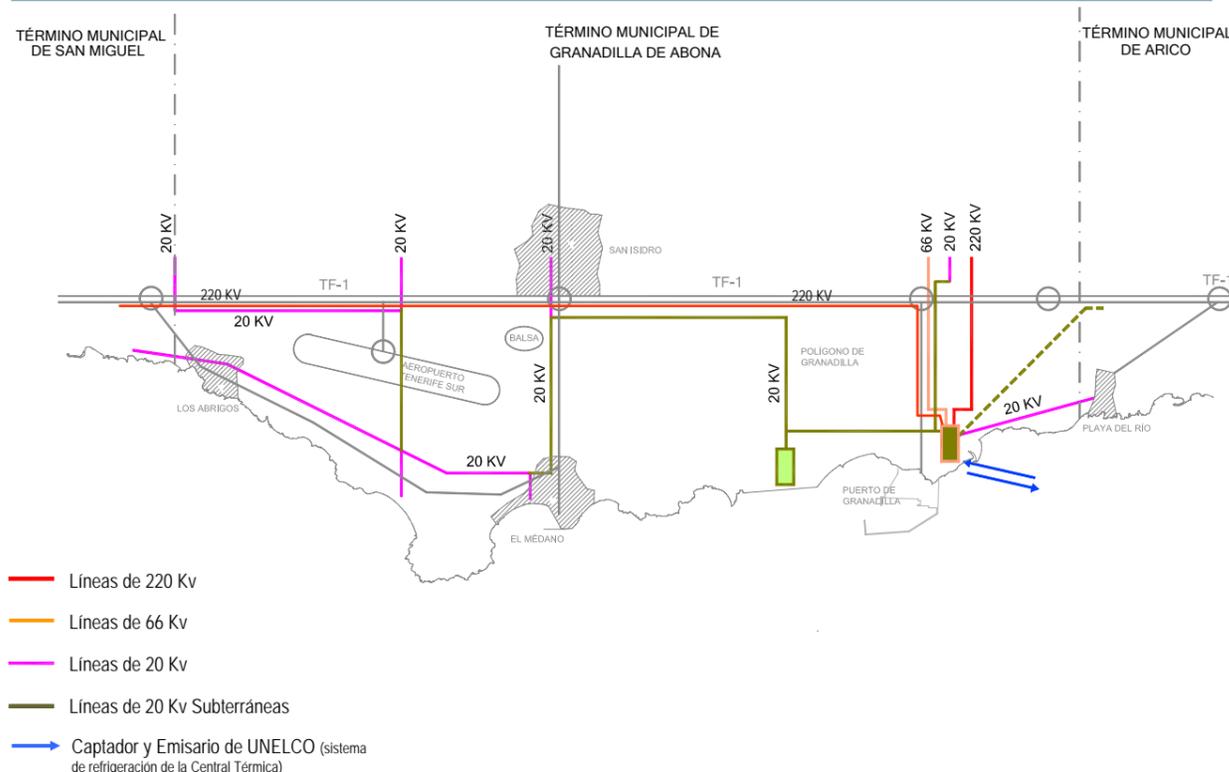


Figura IV.4.2.2.1.1. Esquema Director: Red de Distribución de Energía Eléctrica. Elaboración propia.

#### IV.4.2.2.2. Red de Distribución de Combustibles

#### Actuaciones estructurales posibles a largo plazo

- **Implantación del sistema de gas natural.** Se precisarán las siguientes instalaciones:
  - Planta de regasificación localizada en segunda línea portuaria.
  - Instalaciones de descarga del combustible situadas en primera línea portuaria.
  - Reserva de suelo en el Área de Reserva Portuaria para almacenamiento de combustible
- Instalación de un almacenamiento de líquidos petrolíferos en el Área de Reserva Portuaria.
- Conducción de combustibles Puerto – Aeropuerto.

#### Esquema Director de la Red de Distribución de Combustibles

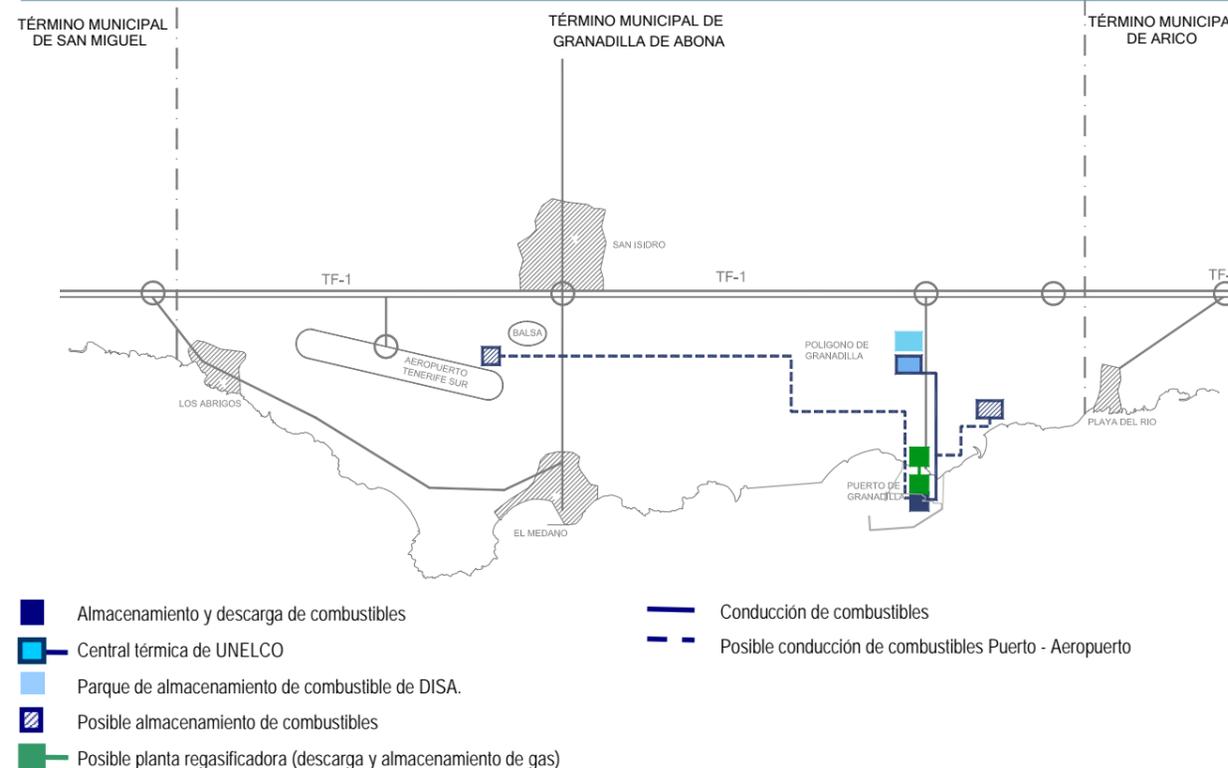


Figura IV.4.2.2.2.1. Esquema Director: Red de Distribución de Combustibles. Elaboración propia.

IV.4.2.2.3. Red de Telecomunicaciones

La red de telecomunicaciones de la PLS partirá desde el anillo insular de telecomunicaciones (existente y propuesto) paralelo a la Autopista TF-1.

**Actuaciones estructurales propuestas**

- Se propone una línea de fibra óptica que desde el anillo insular conecte con los centros de distribución en el entorno del Puerto-Polígono.
- Los Parques de Actividad se conectarán de manera independiente a esta línea básica.

**Actuaciones estructurales posibles a largo plazo**

Línea de fibra óptica que, desde el anillo insular conectará con el centro de distribución en el entorno del Aeropuerto y del Complejo Terciario y de Servicios.

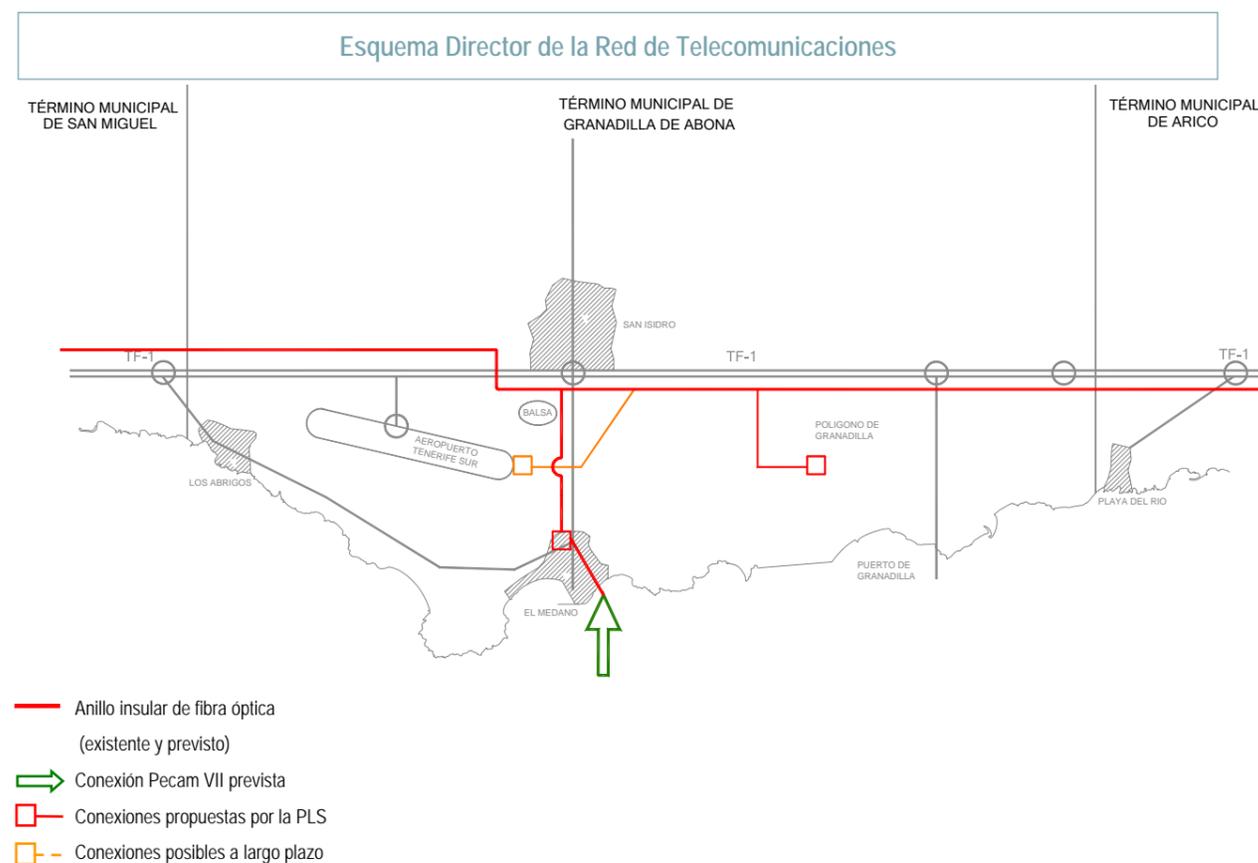


Figura IV.4.2.2.3.1. Esquema Director: Red de Distribución de Telecomunicaciones. Elaboración propia.

## **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

Además de la Ordenación desarrollada por el PTP, durante la elaboración del Plan Territorial Parcial se han estudiado otras dos alternativas.

La propuesta elegida es la denominada Alternativa 2 "Áreas Funcionales Integradas". El análisis ambiental de esta alternativa se desarrolla en el punto III.4 del Estudio de Contenido Medioambiental.

En el presente apartado se resumen las tres alternativas consideradas como más representativas del proceso de selección de la propuesta de ordenación más adecuada. Este resumen se centra en identificar exclusivamente su mejor o peor grado de adecuación a la calidad para la conservación y capacidad de acogida del territorio y su compatibilidad con una correcta funcionalidad de la PLS. Se pretende mostrar un análisis de los aspectos más relevantes de su ordenación respecto al parámetro ambiental más sobresaliente y al funcionamiento global de la PLS integrada en su entorno.

Para estudiar la capacidad de acogida del territorio es necesario analizar el impacto que las ordenaciones propuestas tienen sobre las Unidades Ambientales identificadas en el Capítulo II del Estudio de Contenido Medioambiental. Potencialmente estos impactos globales se resumen en la siguiente tabla:

Tabla resumen de los impactos globales sobre las unidades ambientales de la PLS

Áreas funcionales	Unidades a las que afecta	Impacto
AF-P Reserva.	UA 10 Loma del Valillo	Moderado
	UA 11 Lomos Bco. Cobón-Bco. Río	
	UA 17 y 18 Barrancos	
AF-A Aeropuerto.	UA 2 Llano del Aeropuerto Reina Sofía	Moderado
	UA 3 La Guirrea-El Confital	
	UA 4 El Pato-Hoya de los Balos	
	UA 12 Instalaciones aeroportuarias	
AF- A Área Afección Aeropuerto.	UA 1 Llano de la Máquina	Moderado
	UA 2 Llano del Aeropuerto Reina Sofía	
	UA 5 Cultivos intensivos de Bernardino-El Saltadero -El Topo	
	UA 13 Barrancos de Orchilla	
	UA 14 Barrancos de los Valos	
AF-I.1 Polígono Industrial Granadilla.	UA 8 Llanos de Casas de las Montañas	Compatible
AF-I.2 Polígono Industrial Granadilla.	UA 6 Hoyos Blancos-Llanos Letrados	Moderado
	UA 15 Bco. Charcón	
AF-I.3 Complejo Terciario y Servicios.	UA 5 Cultivos int. Bernardino-El Saltadero -El Topo	Severo
	UA 6 Hoyos Blancos-Llanos Letrados	
AF- P Plataforma Nuevo Puerto Comercial.	UA- 8 Llano de Casas de la Montaña	Severo
	UA- 16 Bco. Charcón	

#### ● ALTERNATIVA 1

La **Alternativa 1** denominada de "**Ordenación Segregada**" es sin duda la **más respetuosa con el medio ambiente** pues se reduce considerablemente la ocupación del suelo en uno de los sectores de la PLS con mayor significación desde el punto de vista paisajístico, y no por constituir un paisaje sobresaliente, sino por su situación estratégica respecto a los paisajes del entorno.

La **eliminación del tramo central de la PLS, del Complejo Terciario y de Servicios, y del corredor viario central reduce considerablemente su efecto barrera** y la fragmentación del paisaje de lomos pumíticos de esta parte del municipio, mantiene el gran acceso visual actual desde la Autopista TF-1 hacia el área turística de la Costa, y posibilita un corredor paisajístico que relacione las principales estructura geomorfológicas de la costa (Montaña Ifara-Los Riscos, Montaña Pelada y Montaña Roja).

Además, la ordenación planteada por esta alternativa genera otros beneficios ambientales que tienen que ver más con la **posibilidad de regeneración de ecosistemas** que en la actualidad se encuentran fragmentados y que en el pasado posiblemente constituyeron hábitats de especies amenazadas. El mantenimiento como suelo no urbanizable de los terrenos comprendidos entre la carretera de acceso a El Médano y los terrenos del Polígono Industrial, abre la posibilidad para desarrollar otras políticas de conservación de la naturaleza que permitirían recuperar el ecosistema de este tramo y de los llanos adyacentes del El Topo, posibilitar de esta manera la recolonización del espacio por las especies propias del lugar y en especial por las aves esteparias más amenazadas, y en última instancia recuperar un corredor biológico, que con toda probabilidad existió, entre los espacios abiertos de Montaña de Ifara y su entrono, los Llanos del Topo y del Pato, y la Reserva Natural Especial de Montaña Roja, éstos últimos incluidos dentro del IBA El Médano.

#### ● ALTERNATIVA 2 (Alternativa seleccionada):

La **Alternativa 2 "Áreas Funcionales Integradas"** mantiene la ocupación del tramo TF-64-Polígono Industrial donde se ubica el **Complejo Terciario y de Servicios, y a la vez incrementa considerablemente la superficie de espacios libres**, tanto en el barranco de La Barca como en los terrenos situados entre los espacios Protegidos de Montaña de Ifara y Montaña Pelada. Su propuesta pretende llegar a un **compromiso entre integración paisajística y funcionalidad de la PLS**.

#### ● ALTERNATIVA 3:

La **Alternativa 3**, denominada de "**Ordenación Continua**" **incrementa el grado de ocupación del suelo y de consolidación edificatoria al reducir de manera drástica los corredores paisajísticos paralelos al viario estructurante**, suprime el Área Ambiental situada entre los Monumentos Naturales de Montaña de Ifara- Los Riscos y el Monumento Natural de Montaña Pelada, y reduce los espacios ambientales destinados a la protección de algunos barrancos.

El **impacto ambiental de esta propuesta es sin duda el mayor de las 3 alternativas**. La mejora ambiental que lograba la Ordenación Segregada en el tramo carretera TF-64-Polígono Industrial se convierte en un impacto paisajístico importante, pero sobre todo en la pérdida de una posibilidad real de desarrollar estrategias territoriales de restauración de ecosistemas degradados, y de crear una malla o red de espacios semidesérticos conectados entre sí, que apoyado de otras políticas de conservación de la naturaleza, permitan la recuperación de ciertas especies de aves amenazadas.

En los siguientes epígrafes de este Capítulo IV.5 se describen con más detalle las alternativas, para ser comparadas mediante un análisis multicriterio y, de este modo, justificar la opción elegida.

La Alternativa de ordenación “segregada” propone dos áreas diferenciadas, correspondientes a cada una de las dos grandes infraestructuras de transporte de la isla, Nuevo Puerto Comercial - Polígono Industrial de Granadilla y Aeropuerto de Tenerife Sur.

La segregación en dos áreas diferenciadas del ámbito de la PLS establece una preservación de la franja central por exclusión del ámbito propuesto por el PIOT para el desarrollo de la Operación Singular Estructurante, entre la TF-64 y el Polígono Industrial, manteniendo sus actuales condiciones y su clasificación del suelo.

El desarrollo urbanístico de ambas áreas habrá de realizarse de manera independizada y sin posibilidad alguna de coordinación entre ellas, impidiendo, incluso la realización de un corredor de conexión entre ambas. Las dos grandes áreas establecidas son:

#### Área 1. Polígono Industrial - Nuevo Puerto Comercial.

- **Polígono Industrial de Granadilla**, terrenos que le son de su propiedad y en los que ya se han desarrollado diversas actividades: industrial (sectores SP.2-01 y SP.2-02), infraestructuras insulares (DISA y UNELCO) y producción de energías renovables (ITER).
- El **Nuevo Puerto Comercial de Granadilla**, proyectado en la franja costera del Polígono, como único punto insular posible para la localización de una instalación complementaria al Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Incluye el Área de reserva Portuaria.
- **Montaña Pelada**, declarado Monumento Natural, constituye el espacio con mayor valor ambiental del ámbito.

#### Área 2. Aeropuerto de Tenerife Sur

- **Aeropuerto de Tenerife Sur**, superficie aprobada en su Plan Director, incluye los espacios necesarios para su desarrollo futuro, año 2015.
- **Ámbitos situados al este y al oeste del Aeropuerto**, desde la carretera TF-64, incluyendo el Barranco de Los Balos y Charco de El Saltadero, al este, y hasta el Barranco de La Orchilla, al oeste.

#### ► Accesibilidad

La alternativa propuesta no permite la posibilidad de establecer accesos o enlaces de manera que sirvan globalmente a ambas áreas de la PLS. Por tanto, los accesos a cada área han de resolverse de manera independiente desde la Autopista TF-1 sobre los enlaces ya existentes, con la salvedad de que a largo plazo sería necesario el desarrollo de unos accesos propios a cada una de ellas, para dar servicio al puerto y al aeropuerto.

- Accesos al Polígono Industrial, sobre los ya existentes.
- A corto-medio plazo el Puerto resuelve su accesibilidad desde la estructura viaria interior del polígono. Necesidad a largo plazo de contar con un acceso independiente desde la TF-1.
- Al Aeropuerto se accede mediante el enlace existente actualmente. Con la construcción de la pista norte será necesario la construcción de nuevos enlaces desde el este y/o el oeste.

Alternativa 1 de Ordenación de la PLS: Ordenación segregada

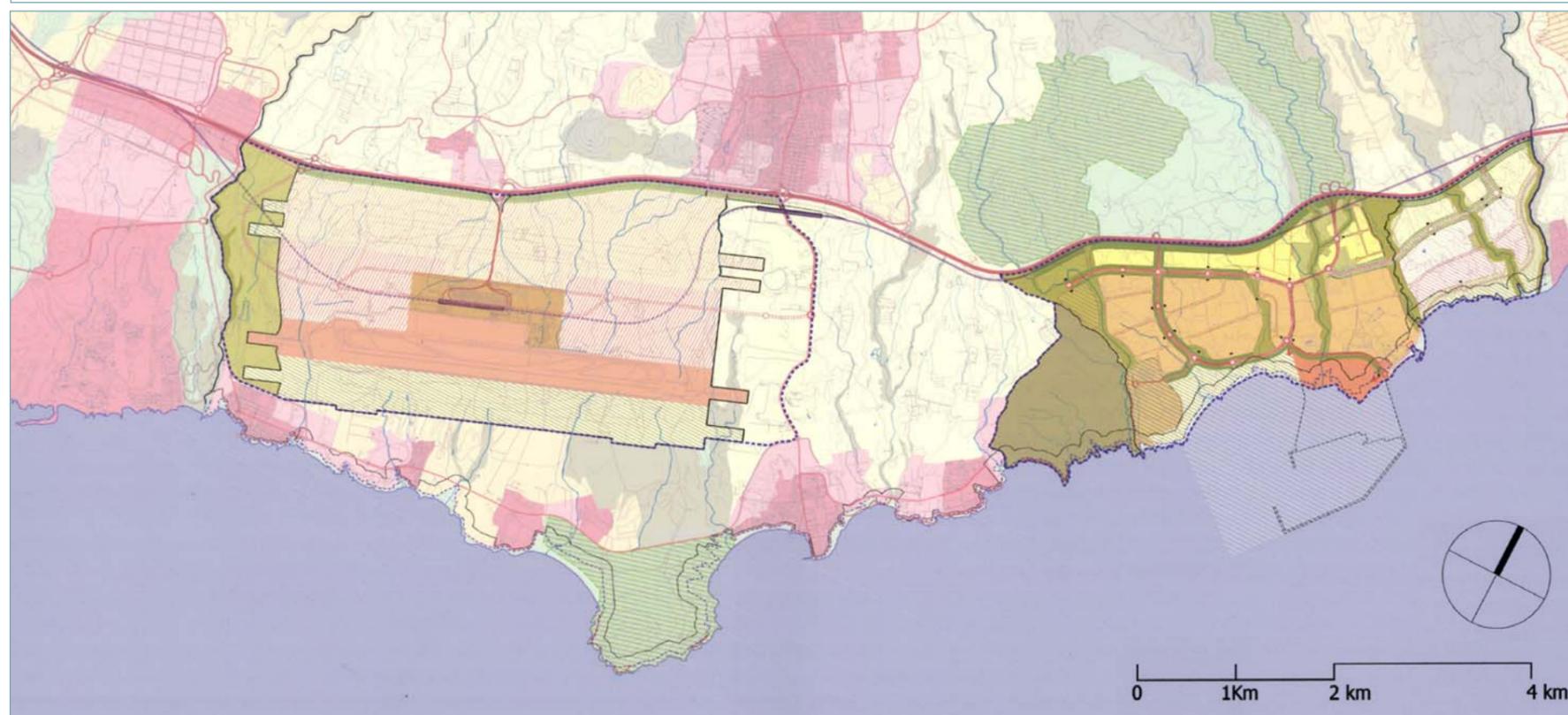


Figura IV.5.2.1. Alternativa 1 de Ordenación de la PLS. Ordenación segregada. Elaboración propia.

#### ► Estructura viaria

La segregación de ambas áreas impide el desarrollo de un corredor viario longitudinal que permita estructurar internamente la Plataforma. Cada una de las áreas planteadas resuelve su propia infraestructura viaria de manera independiente desde los enlaces y accesos planteados a la Autopista TF-1.

**Área 1.** La estructura viaria necesaria para el desarrollo de las áreas planteadas es mínima apoyándose en la estructura ya existente del Polígono Industrial.

- Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, necesita de una estructura interna de articulación apoyada en su acceso desde el viario estructurante del Polígono
- A largo plazo, el Puerto, a medida que sus instalaciones vayan entrando en funcionamiento y en sus áreas anejas vayan incorporándose actividades (de segunda y tercera línea portuaria) será necesario desarrollar un nuevo acceso independizado del polígono, con un trazado y funcionalidad adecuados desde la Autopista TF-1, sin mezclar tráfico.
- El área de reserva portuaria contará con su propia estructura interior.

**Área 2.** Las actuales instalaciones aeroportuarias se disponen junto a los lazos que parten del eje de acceso desde la TF-1.

- Carretera TF-64, conexión transversal San Isidro - El Médano.
- A largo plazo el Aeropuerto, debido a la construcción de una nueva pista al norte de la actual establecerá la necesidad de definir un eje de conexión este-oeste, ligado a los nuevos accesos.

#### ► Áreas funcionales. Actividades y Usos.

Cada una de las dos áreas establecidas forma un área funcional, sin posibilidad de establecer y beneficiarse de sinergias entre ambas.

**Área 1.** Forma una única Área Funcional que albergará las actividades portuarias previstas y las que se desarrollen en el Polígono, algunas en coordinación con el Puerto.

- Polígono Industrial, se propone la ocupación de su área central preservando el borde oeste.
- Puerto, desarrollará sus usos propios, manteniendo el área de reserva portuaria para el desarrollo de actividades a largo plazo.

**Área 2.** Se propone el desarrollo de aquellas instalaciones propias del aeropuerto internamente en su ámbito.

- Áreas de actividad ligadas exclusivamente a la actividad aeroportuaria.

#### ► Medioambiente

Cada área crea sus propias franjas de protección medioambiental, utilizando para ello “piezas” significativas del medio físico, Barrancos y Montaña Pelada.

- Se propone la integración de barrancos en la ordenación del Polígono.
- Franja de conexión entre Las Montañas de Ifara y Los Riscos y Montaña Pelada.
- Se integra la estructura viaria del Polígono en “corredores” verdes.
- Se propone un tratamiento del límite oeste del Polígono a modo de franja verde de transición con los terrenos situados entre ambas áreas y permitiendo la continuidad de Montaña Pelada con las Montañas de Ifara y Los Riscos.
- El desarrollo del aeropuerto queda confinado a los terrenos que le son propios sin modificar los espacios naturales situados en sus márgenes, Barranco de Los Balos y de La Orchilla.

**El desarrollo de Áreas Funcionales integradas: propuesta de ordenación global de la PLS, con una concepción de integración máxima en el territorio y en el medioambiente.**

La ordenación propuesta en esta alternativa persigue el establecimiento de un ámbito integrado de ordenación, minimizando los efectos medioambientales del proyecto y como búsqueda de un potenciamiento de los efectos territoriales positivos de la actuación.

Permite un desarrollo coordinado de las tres grandes "piezas" que forman parte de la PLS, infraestructuras nodales de transporte, puerto y aeropuerto, y Polígono Industrial con su entorno funcional inmediato y con las actuaciones propuestas para la Plataforma por el Plan Territorial Parcial.

El Corredor Central de conexión propuesto garantiza la conectividad entre las distintas piezas de la PLS con una comunicación adecuada entre el Aeropuerto de Tenerife Sur, el Complejo Terciario y de Servicios, el Polígono Industrial y el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

Supone la alternativa con la mayor adecuación medioambiental posible de la actuación, con la integración en el medioambiente y el territorio como componente fundamental de la PLS.

#### ► Accesibilidad

La estrategia de coordinación global de la PLS permite estructurar en dos niveles, a corto-medio plazo y a largo plazo, los enlaces estableciendo una jerarquía su funcionalidad y características.

Los enlaces propuestos a corto-medio plazo, se realizan sobre los ya existentes en la actualidad o sobre la remodelación de los mismos. Conectan la Autopista TF-1 con el Área de Reserva Portuaria, el Polígono Industrial, con la carretera TF-64 y con las actuales instalaciones del Aeropuerto.

- Acceso al Área de Reserva Portuaria.
- Acceso Este del Polígono Industrial de Granadilla.
- Acceso Oeste del Polígono Industrial de Granadilla.
- Acceso a la Carretera TF-64.
- Acceso actual al Aeropuerto de Tenerife Sur (condicionado por la construcción de la pista norte).

Los enlaces propuestos, de nueva realización, pretenden resolver la necesidad de conexión con el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, desde el este, y con el Aeropuerto de Tenerife Sur, desde el este y el oeste, desde la Autopista TF-1 y de manera independizada.

- Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.
- Nuevo Acceso Este al Aeropuerto de Tenerife Sur.
- Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto de Tenerife Sur.

#### ► Estructura viaria

La estructura básica del conjunto de la Plataforma se establece por los grandes ejes de comunicación internos propuestos, que ponen en relación sus áreas funcionales entre si y delimitan los ámbitos de desarrollo de actividades.

Se propone un Corredor Central como gran eje articulador del conjunto, paralelo a la Autopista TF-1, permitiendo la conexión, a corto plazo, entre el aeropuerto y el puerto.

Alternativa 2 de Ordenación de la PLS: Áreas Funcionales integradas

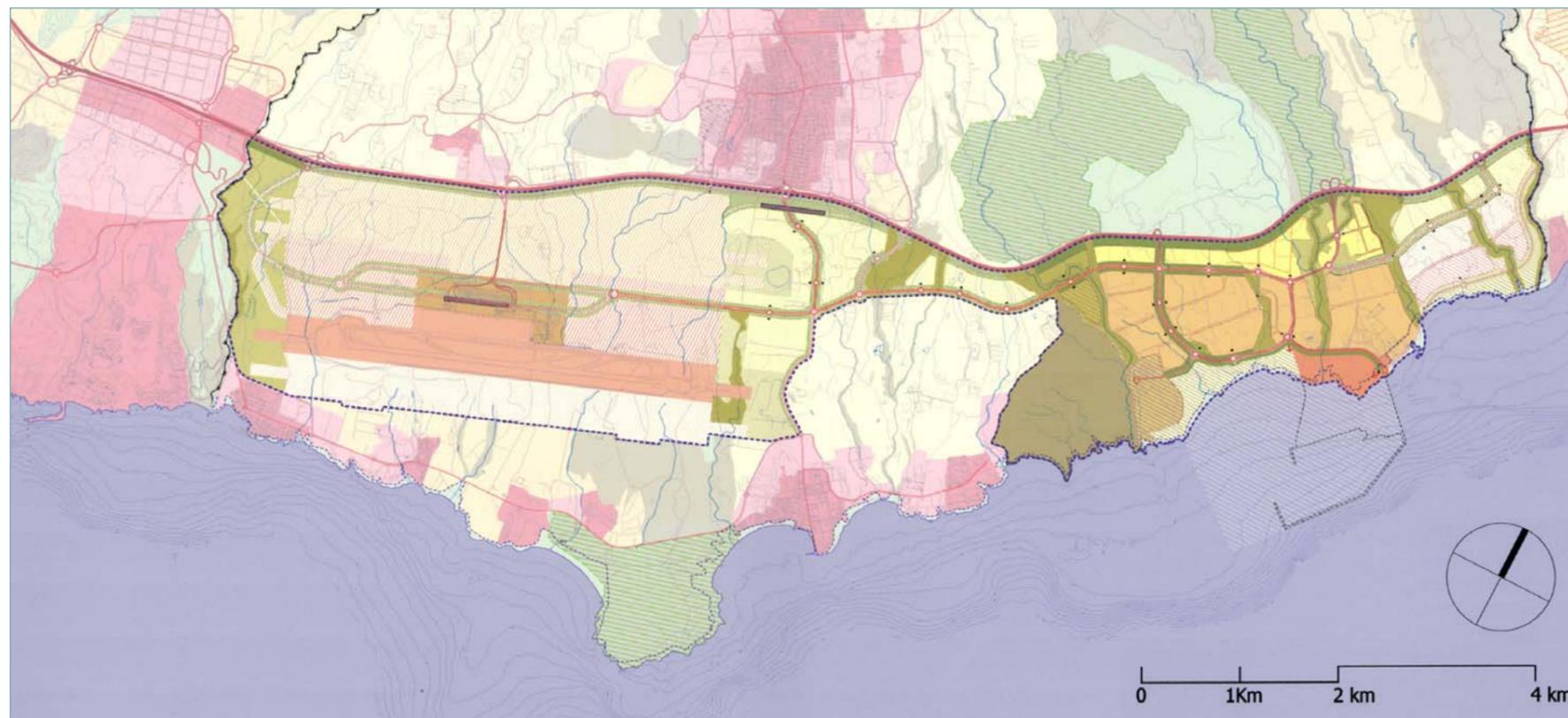


Figura IV.5.3.1. Alternativa 2 de Ordenación de la PLS: Áreas Funcionales integradas. Elaboración propia.

Los tramos propuestos son:

- Corredor Central, tramo perteneciente al Polígono Industrial ya existente.
- Prolongación Este del Corredor Central, hasta el Área de Reserva Portuaria.
- Prolongación del Corredor en la Zona Central de la Plataforma.
- Sistema Viario Central del Aeropuerto.

#### ► Áreas funcionales. Actividades y Usos.

Se proponen tres grandes Áreas Funcionales y un Área Ambiental (Montaña Pelada). Cada una de las áreas corresponde con una de las tres "piezas" que integran la PLS: Aeropuerto, Puerto y Polígono. Los usos se estructuran en Líneas de Actividad, las cuales permiten el agrupamiento de tipos de actividades en relación con su proximidad física y relación funcional con las interfases tierra-agua (en el caso del puerto) y tierra-aire (en el caso del aeropuerto), permitiendo jerarquizar y priorizar, de forma flexible, el conjunto de actividades de la PLS.

- Desarrollo del Polígono Industrial y del Nuevo Puerto Comercial, potenciando las sinergias entre ambos. Determinados usos podrán coordinarse entre ambos (ZAL, ZEC, etc.).
- El Área de Reserva Portuaria es tratada a largo plazo para incorporar usos de 2ª y 3ª línea portuaria. Además, se propone una 4ª línea de usos mixtos y de servicios en continuidad con los usos establecidos para toda la fachada a la Autopista TF-1 de la PLS.
- La ampliación del campo de Vuelos del Aeropuerto de Tenerife Sur a medio-largo plazo posibilita la reserva de espacios para el desarrollo de instalaciones aeroportuarias y usos asociados al Corredor Central de comunicación de la PLS reservando para ello la franja central entre la pista existente y la proyectada pista norte.

#### ► Medioambiente

La alternativa contempla como criterios fundamentales la sostenibilidad y respeto medioambiental, la integración en el territorio y distribución espacial de actividades que minimice los impactos y potencie las posibilidades de integración de actividades y corrección de efectos medioambientales negativos.

Se propone una estructura ambiental y paisajística que configura la identidad paisajística de la PLS, definida por la "gran escala" de ordenación de espacios y corredores paisajísticos y medioambientales, incluyendo los elementos protegidos más significativos, el Monumento Natural de Montaña Pelada y los barrancos. Los principales criterios para su ordenación son:

- Respeto a los espacios medioambientales más valiosos: Montaña Pelada y barrancos que se integran en la propuesta: del Río, del Helecho, del Cobón, Tagoro, Charcón, de La Barca, Los Valos, La Ciguaña y La Orchilla.
- Una concepción paisajística del conjunto, como un argumento medioambiental y funcional.
- Corredores medioambientales y paisajísticos con una función integral.
- Elección del modelo de ordenación que combina la "compacidad de actividades" en áreas especiales, los Parques de Actividad, con los corredores medioambientales y paisajísticos. Parques de Actividad concebidos como ámbitos de planificación sostenible.
- Integración en el entorno territorial. Franja de conexión entre Las Montañas de Ifara y Los Riscos y Montaña Pelada, estableciendo un nexo medioambiental entre los tres Espacios Naturales Protegidos.

El desarrollo de una ordenación continua: un modelo territorial de máximo aprovechamiento del suelo destinado a la implantación de actividades.

La alternativa 3 de ordenación continua, “de máximos”, pretende una ordenación de la PLS con el criterio de optimizar el uso del ámbito y del suelo destinado a acoger el desarrollo de las actividades propuestas por el PIOT.

Los usos se ordenan ocupando la totalidad de los espacios disponibles en un espacio continuo articulado por el viario estructurante propuesto, manteniendo de manera estricta los cauces de los barrancos y el espacio Natural de Montaña Pelada y sin formar áreas funcionales coordinadas y especializadas.

El viario de conexión entre el Polígono-Puerto y el Aeropuerto se establece para favorecer la conexión viaria de todos los espacios de actividad sin llegar a configurarse en un corredor articulador de la Plataforma Logística del Sur.

Es la alternativa con un coste medioambiental más elevado ya que los espacios medioambientales se reducen al mínimo posible para poder disponer de la mayor cantidad de suelo destinado a la implantación de actividades.

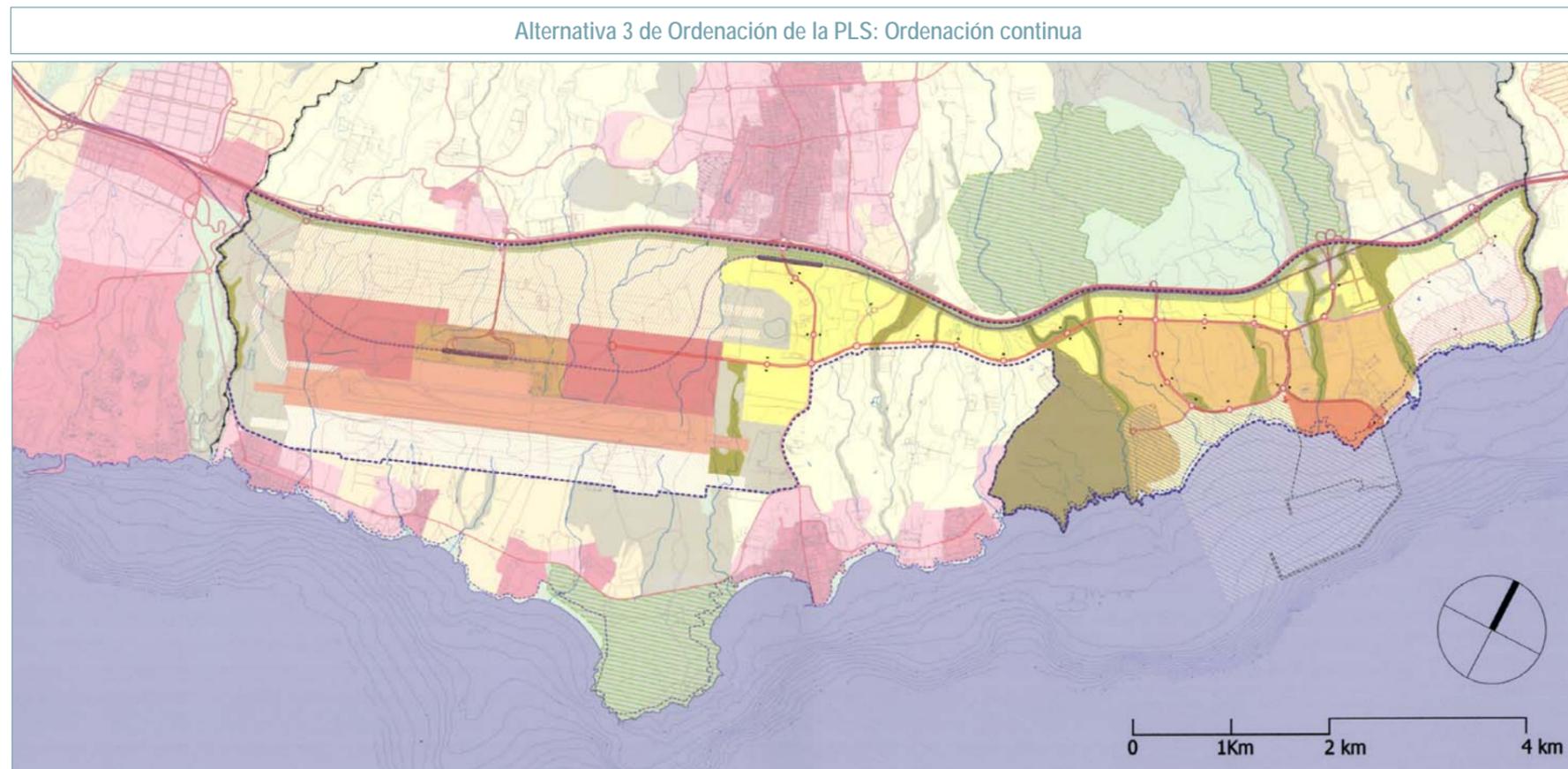


Figura IV.5.3.1. Alternativa 3 de Ordenación de la PLS. Ordenación continua. Elaboración propia.

#### ► Accesibilidad

Se plantea una serie de accesos apoyados en enlaces existentes y en enlaces de nueva realización con la Autopista TF-1.

Los accesos propuestos sobre los enlaces ya existentes en la actualidad o sobre la remodelación de los mismos conectan la Autopista TF-1 con la estructura viaria interior de la Plataforma: con el Área de Reserva Portuaria, el Polígono Industrial, con la carretera TF-64 y con las actuales instalaciones del Aeropuerto (condicionado por la construcción de la pista norte), estos son:

Los nuevos accesos propuestos, parten de la realización de nuevos enlaces a la Autopista TF-1 y pretenden resolver la necesidad de conexión viaria con el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, desde el este, y con el Aeropuerto de Tenerife Sur, desde el este y el oeste, de manera independizada.

#### ► Estructura viaria

La estructura básica del conjunto de la Plataforma se establece por los grandes ejes de comunicación internos propuestos, que ponen en relación sus áreas funcionales entre sí y delimitan los ámbitos de desarrollo de actividades.

Se propone un Corredor Central como gran eje articulador del conjunto, paralelo a la Autopista TF-1, permitiendo la conexión, a corto plazo, entre el aeropuerto y el puerto.

#### ► Áreas funcionales. Actividades y Usos.

La ordenación planteada no se estructura en Áreas Funcionales como ocurre con las anteriores si no que los usos se disponen de una manera continua en relación con los ejes viarios con una máxima ocupación del territorio.

En cambio, los usos si mantienen la estructura con la misma idea de Líneas de Actividad y Parques de Actividad proporcionando un continuo en toda la Plataforma.

- Desarrollo del Polígono Industrial hasta ocupar todos los terrenos de su propiedad apoyado en su estructura viaria propia, ya desarrollada.
- El Área de Reserva Portuaria es tratada a largo plazo en continuidad con el Polígono Industrial.
- En el área central de la PLS se propone el mismo criterio adoptado para toda ella, ocupando el máximo espacio posible para usos terciarios y logísticos.
- Los terrenos anejos al Viario Central del Aeropuerto son aprovechados para localizar áreas de actividad asociadas al aeropuerto y en coordinación con el continuo de actividades propuestas en el Área Central.

#### ► Medioambiente

La propuesta medioambiental de la alternativa 3 se encuentra muy condicionada por el objetivo de máximo aprovechamiento del espacio para la instalación de actividades. Esto supone un coste medioambiental más elevado respecto a las otras dos alternativas presentadas ya que los espacios medioambientales se reducen al mínimo estricto, perdiendo espacios de conexión, superficies anexas a los barrancos, etc.

Tampoco se concibe la creación de corredores medioambientales y paisajísticos en coordinación con la estructura viaria propuesta para la PLS.

Los espacios medioambientales propuestos son:

- Preservar Montaña Pelada, creando para ello un área ambiental independizada del resto de la PLS.
- Mantenimiento de los Barrancos: del Río, del Cobón, Tagoro, Charcón, de La Barca, Los Valos y La Orchilla, ajustando la delimitación a los espacios estrictos de sus cauces.
- Mantenimiento de los espacios intersticiales respecto de los usos existentes en la actualidad en el Polígono Industrial, ya destinados a áreas de Espacios Libres o ajardinamientos.

La **Alternativa 2** es la que se muestra como **más adecuada**. Aunque no alcanza la máxima valoración en todos los criterios, es su alta calidad media la que la hace más aconsejable para ser desarrollada por el Plan Territorial Parcial. Su principal característica es la de proporcionar una **solución de compromiso entre integración paisajística y funcionalidad de la PLS**.

De las otras alternativas cabe destacar el mayor aprovechamiento del suelo de la Alternativa 3 y la calidad ambiental de la Alternativa 1.

Por tanto, y en consecuencia con el resultado de la valoración y comparación de alternativas, el PTP de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife desarrollará como propuesta de ordenación la Alternativa 2.

La valoración de las alternativas se resume en la siguiente tabla:

CUADRO DE EVALUACIÓN MULTICRITERIO DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN DE LA PLS				
ALTERNATIVA	ACCESIBILIDAD	ESTRUCTURA VIARIA	ÁREAS FUNCIONALES Y USOS	MEDIOAMBIENTE
<b>ALTERNATIVA 1 DE ORDENACIÓN DE LA PLS: ALTERNATIVA DE ORDENACIÓN SEGREGADA</b>				
<b>Descripción</b>	No permite accesos globales para las dos áreas de la PLS. Los accesos a cada área se resuelven de forma independiente desde la Autopista TF-1.	La segregación impide el desarrollo de un viario longitudinal que estructure internamente la PLS.	Funcionamiento independiente de las áreas sin posibilidad de establecer sinergias entre ellas.	Es la más respetuosa con el medio ambiente. Se reduce considerablemente la ocupación del suelo en el sector central, Complejo Terciario y de Servicios, uno de los sectores de la PLS con mayor significación desde el punto de vista paisajístico y por su situación estratégica respecto a los paisajes del entorno
<b>Valoración</b>	BAJA	BAJA	BAJA	MUY ALTA
<b>ALTERNATIVA 2 DE ORDENACIÓN DE LA PLS: ÁREAS FUNCIONALES INTEGRADAS</b>				
<b>Descripción</b>	Enlaces propuestos sobre los ya existentes. Conectan la Autopista TF-1 con el Área de Reserva Portuaria, el Polígono Industrial, con la carretera TF-64 y con las actuales instalaciones del Aeropuerto Enlaces propuestos, de nueva realización, que resuelven la necesidad de conexión con el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla y con el Aeropuerto de Tenerife Sur, desde el este y el oeste, desde la Autopista TF-1 y de manera independizada.	Grandes ejes de comunicación internos propuestos, que ponen en relación sus áreas funcionales entre si y delimitan los ámbitos de desarrollo de actividades. Existencia de un viario, Corredor Central que estructura internamente la PLS.	Tres grandes Áreas Funcionales. Los usos se estructuran en Líneas de Actividad, las cuales permiten el agrupamiento de tipos de actividades por su proximidad física y relación funcional, permitiendo jerarquizar y priorizar, de forma flexible, el conjunto de actividades de la PLS. Alta posibilidad de establecimiento de sinergias entre las áreas.	Presenta como criterios fundamentales la sostenibilidad y respeto medioambiental, la integración en el territorio y distribución espacial de actividades que minimice los impactos y potencie las posibilidades de integración de actividades y corrección de efectos medioambientales negativos. Incrementa considerablemente la superficie de espacios libres.
<b>Valoración</b>	ALTA	ALTA	ALTA	MEDIA
<b>ALTERNATIVA 3 DE ORDENACIÓN DE LA PLS: ORDENACIÓN CONTINUA</b>				
<b>Descripción</b>	Similar a la Alternativa 2.	Similar a la Alternativa 2.	La ordenación planteada no se estructura en Áreas Funcionales si no que los usos se disponen de una manera continua en relación con los ejes viarios con una máxima ocupación del territorio.	La propuesta medioambiental de la alternativa 3 se encuentra muy condicionada por el objetivo de máximo aprovechamiento del espacio para la instalación de actividades. Coste medioambiental más elevado. Se reducen al mínimo estricto, perdiendo espacios de conexión, superficies anexas a los barrancos, etc. Tampoco se concibe la creación de corredores medioambientales y paisajísticos en coordinación con la estructura viaria propuesta para la PLS.
<b>Valoración</b>	ALTA	ALTA	MUY ALTA	MUY - BAJA

## **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 identidad paisajística de la PLS, definida por la “gran escala” de ordenación de espacios y corredores paisajísticos y medioambientales

(Este apartado es una síntesis de las conclusiones y estrategias del Estudio de Contenido Medioambiental y de cómo han sido tenidas en cuenta en la ordenación propuesta por el PTP).

- Los criterios de calidad paisajística y ambiental están, en la actualidad, estrechamente unidos a los procesos de mejora funcional de los nuevos espacios de actividades económicas y, en definitiva, la valorización y aceptación social de las grandes operaciones de desarrollo empresarial.

- La “gran escala” en la PLS: integración del conjunto en el entorno territorial

- La **identidad visual** común de toda la Plataforma está basada en la creación de una **hiperestructura de corredores paisajísticos que enlaza y organiza las áreas funcionales**, con una tipología única y continua que engloba el sistema básico viario, las infraestructuras, y las cesiones de zonas verdes de los sectores de actividades.

- Estos corredores, con 100 metros de sección global, junto con las zonas de dominio público del frente de la autopista, recorren el ámbito en toda su longitud y crean los focos de enlace, las “puertas” de la Plataforma con la TF-1 y la primera línea del Puerto.

- Un paisaje fragmentado y articulado con el entorno

- Esta malla de gran escala **incluye en la estructura básica los elementos protegidos** más significativos, el Monumento Natural de Montaña Pelada y los barrancos clasificados suelo rústico de protección ambiental y paisajístico.

- De esta forma, se constituye una ordenación global que contempla la **ruptura, mediante elementos paisajísticos y medioambientales transversales, del “efecto barrera” lineal** del conjunto de las actividades de la PLS y esponjando el tejido urbanizado.

### La “escala media” del paisaje industrial en la PLS, definida en cada Parque de Actividad ordenado por Líneas de Actividad

- El gradiente de líneas de actividad entre la Autovía TF-1 y la primera línea marítima es un método de integración de las instalaciones industriales con el medio y paisaje.
  - La primera línea (terminales portuarias) exige funcionalmente una ruptura altimétrica y morfológica con el territorio preexistente. La Segunda Línea ha de adaptarse a la anterior. La altimetría queda rigidamente condicionada por motivos funcionales.
  - En su extremo opuesto, la Cuarta Línea puede y debe mantener unos criterios de integración territorial y paisajística actuales exigentes: serían promociones en relativa “continuidad” con los enfoques actuales. Los barrancos se mantienen en la ordenación como elementos paisajísticos y ambientales. En esta zona se concentran las tipologías con mejor calidad urbanística por la disposición de zonas libres y arbolado en las parcelas privadas, edificación de calidad, etc.
  - La Tercera Línea exige un tratamiento intermedio entre ambos extremos. La preparación para grandes actuaciones, con posibilidad de desarrollos logísticos de tercera línea, reclama la ordenación en “terrazas” más o menos horizontales (pendientes máximas acotadas), lo que supone una readaptación y modificación del terreno original. Algunos barrancos, por otra parte, podrían ser suprimidos para posibilitar reservas de mayor tamaño y flexibilidad de oferta.
- La zonificación y selección de tipologías de Parques de Actividad en el PTP se convierte no solo en un instrumento de ordenación funcional del ámbito, sino de articulación con el entorno y el medio natural, y relaciona con las actividades de mayor calidad urbanística, como Parques Tecnológicos, Terciarios y Dotacionales, con el entorno que relaciona las laderas del cono volcánico con la Montañas de los Riscos, con el entorno urbano de San Isidro, el Aeropuerto, etc.
- Cada tipo de Parque de Actividad genera su propio paisaje y su nivel de integración con el territorio. La competencia final sobre la urbanización y formalización de estos espacios es competencia del planeamiento de desarrollo, que debería incluir el arbolado de aceras y espacios libres, el tratamiento integrado de barrancos, la utilización de agua reciclada para el riego, guías de diseño de vallados, señalética y edificaciones, etc.
- El espacio colectivo deja de ser un espacio de simple servicio para integrarse y estructurarse como espacio fundamental de referencia, un paisaje urbano que articula las necesidades de imagen empresarial y calidad espacial. La estructura de Parques de Actividad, de diversas dimensiones, con discontinuidad entre las plataformas y englobados por los corredores básicos, flexibiliza la altimetría, creando taludes de altura controlada, que pueden ser tratados dentro de la estructura paisajística general.

La identidad paisajística de la PLS



Figura IV.6.1.1. Esquema de Ordenación: La identidad paisajística de la PLS. Elaboración propia.