

## CAPÍTULO VII.

# Efectos socioeconómicos de la PLS

### VII.1. Efectos socioeconómicos y estratégicos de la PLS

## VII. EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DE LA PLS

### VII.1. Efectos socioeconómicos y estratégicos de la PLS

Los efectos económicos de la Plataforma, en el radio de acción del Puerto y el Aeropuerto

En términos generales, los efectos socioeconómicos de una gran infraestructura o proyecto son las repercusiones económicas y sociales benéficas que se derivan en su entorno como consecuencia del mismo.

Evaluar los efectos socioeconómicos de una operación tan compleja como la Plataforma Logística del Sur es muy complicado. De entrada, conviene indicar que **no se pretende aquí evaluar los proyectos “motores” de la misma, como son el propio Nuevo Puerto Comercial de Granadilla y el Aeropuerto Tenerife Sur**, que han de ser objeto de análisis propios y específicos, en el marco de su propia planificación sectorial. En este Plan Territorial Parcial se establece una valoración del **efecto específico y añadido de constitución de la Plataforma**, es decir, de la decisión planificadora de generación de un ámbito de proyección espacial de efectos de ambas infraestructuras y de concentración de actividades relacionadas con las mismas.

En efecto, en todo análisis socioeconómico de puertos o aeropuertos se consideran los efectos indirectos e inducidos en su territorio, algunos de los cuales se localizan dentro de sus respectivas zonas de servicio, otras en su entorno inmediato y otras en su entorno más o menos alejado.

En el caso de la PLS, la decisión de constitución de dicha plataforma lleva a una concentración específica de los efectos empresariales, funcionales y de empleo en un entorno acotado y planificado, mientras que otros efectos inducidos e indirectos se proyectarán al conjunto del Sur insular y de la globalidad de la Isla de Santa Cruz de Tenerife.

No se puede, ni se pretende en el PTP, superponer los efectos de Puerto y Aeropuerto (analizados en otros documentos de planeamiento) y los de la Plataforma, ya que en buena parte serían coincidentes y redundantes, sino **reflexionar sobre la importancia de la disposición de la propia plataforma como marco de rentabilización funcional, social y económica de dichos efectos, y de la naturaleza de los procesos que pueden tener lugar en dicho ámbito.**

La naturaleza del proyecto de la Plataforma, y la cuantificación y cualificación de sus efectos

La Plataforma Logística del Sur no es un proyecto programado, de naturaleza convencional en el terreno de las infraestructuras territoriales, como podría ser el de una autopista o trazado ferroviario, o a su escala el de la propia infraestructura portuaria y aeroportuaria. **Se trata de un proceso estratégico en un marco territorial acotado**, posibilitado por un planeamiento, **pero abierto a múltiples respuestas y líneas de avance en un escenario temporalmente indefinido** pero de horizontes superiores a los procesos urbanísticos convencionales, y **en un marco incierto** de evolución de tendencias de mercado global.

Para la Plataforma Logística del Sur, **el proceso es clave**. No estamos ante proyectos con consecuencias lineales, sino ante un proyecto que pretende potenciar y optimizar los efectos de concentración de ambas infraestructuras en un territorio, el insular, de una especial dependencia de las mismas. **Sus efectos, en envergadura y cualificación, dependerán de los procesos generados, y de las respuestas de los “actores” de los mismos ante los marcos de incertidumbre presentados.**

Para la Plataforma, la planificación espacial constituye principalmente la creación de un marco compatible para el desarrollo de dichos efectos, más que una programación de actuaciones. **La disponibilidad de espacios responde a un concepto de reserva activa**, en base a estimación de necesidades para actividades de segunda, tercera y cuarta línea, y no a una previsión de “colmatación” a medio y largo plazo.

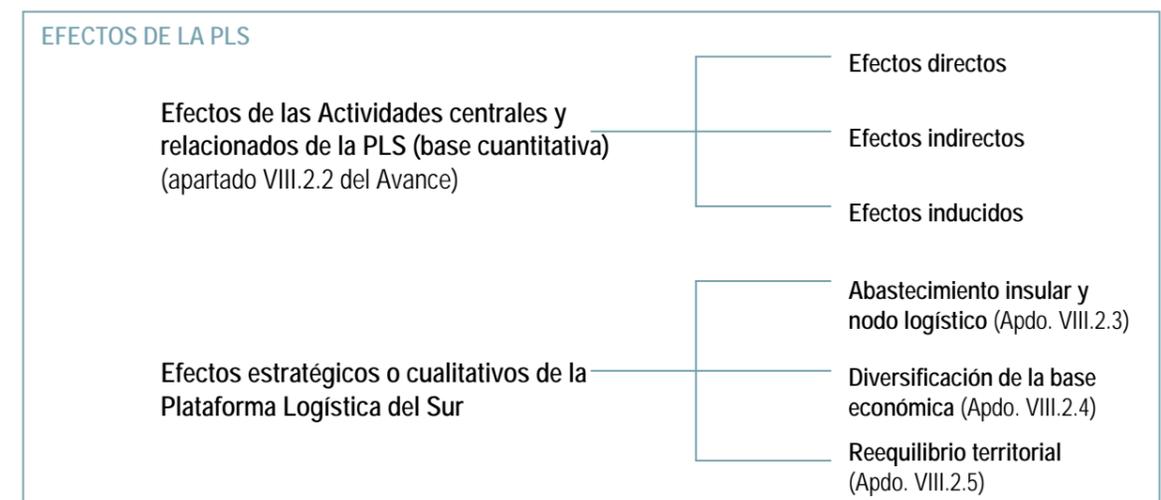
En consecuencia, **la cuantificación de dichos efectos tiene, en este caso, un simple valor de referencia**, de apoyo a la “visualización” de los mismos, y nunca pretende ser un instrumento metodológico de su previsión. Llevar esa cuantificación agregada más allá de esa simple referencia podría conllevar, con seguridad, una distorsión de su importancia, tanto por sobrevaloración de su importancia (la mera estimación global de la capacidad de generación de empleo de dicha plataforma) como, por el contrario, a una visión negativa del efecto de acumulación de algunos efectos, como serían los de impacto de tráfico o de algunos efectos sociales. **Los procesos, por lo tanto, van a ser claves para modular esos efectos, potenciando las oportunidades positivas y matizando los efectos negativos**, en una evolución temporal acompañada y secuencial que, como posteriormente se indicará, va a contribuir sin duda a dicha matización.

Sería más apropiado, en consecuencia, **hablar en este caso de efectos en términos del binomio Oportunidades / riesgos ↔ Retos**, incluyendo en este último término los de gestión de dichas oportunidades y efectos.

En todo caso, es necesario insistir en que **la Plataforma Logística de Sur es un proyecto “motor y proactivo”, profundamente estructurante de la isla a medio y largo plazo, necesario estratégicamente para la misma y una gran oportunidad de futuro**. Conviene, en consecuencia, **ordenar la reflexión y valoración de sus efectos desde una perspectiva estratégica.**

Esquema de Efectos en la PLS:

El conjunto de efectos socioeconómicos en la PLS, que se desarrolla en apartados posteriores, se esquematiza en el cuadro siguiente:



Cuadro VII.1.1.1. Efectos de la PLS.

## VII.1.2.1. Conceptos básicos cuantitativos: efectos directos, indirectos e inducidos

La metodología de análisis de impacto socioeconómico se basa, generalmente, en metodologías que establecen un marco teórico diferenciando tres tipos posibles de impactos cuantitativos:

- **Los impactos directos:** en este caso, tendría, una limitación tanto espacial como cualitativa. Los impactos directos miden los efectos regionales del incremento en la demanda final de los agentes económicos participantes directamente de los servicios de la PLS.
- **Los impactos indirectos:** bajo impacto indirecto se entiende en la terminología de análisis del impacto económico todas aquellas actividades que suponen un aumento en la demanda final de agentes económicos dependientes del funcionamiento de las actividades de la PLS, que sin la existencia de las funciones básicas de la misma (en este caso, Puerto y Aeropuerto) desaparecerían.
- **Los impactos inducidos:** son aquellos generados en la economía regional a consecuencia del efecto multiplicador de los impactos directos e indirectos. Cada uno de los efectos directos e indirectos generan a su vez efectos beneficiosos sobre la producción, el empleo y la renta. Esto se debe a que para poder hacer frente al incremento en la demanda de una empresa, ésta debe realizar un mayor uso de mano de obra, suponiendo por tanto un factor de creación de empleo y de renta regional, a la vez que aumenta su producción.

## VII.1.2.2. Efectos directos e indirectos: valoración de empleo e inversión

## El empleo en la PLS

Las actividades desarrolladas en el buena parte de la Plataforma (segunda y tercera línea portuaria y aeroportuaria, y cuarta línea de servicios y actividades empresariales) va a tener un componente destacado de logística multifuncional y especializada, en primer lugar; y en segundo nivel, de industria y transformación (incluyendo la producción energética), de actividades empresariales más generales y de servicios.

En un proyecto tan abierto como el de la PLS, la estimación del empleo generado es siempre orientativa. Como referencia, se estima que un **Parque de Actividades Logísticas tipo** (ZAL portuaria, Parques de Logística y Distribución) **de unas 25 a 30 Has de superficie media bruta total podría generar del orden de los 1.000 a 1.200 empleos directos**, y que esa cantidad podría duplicarse en Parques de Actividad Industrial y de servicios podría llegar a duplicarse. La PLS tiene capacidad para desarrollar más de 30 Parques de Actividad de estos tipos a corto, medio y largo plazo.

En términos de empleo, tan importante son las valoraciones cualitativas como las cuantitativas. Una Plataforma de este tipo va a generar e inducir una gran variedad de tipos de empresas, **con un componente importante de empleo técnico, cualificado y directivo**. Los porcentajes de este tipo de empleos mas cualificados respecto al total varía en función del tipo de actividad; para actividades logísticas, puede estar en torno a un 10% en términos medios, pero este porcentaje puede incrementarse de forma significativa para empresas de servicio y, sobre todo, de tipo tecnológico o dotacional.

Este potencial diferencial de generación de empleo va a plantear, sin duda, **retos importante de gestión, en un sentido muy amplio, a la plataforma:**

- El principal es de la capacidad del sistema insular de **generar la capacitación general para este empleo**, en términos cualitativos y cuantitativos, incluyendo la formación de técnicos y directivos especializados en las líneas básicas de actividad de la Plataforma.
- Y el segundo, relacionado con el anterior, es **generar el entorno territorial y social adecuado para ese empleo**, que incluya (como posteriormente se indicará) la fijación territorial del mismo a su entorno comarcal.

## La inversión en la PLS

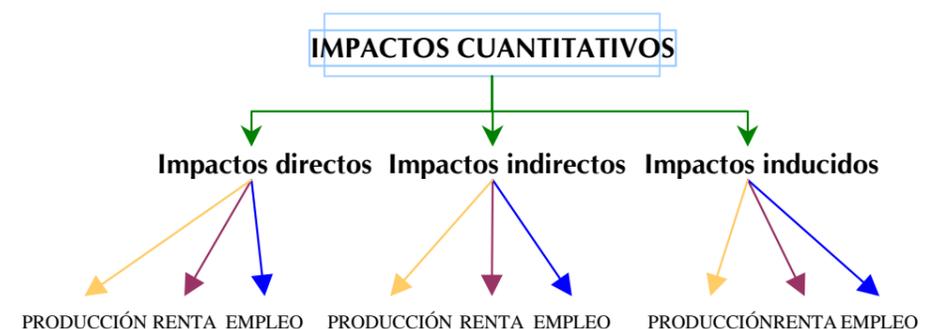
En la misma línea que el apartado anterior, la cuantificación de la inversión en la PLS es simplemente indicativa. Además de la inversión en el Nuevo Puerto y en el Aeropuerto (pendiente esta última del correspondiente proceso de planeamiento sectorial), la PLS va a propiciar elevados proyectos de inversión. También por término medio, **un Parque de Actividades Logísticas tipo de unas 25 a 30 Has de superficie media bruta total podría conllevar una inversión total de unos 40 a 50 millones de euros**, y esa suma puede duplicarse en el caso de Parques Empresariales o de Servicios. Incluso podría ser superior en ciertos Parques Industriales y, por supuesto, de energéticos.

También en este caso sería muy importante para los procesos y efectos de diversificación económica el que esas inversiones obedecieran, finalmente, a un **patrón mixto entre inversiones de corte fundamentalmente insular y de tipo nacional e internacional**: una adecuada "mezcla" final significaría, de hecho, un notable éxito de gestión de la Plataforma en su objetivo estratégico de potenciar la proyección global de la isla y, a la vez, fortalecer y diversificar su propia economía.

## Efectos cuantitativos indirectos e inducidos

Dado que, en buena medida, la globalidad de efectos se internaliza en la Plataforma (siendo precisamente su razón de planificación), sería discutible en este caso aplicar el concepto adicional diferenciado de efectos indirectos a los valores anteriores.

Respecto a los **efectos inducidos**, los análisis más específicos del factor multiplicador en plataformas más o menos directamente relacionadas con este proyecto suelen aplicar un **Factor multiplicador en el entorno de 2,5** (es decir, el empleo e incremento de producción inducido sería 2,5 veces el directo).



Cuadro VII.1.2.2.1. Impactos cuantitativos de la PLS.

## VII.1.2.3. Desarrollo en el tiempo de los efectos: etapas y desfase de procesos

Como se ha reiterado anteriormente, la PLS no es un proyecto programado rígidamente en el tiempo, sino abierto a múltiples posibilidades de desarrollo multidireccional. **Esta respuesta a marcos de incertidumbre condiciona en gran medida las expectativas de efectos**, al introducir la variable de los ritmos de desarrollo como un condicionante básico de los mismos.

## Etapas de los procesos elementales

El desarrollo de la Plataforma va a llevarse a cabo mediante la progresiva implantación y entrada en funcionalidad de **procesos elementales**, que vienen genéricamente denominándose en el PTP como Parques de Actividad.

De forma también genérica, los efectos en el proceso de implantación y consolidación de cada una de estos Parques son muy diferentes en función de la etapa de desarrollo en que se encuentren. Cabe distinguir, en base a lo anterior, cuatro etapas diferenciadas en cada uno de estos procesos elementales:

## 1. Etapa de Construcción

En esta etapa, el sector afectado es, lógicamente, el de construcción de la isla y la comarca. La mayor o menor coincidencia de la construcción de cada Parque de Actividad con otros procesos en la isla puede determinar efectos positivos en el mantenimiento de la actividad o, por el contrario, retos respecto a la capacidad de respuesta del sector de construcción mediante recursos insulares o regionales, incluso con riesgos inflacionarios.

## 2. Etapa de implantación

Es una etapa de generación de empleo y actividad más o menos permanente. Los retos, ya anteriormente apuntados, van vinculados a esta característica: la capacidad de generar oferta de empleo adecuada en la isla en cantidad y calidad, y la capacidad de generar un entorno adecuado territorial y económico para fijar este empleo a la comarca.

## 3. Etapa de efectos multiplicadores verticales (proveedores y clientes)

Es una etapa de efectos indirectos e inducidos en el entorno. Empieza a surgir una demanda de aprovisionamiento y de servicios que contribuye a la fidelización de las empresas y a la proyección de oportunidades económicas y sociales en el conjunto de la economía y el entorno.

4. Etapa de complejización horizontal (*clusterización*)

Es la etapa de mayor maduración del proceso, que puede durar décadas. En esta etapa, se establece una multiplicidad de conexiones intersectoriales e intrasectoriales que determina un enriquecimiento sinérgico del conjunto, comúnmente denominado como formación de *clusters*.



"Etapas" de desarrollo de procesos elementales en la PLS

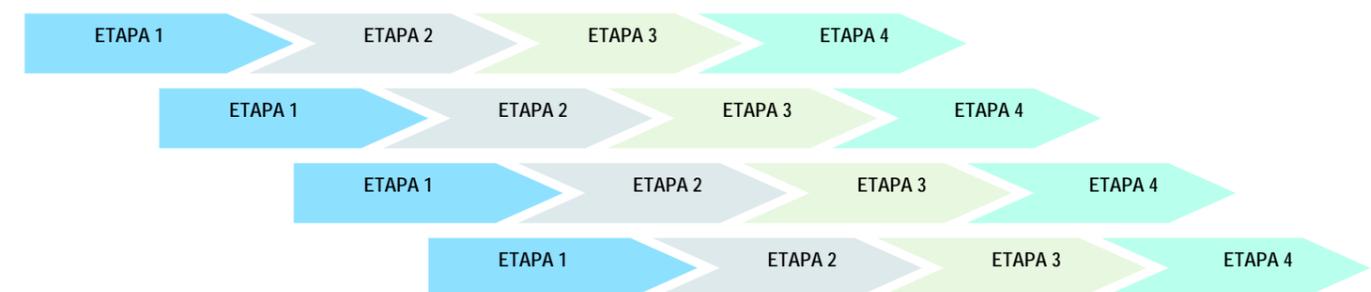
Cuadro VII.1.2.3.1. "Etapas" de desarrollo de procesos elementales en la PLS.

## Los desfases de los procesos elementales

Esos procesos elementales, con toda probabilidad, no van a coincidir en el tiempo, sino que **van a verse desfasados en procesos paralelos**, de forma que el resultado global va a presentar rasgos de gran complejidad.

- El primer efecto de este desfase en el tiempo va a ser positivo: la **complementación de sus efectos y la "laminación" de las puntas** originadas en los mismos. El carácter diferencial de cada etapa se vería así compensado con otros procesos paralelos. La construcción, por ejemplo, no tendrá (salvo la improbable coincidencia en el tiempo de la primera fase del Puerto y alguna realización aeroportuaria importante) puntas de demanda acumulativa además de la propia originada por el puerto. La Plataforma, en consecuencia, puede contribuir a estabilizar los efectos conjuntos en el tiempo.

- Y el segundo efecto positivo va a ser el **aumento de capacidad de respuestas de gestión para la optimización de los efectos y la corrección de las consecuencias negativas**. Efectivamente, al prolongarse los procesos en el tiempo, aumentan progresivamente las posibilidades de articular medidas de gestión interna de cada Área Funcional de la Plataforma, de coordinación del conjunto y de políticas comarcales e insulares de acompañamiento al proceso para tratar de optimizarlo; **aumenta, en consecuencia, la capacidad de reacción positiva y retroalimentación del proceso**.



Escalonamiento y desfase en el desarrollo de la PLS

Cuadro VII.1.2.3.2. Escalonamiento y desfase en el desarrollo de la PLS.

VII.1.3.1. Objetivo estratégico de partida: “puerta de acceso y aprovisionamiento de la isla”

La primera función estratégica de la PLS es, evidentemente, la de “acceso y aprovisionamiento insular”, particularmente importante y sensible en el caso de un territorio y economía como la insular.

Tanto el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla como el Aeropuerto de Tenerife Sur comparten esa función estratégica, respectivamente, con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife y el Aeropuerto de Tenerife Norte.

En su campo de competencias, las funciones específicas del Puerto y el Aeropuerto, en esta función estratégica, serían:

**Nuevo Puerto Comercial de Granadilla:**

- Puerto de entrada de tráficos graneleros, fundamentalmente relacionados con las industrias e instalaciones energéticas interrelacionadas.
- Complementariamente al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, función de terminal de tráficos de mercancía general y de contenedores.

**Aeropuerto de Tenerife Sur:**

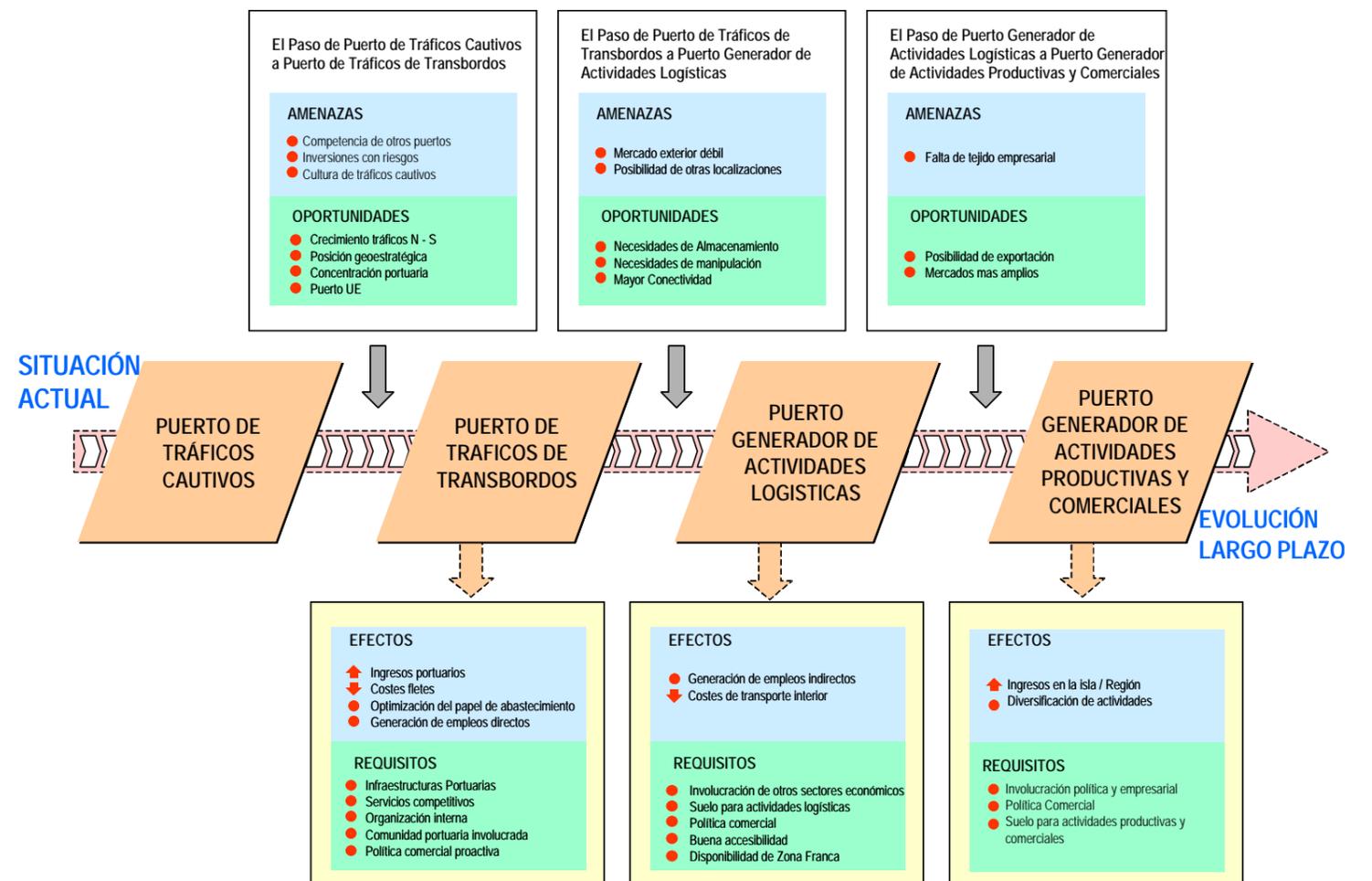
- Función principal de aeropuerto para tráficos turísticos relacionados con el sur de la isla.

Tanto el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla como el Aeropuerto de Tenerife Sur habrán de dotarse de la suficiente capacidad de tratamiento de tráficos para garantizar el aprovisionamiento y acceso de mercancías y de personas (en el caso del aeropuerto) a medio y largo plazo, en función siempre de la evolución de dichos tráficos y de las tendencias general del mercado, y de la capacidad disponible en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife y del Aeropuerto de Tenerife Norte, con los que forman sistema.

VII.1.3.2. El reto estratégico a medio y largo plazo del Nuevo Puerto de Granadilla: “de Puerto de tráficos cautivos a Puerto integrado en el mercado global”

La oportunidad de desarrollo de Tenerife como puerto hub en las rutas Norte-Sur va más allá de la actividad portuaria que ello genera. La multiplicación de la oferta de transporte que supone (líneas, conectividad, servicios, frecuencia y capacidad) le va a permitir situarse en un plano nuevo respecto a estos mercados. Su potencialidad aumentará con su consolidación como plataforma logística europea en el mercado africano y, secundariamente, para el latinoamericano, y coadyuvar al desarrollo de actividades productivas ligadas a estos mercados.

La meta de este reto estratégico es configurar un nodo logístico-portuario altamente eficaz y competitivo que, partiendo de los actuales tráficos cautivos, capte nuevos tráficos en tránsito en rotas globales y permita el establecimiento de actividades logísticas e industriales en el Puerto y su entorno.



Posible evolución estratégica del Nodo Logístico-portuario de Tenerife

Cuadro VII.1.3.1.1. Posible evolución estratégica del Nodo Logístico-portuario de Tenerife.

VII.1.3.3. Funciones estratégicas del Nodo Logístico-portuario de Granadilla

El Nuevo Puerto Comercial de Granadilla puede nuclear, a medio-largo plazo, un nodo logístico conjunto con la PLS con las siguientes funciones estratégicas, sobre la base de las potenciales cadenas logísticas basadas en dicho nodo:

Posición geoestratégica de Tenerife y su relación con flujos Norte-Sur y Este-Oeste

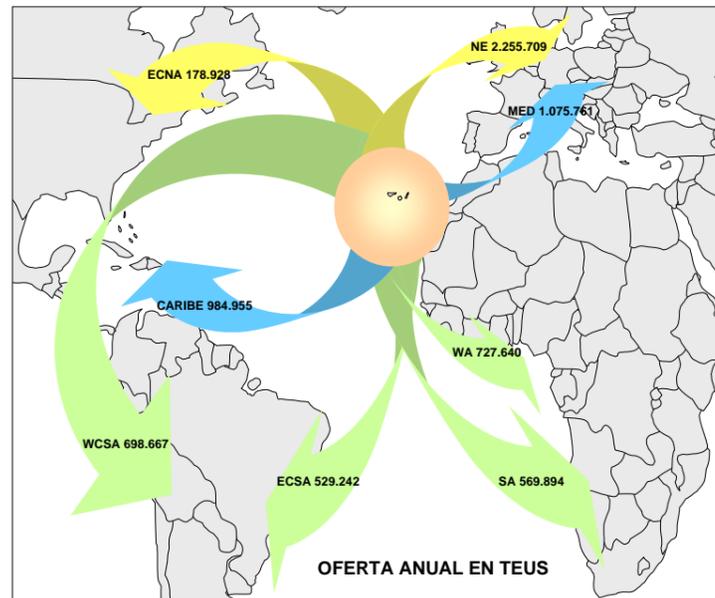
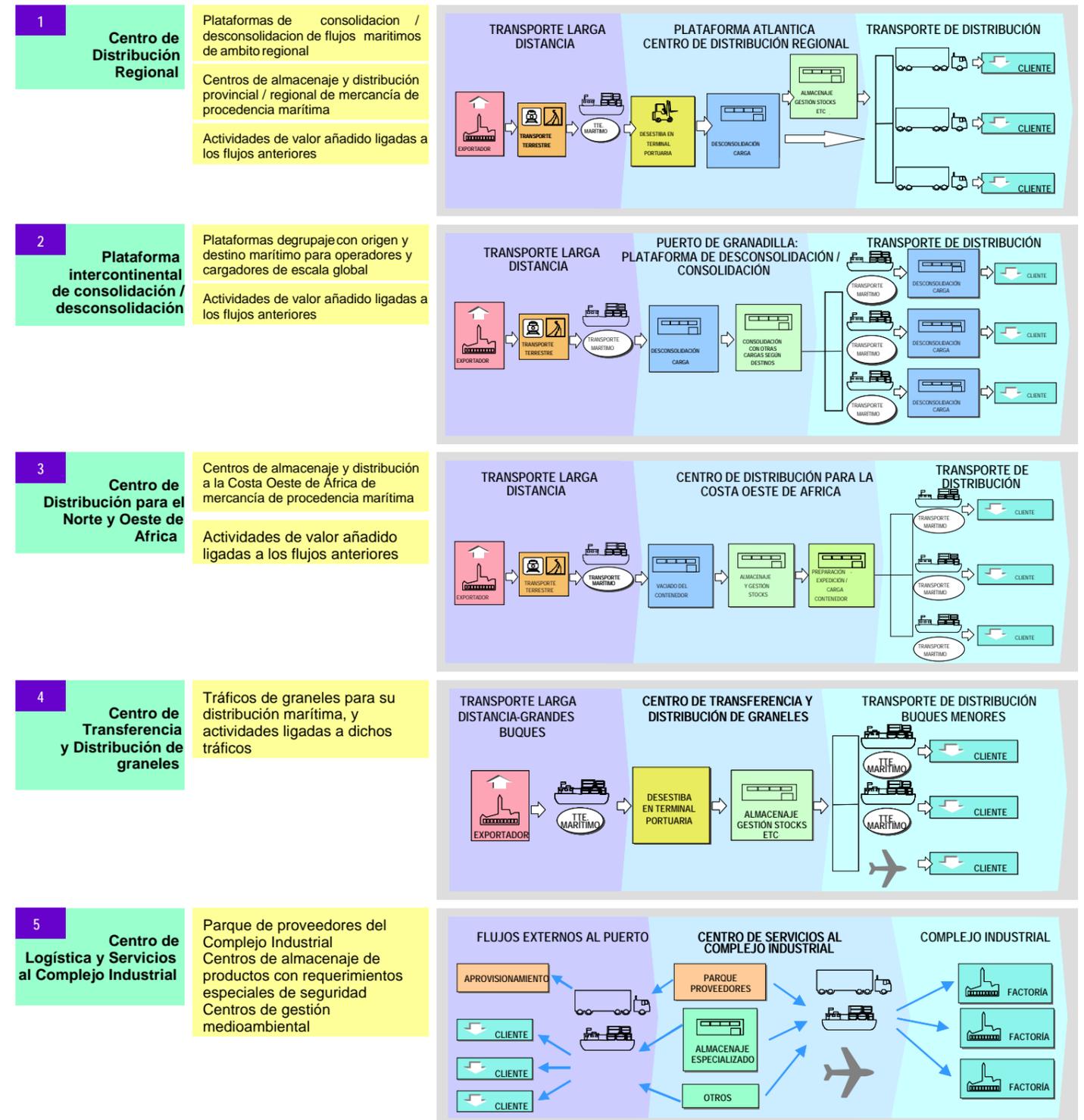


Figura VII.1.3.3.1. Posición geoestratégica de Tenerife y su relación con flujos Norte-Sur y Este-Oeste.

Cadenas Logísticas potenciales encaminadas por el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, y con presencia en la PLS



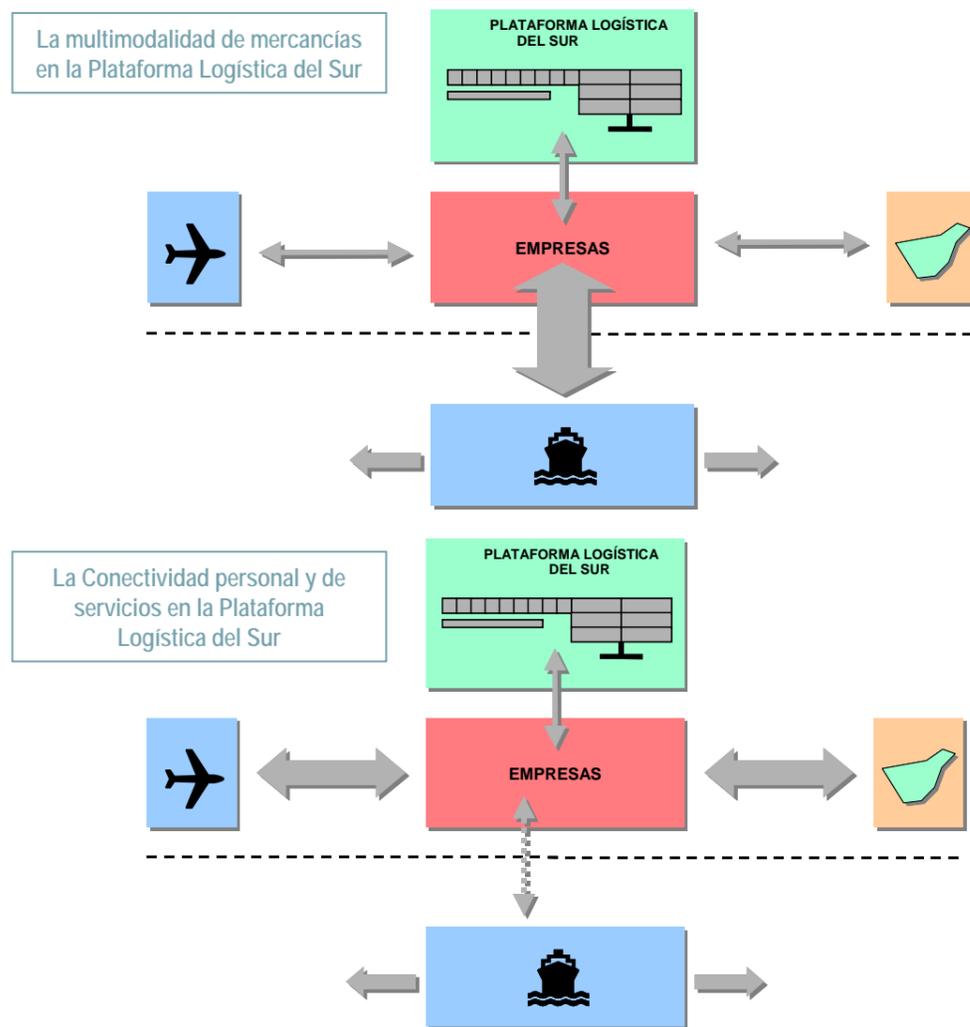
Cuadro VII.1.3.3.2. Cadenas Logísticas potenciales encaminadas por el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, y con presencia en la PLS.

VII.1.4.1. El reto de la diversificación de la base económica, objetivo de la PLS

La PLS brinda a la isla una gran oportunidad de desarrollo de un complejo empresarial, industrial y de servicios vinculados a la logística portuaria y aeroportuaria. Ese efecto de la implantación de la Plataforma ha de constituir en todo momento una referencia de planificación y gestión, cuya importancia afecta al desarrollo estratégico de la propia economía insular.

Los procesos que pueden contribuir a generar este complejo o entramado logístico-empresarial son los siguientes:

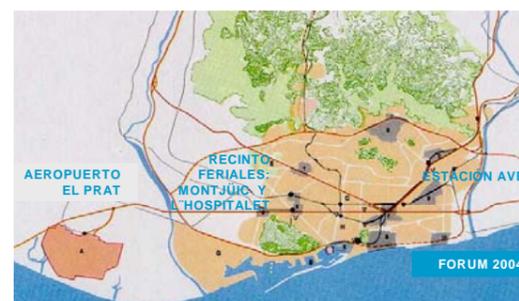
- Procesos logísticos de implantación en la PLS por su relación con Puerto y Aeropuerto.
- Procesos industriales atraídos por el emplazamiento y sus servicios.
- Procesos de complejización del entramado empresarial y "clusterización".



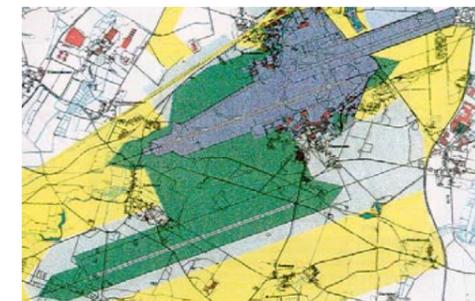
Cuadro VII.1.4.1.1. La multimodalidad de mercancías y la conectividad personal y de servicios de la PLS.

VII.1.4.2. Multimodalidad y conectividad en la Plataforma Logística del Sur, base de los efectos de diversificación y concentración funcional en la Plataforma

- La concentración de "oferta de conectividad", tendencia reforzada de criterios de implantación y desarrollo de empresas con orientación global.
  - Los entornos portuarios y aeroportuarios, no solamente de los grandes "hubs", vienen siendo objeto de interés creciente de desarrollo de demanda de implantación de empresas de servicios y producción que valoran la conectividad de calidad y rango nacional e internacional.
  - La base del éxito es la concentración y multiplicación de "opciones" de conectividad, por diversos modos de transporte (aéreo, marítimo, terrestre), con variedad de servicios, que su vez "descautivicen" a operadores y cargadores y que incrementen en consecuencia la competitividad y atractivo del emplazamiento.
- La multimodalidad en el Nodo de Granadilla: concentración de infraestructuras modales y de oferta de servicios.
  - En el caso de la PLS, es básica la presencia de infraestructuras portuarias y aeroportuarias de gran capacidad y calidad, sin las cuales la Plataforma deja de tener proyección de futuro. Pero la oferta de multimodalidad será eficaz cuando se desarrollen los servicios correspondientes (conexiones nacionales e internacionales, líneas marítimas y aéreas, variedad de servicios logísticos asociados) que hagan realidad la potencialidad de conectividad del ámbito.
  - En consecuencia, y de cara a la gestión de la Plataforma a corto, medio y largo plazo, la atracción y potenciamiento de la aparición de operadores globales que presten esos servicios potenciales constituye el eje de la estrategia de mercado de la Plataforma.
- La multimodalidad para mercancías, y para pasajeros: sinergias y complementariedad.
  - El eje motor de la Plataforma Logística del Sur, y su razón de planeamiento, es prioritariamente la conectividad marítima, facilitada por el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla. A esta Área Funcional le corresponde el carácter clave en última instancia de la misma y el que condiciona en gran medida el planeamiento de todo el entorno.
  - Pero la prioridad otorgada a las mercancías no debe ocultar la importancia de la conectividad de pasajeros. El objetivo estratégico de desarrollo de un nodo logístico debe entenderse en un sentido amplio: sin conectividad de pasajeros muchos servicios logísticos básicos ven limitado su desarrollo. Toda actividad empresarial requiere una buena accesibilidad para personas, tanto en el rango local-metropolitano como nacional-internacional.
- La oportunidad adicional brindada por el carácter de entorno aeroportuario.
  - El análisis de las experiencias, nacionales e internacionales sobre el desarrollo de Nuevas Áreas de Centralidad ligadas a entornos aeroportuarios y metropolitanos pone de manifiesto que los factores de competitividad "por excelencia" son los Nodos de Transporte Integrados con Grandes Aeropuertos, los Nodos de Centralidad Económica-financiera Internacional, los Polos Tecnológicos e industriales de I+D. A continuación se muestran algunos ejemplos:



BARCELONA: Las transformaciones de la ciudad y la competitividad ligada a eventos internacionales, con el aeropuerto como gran hub mediterráneo (1.992-2.003)



AEROPUERTO DE SCHÖNEFELD: La reestructuración del nuevo Sistema Aeroportuario Berlínés como nueva oportunidad de desarrollo regional e I+D.



LOS ANGELES: Las ventajas de localización de un Centro Mundial de Tecnología Aeronáutica y Aeroespacial desarrollado en el entorno del Aeropuerto.

Figuras VII.1.4.2.1. Planos de del Área Metropolitana de Barcelona, del Aeropuerto de Schönefeld y localización de la Industria Aeronáutica y Tecnológica en Los Angeles.

VII.1.4.3. La primera fase del proceso de diversificación: atracción de actividades logísticas a la Plataforma

El esquema general de actividades logísticas en la PLS obedecería sería el siguiente:

Las actividades de segunda línea portuaria

En la segunda línea portuaria, en conexión directa y funcional con las terminales de primera línea, y frecuentemente integrable en concesiones de recinto único, van a tener lugar dos tipos genéricos de actividades:

- **Actividades Logísticas vinculadas a la mercancía general, principalmente contenerizada (ZAL portuaria).** Estas actividades se desarrollarían en pabellones y almacenes, patios de carga, áreas de servicios anexos, depot de contenedores, etc.
- **Minoritariamente, actividades logísticas vinculadas a los graneles, y actividades industriales tecnológicamente vinculadas a la primera línea** (es decir, actividades que económica o tecnológicamente no puedan ser desplazadas a una tercera línea).

Actividades logísticas en el Entorno Funcional o Interpuerto

De forma también general, puede clasificarse la actividad logística desarrollada por un operador logístico o empresa productora en una plataforma multimodal como la PLS en dos tipos, que en la práctica se entremezclan:

La función de plataforma de consolidación y desconsolidación, o grupaje internacional

- En esta función, la actividad principal es la de carga, descarga y grupaje, con una rápida rotación de mercancías, con una funcionalidad secundaria del almacenamiento de larga y media duración.
- La proximidad e inmediatez a la primera línea (terminales de contenedores) es clave de éxito y competitividad.

La función de Centro de Distribución internacional

- En este caso, las instalaciones se amplían a la de regulación (almacenaje) y frecuentemente incorporan actividades de creciente valor añadido. La distribución insular sería, en este modelo, secundaria. Su localización pasa a no ser tan crítica en función a la proximidad a primera línea, y el precio y condiciones de ampliación y establecimiento cobra importancia.

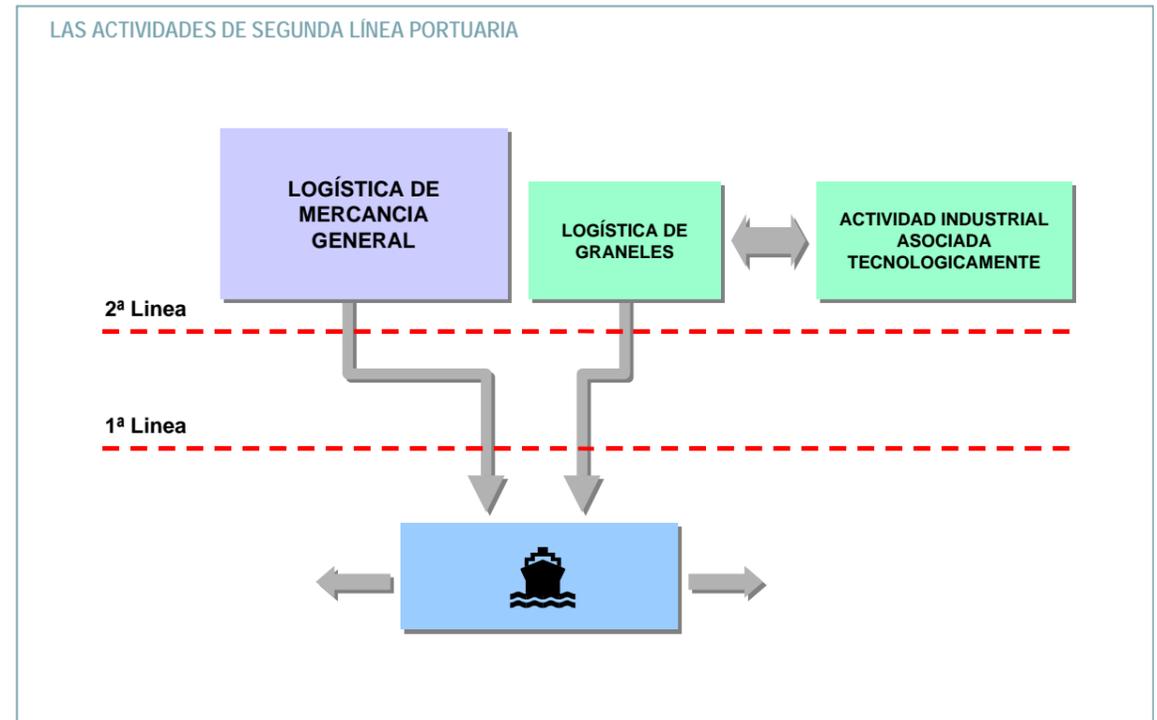
La función de Centro de Distribución insular - internacional

- En este caso, las funciones de distribución insular-canario e internacional se equilibran, y la empresa incorpora el hinterland como mercado. En este caso, la localización se establece también en función de la red insular de carreteras.

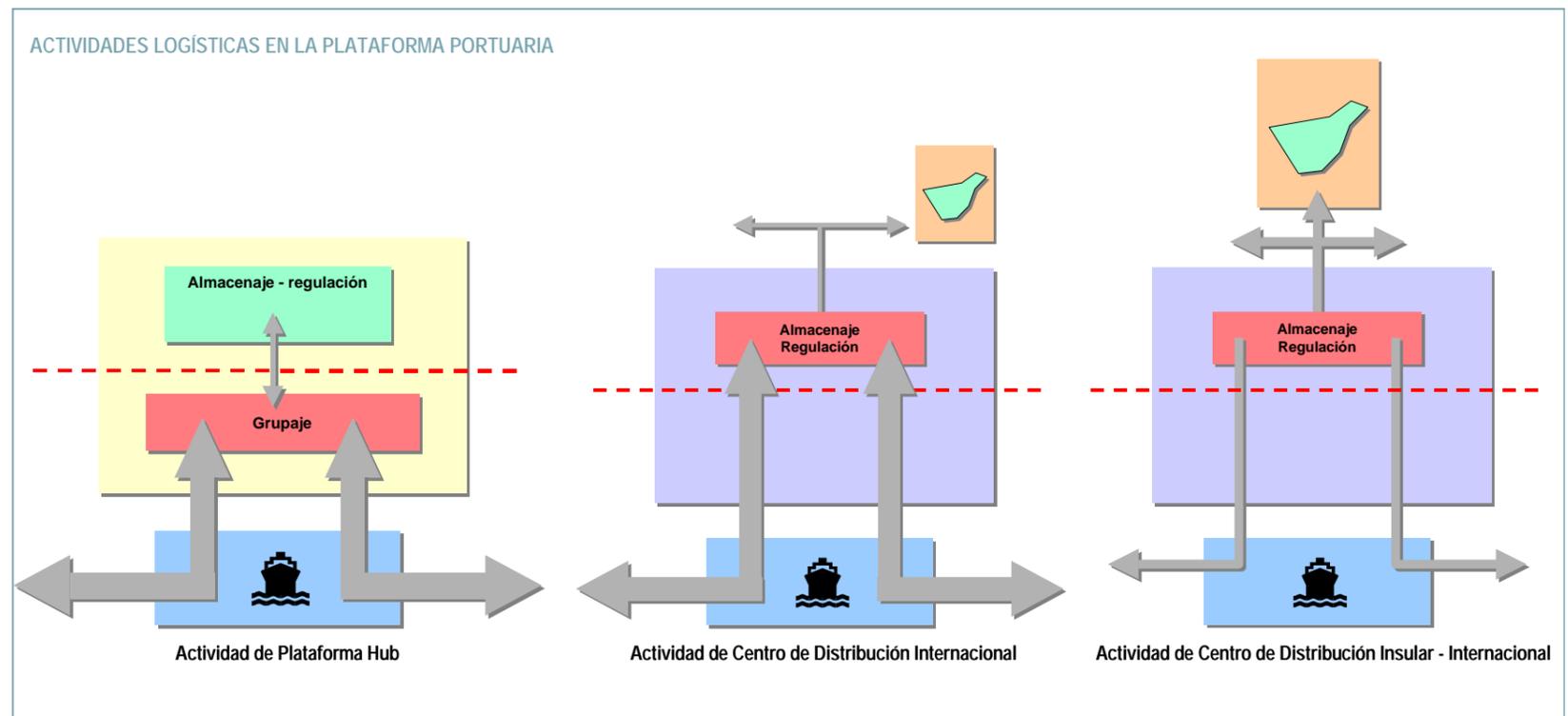
La carga aérea, necesidad logística cualitativa de la PLS

- **La funcionalidad de la carga aérea en una plataforma multimodal como es la PLS no ha de ser contemplada de forma autónoma, en sí misma, sino como un componente importante cualitativo de la oferta global de la Plataforma.** La atracción de operadores logísticos o industriales que elijan Tenerife y el área de Granadilla como base de distribución de escala internacional radica en la disponibilidad de oferta integral de servicios logísticos. Parte de esos servicios, por urgencia, por calidad o por valor unitario, han de ser canalizados por vía aérea, aunque la oferta fundamental sea la marítima.

- **Las posibilidades de Tenerife de ejercer una función de hub o plataforma logística intercontinental de carga aérea para el continente africano, contempladas de forma aislada a otras estrategias de la Plataforma, son limitadas a corto-medio plazo** (limitación de tráfico con África, competencia con los hubs europeos, etc.).



Cuadro VII.1.4.3.21. Las Actividades de Segunda Línea Portuaria.



Cuadro VII.1.4.3.2. Actividades Logísticas en la Plataforma Portuaria.

VII.1.4.4. Evolución del proceso: la interrelación entre logística y desarrollo industrial

Interrelación logística - industria: posibles procesos de evolución

Las actividades logísticas, que van a constituir probablemente el componente básico de la atracción directa y en primera instancia de la Plataforma, pueden inducir actividades productivas en el entorno portuario mediante procesos distintos:

- Una primera vía es el desarrollo de actividades de valor añadido de forma creciente, e incorporar en estadios posteriores actividades de producción ligera, generalmente compatible funcional y ambientalmente con las logísticas de almacenaje y distribución. En fases posteriores, la empresa puede instalar en torno a este centro de distribución de escala internacional plantas de producción de algún componente o de montaje.
- Una segunda vía es el efecto positivo de incentivación a la externalización logística que representa la presencia en el entorno portuario de un complejo de servicios logísticos disponibles y competitivos, con una amplia variedad de opciones de encaminamientos y conectividad.
- Y una tercera vía es la función adicional y posterior que desempeñan los operadores logísticos como “segundo frente” comercial de sus clientes o empresas industriales, que frecuentemente acompaña decisiones de implantación en la fase de concentración de operadores e industrias como la que se vive actualmente en la economía global.

La actividad industrial vinculada al Puerto

Cabe prever tres tipos genéricos de actividades industriales vinculadas al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla:

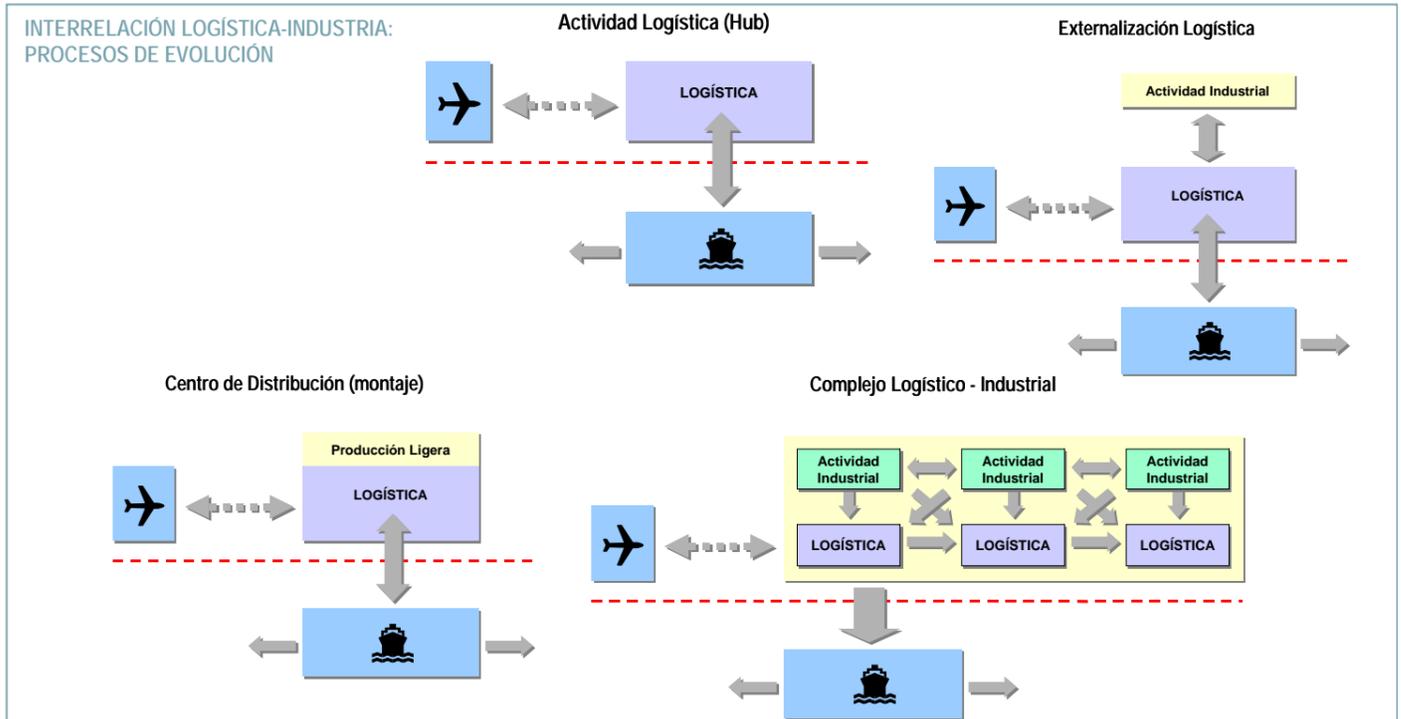
- Las actividades industriales “de enclave”, situadas en el entorno portuario en razón del abastecimiento de materias primas o componentes. En este caso, su situación se establece en razón directa a la funcionalidad de dichos suministros desde el Puerto (segunda o tercera línea).
- Las actividades industriales de proyección insular o canaria, que tengan también suministros por vía marítima. En estas industrias, la localización puede variar también en función de su interrelación con otros sectores de la economía insular.
- Y las actividades industriales vinculadas a la logística granelera, cuyos condicionamientos de localización podrían coincidir con los de primer tipo por razones tecnológicas y/o económicas.

Posibles componentes de un desarrollo industrial de la Plataforma

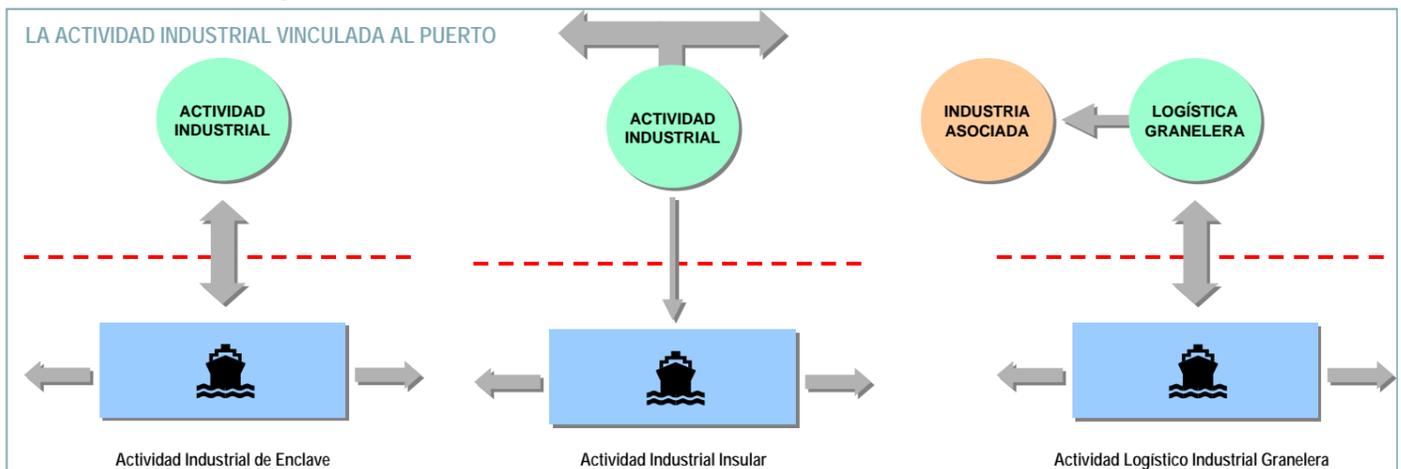
La configuración de la Plataforma Logística del Sur ha de contar, para su entramado industrial, con tres componentes básicos que han de tratarse de complementar e interrelacionar:

- Las empresas productoras de proyección global, atraídas e implantadas directamente o a través del proceso de sinergias con la logística descritas en el apartado anterior
- Las industrias del Complejo Energético de Granadilla (DISA, UNELCO, ITER), con la deseable complejización y “clusterización”, y el efecto de inducción en actividades productivas de alto consumo energético.
- Y las actividades de industria ligera de proyección insular y canaria.

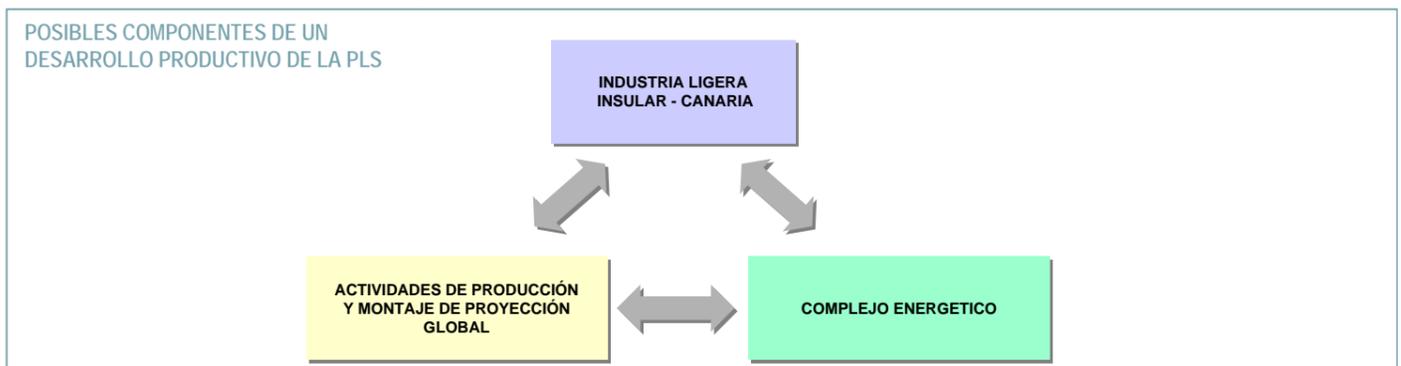
Es menos probable el establecimiento de complejos industriales de otra índole, por ejemplo el petroquímico.



Cuadro VII.1.4.4.1. Interrelación Logística-Industria: Procesos de evolución.



Cuadro VII.1.4.4.2. La actividad industrial vinculada al puerto.



Cuadro VII.1.4.4.3. Posibles componentes de un desarrollo productivo de la PLS.

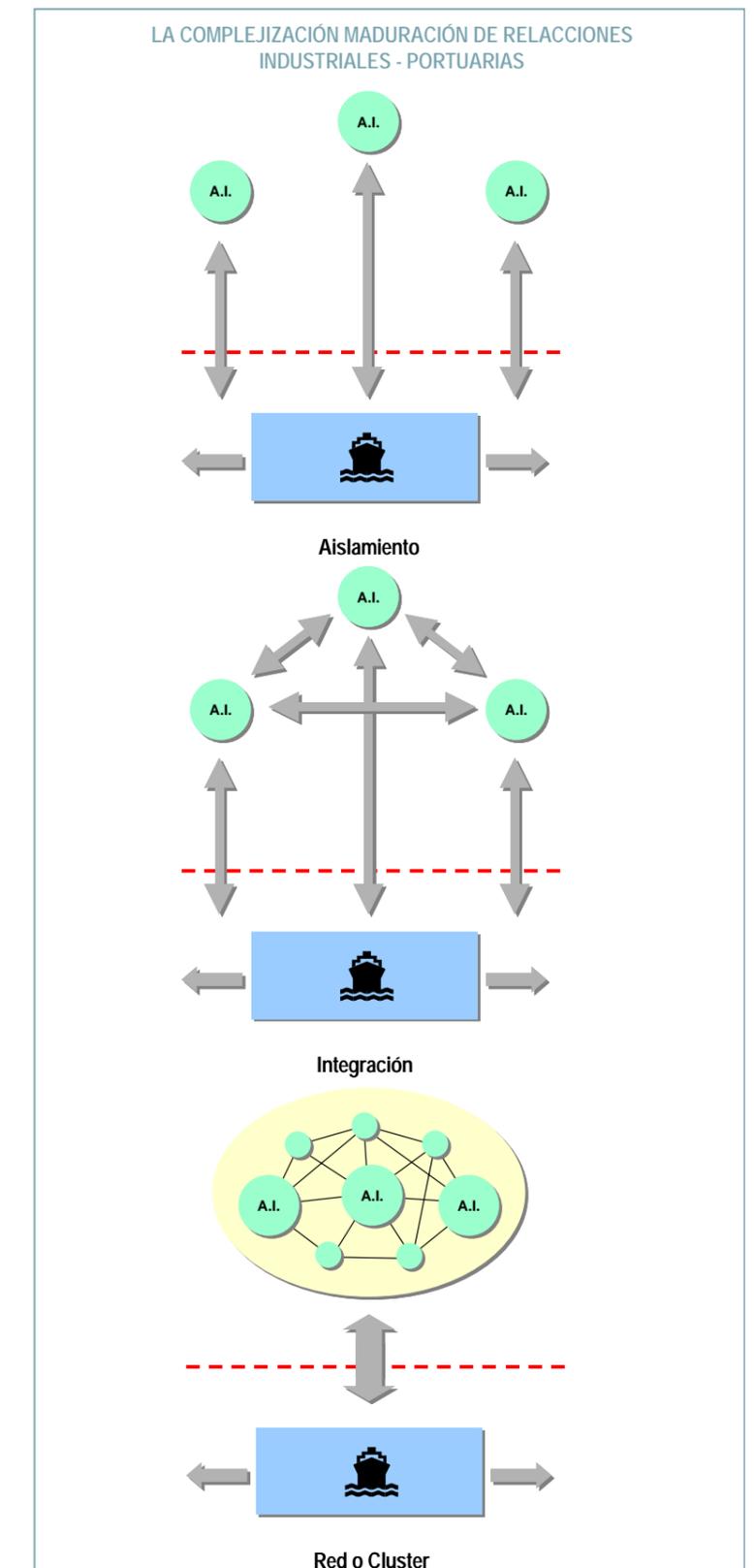
## VII.1.4.5. Objetivo final del proceso: hacia una “clusterización” de empresas y servicios

## La complejización y maduración de las industriales industriales-portuarias

- El proceso de desarrollo de la industria directamente vinculada a un puerto es, en general, conocido:
  - Generalmente se implantan por condiciones de abastecimiento o distribución de mercancías y/o materias primas desde las instalaciones portuarias, y funcionan en régimen de “enclave”.
  - Un proceso posterior de “Integración” entre varias de ellas estriba en un intercambio de servicios o productos de forma cruzada.
  - En una fase de maduración posterior, los servicios se van entrecruzando con nuevas empresas y actividades, llegándose a generar redes o “clusters” entre ellas.
- Es precisamente esta etapa de evolución, la de mayor interrelación funcional e integración vertical y horizontal entre industrias y actividades, la que debe tener como objetivo último de la PLS: la consecución de un tejido empresarial y funcional complejo, que dote no solamente a la comarca sino al conjunto de la isla de una fortaleza y solidez adicional para hacer frente a marco de evolución general cambiantes e inciertos.
  - Esta interrelación es la que consolida el posicionamiento de empresas de proyección suprarregional, al mallar sus relaciones e intereses en marcos cada vez más amplio, y compensar tendencias a la deslocalización en base a factores de precios que no tengan en cuenta otras fortalezas de entorno.
- El proceso de “clusterización” es especialmente complejo, con necesidad de políticas e intervenciones públicas y privadas y estrategias específicas, y solamente madura a medio y largo plazo. Pero afecta no solamente a las empresas logísticas e industriales, sino al conjunto de sectores de servicios, en el sentido más amplio, y tiende relaciones con otros muchos sectores de la economía comarcal e insular.

## Un efecto inducido en la diversificación: la generación de servicios asociados

- Además de los servicios productivos y generales implantados en la PLS, y muy preferentemente en la fachada de la Autopista TF-1, que en este sentido actuará como gran eje articulador de servicios entre la Plataforma y el conjunto del territorio, la actividad general de la PLS inducirá toda una serie de servicios y dotaciones generales a la población y a las empresas, tanto a residentes como a los empleados en la misma y a los visitantes y transeúntes.
- El reto de la economía comarcal es dar una adecuada respuesta a este nuevo sector de demanda, en cantidad y calidad. La potencialidad de impulso a un amplio sector de pequeñas y medianas empresas de servicios, y proveedoras en un amplio sentido, puede contribuir a una mayor integración horizontal de la plataforma con su entorno territorial y con el conjunto de la economía de la isla.



Cuadro VII.1.4.5.1. La complejización maduración de relaciones industriales – portuarias.

## La Plataforma Logística del Sur: una Operación Singular Estructurante (OSE) de alta capacidad de reequilibrio territorial

La Plataforma Logística del Sur es una de las Operaciones Singulares Estructurantes incluidas en el Plan Insular, con un elevado potencial de generación de efectos territoriales en su comarca y en el Sur insular, y con un objetivo de contribución al reequilibrio insular.

Su potencial reequilibrador estriba, evidentemente, en la función central que Puerto y Aeropuerto, unidos a un Entorno Funcional o Interpuerto en actitud activa, tienen de generación de actividad económica, empleo y movilidad. La PLS está llamada a constituir un nodo de actividades neurálgico de la isla, que además puede polarizar demandas respecto a una comarca cuyo potenciamiento contribuirá a un reequilibrio norte-sur de la isla.

Su función reequilibradora no se limita a ese papel de motor complementario de desarrollo del sur, sino su carácter de nodo distribuidor logístico en la totalidad de la isla. Tanto por las funciones generales de accesibilidad de pasajeros y mercancías como de la logística asociada, la PLS no se circunscribirá a actividades locales o comarcales, sino que captará principalmente actividades insulares e incluso de proyección internacional.

**El horizonte de desarrollo de la Plataforma**, cuyos efectos empezarán a aparecer a medio plazo y se prolongarán hasta el largo plazo, va a favorecer la maduración de la planificación urbanística y territorial que posibilite la optimización de los efectos territoriales de la PLS. Esta planificación, en consecuencia, no tiene por qué anticiparse prematuramente, sino que puede ir componiéndose y madurando en el tiempo a medida que los objetivos y soluciones se vayan consensuando.

### Retos para unos efectos reequilibradores en el territorio

El alto potencial de reequilibrio territorial de la Plataforma, como se ha indicado, precisará de procesos específicos de planeamiento territorial y municipal. No obstante, cabe señalar con carácter conceptual y genérico, cuatro niveles de retos asociados a dicho potencial (además del medioambiental analizado en el apartado anterior de este Avance), cuya "gestión" va a condicionar el efecto reequilibrador real de la Plataforma en el territorio del sur insular:

#### 1. El reto de "revalorización": la PLS como nodo de revalorización territorial.

- El "nodo" de la PLS y la actividad generada es un foco de potencial revalorización del territorio circundante. Que este potencial de revalorización se convierta en un factor positivo de desarrollo territorial o, por el contrario, en un factor especulativo, va a depender de la planificación y gestión del territorio comarcal.
- De entrada, la elevada disponibilidad de suelos interna de la Plataforma y su gestión controlada (Autoridad Portuaria, Aena y Polígono Industrial) va a limitar, sin duda, los procesos especulativos tanto en su interior como en su entorno inmediato, la revalorización de cuyos suelos se vería laminada así por la elevada oferta "interna" de la PLS existente.
- Más allá de esta consideración, la Plataforma ofrece al territorio circundante la oportunidad de una "revalorización difusa" y no necesariamente concentrada, aunque siempre habrá gradientes en esta revalorización. Este potencial es el que podría posibilitar unos efectos territoriales comarcamente reequilibradores y no excesivamente polarizados.

#### 2. El reto de la movilidad: la PLS como "auto-generador-concentrador" de tráfico en la isla.

- La PLS supone la concentración de actividades logísticas y empresariales en el entorno funcional de Puerto y Aeropuerto que, en otras condiciones, se diseminaría por el territorio próximo y lejano. Por lo tanto, el primer factor a considerar es que la PLS supone sustraer al sistema de movilidad insular de un impacto de tráfico de "agitación" entre Puerto, Aeropuerto y sus respectivas segunda y tercera línea, y de estas actividades entre sí, que en otras condiciones recargarían dicho sistema insular de comunicaciones. La PLS es en sí misma, en consecuencia, un "auto-generador-concentrador" de tráfico, con su correspondiente efecto positivo de jerarquización y concentración de este tipo de tráfico.
- Por otra parte, su inserción insular posibilita la canalización a través del eje de la Autopista TF-1 y del futuro Tren del Sur el conjunto de las relaciones de movilidad viajeros y mercancías con el resto de la isla. Esta disposición es particularmente favorable, por consiguiente, a la canalización concentrada de estos tráfico y su concentración, así como el potenciamiento del transporte colectivo.
- Un reto futuro será establecer un sistema de asentamientos y relación con el entorno que reduzca aún más su impacto de tráfico en su territorio: tanto mediante políticas urbanísticas y de planeamiento de oferta residencial y de servicios, como mediante políticas de transporte colectivo en un medio especialmente difícil para promover una oferta eficaz de transporte colectivo. La claridad de la estructura viaria facilita un potencial servicio de transporte colectivo de superficie (autobuses) a través de los corredores viarios fundamentales.

#### 3. El reto del tejido residencial: la PLS como generadora de demanda residencial.

- Ya ha sido comentado el potencial de generación de empleo de la PLS a medio y largo plazo. La creación de una oferta residencial equilibrada en el territorio comarcal, que contribuya a cubrir déficits actuales, y que aproveche además de la oportunidad añadida de la demanda de empleo cualificado (técnicos y directivos) asociada a las nuevas empresas y sus servicios, constituye en consecuencia un importante reto socioeconómico y territorial para la optimización de sus efectos.
- El reto de oferta residencial no se limitará, previsiblemente, a la oferta cualificada, sino también hacia la población trabajadora que demande la PLS, con posible incidencia en procesos migratorios que será necesario prever.

#### 4. El reto del tejido de equipamientos: la PLS como generadora de demanda de servicios y dotaciones.

- Muy relacionado con el reto anterior, la Plataforma ha de generar una "segundo círculo" de demanda directa e indirecta de servicios, más allá del "primer círculo" de demanda de servicios asociados a los procesos empresariales de la misma.
- Este "segundo círculo", que podría desarrollarse en el conjunto de la comarca, supondría una oferta de servicios personales, dotaciones y servicios empresariales complementarios, en general con su doble proyección hacia la satisfacción de demandas comarcales y de la propia PLS.
- Este posible "tejido" secundario de equipamientos y servicios, de naturaleza pública y privada, es fundamental en los efectos territoriales de la Plataforma. Su estructura puede facilitar, por ejemplo, la aparición de un entorno atractivo hacia poblaciones socialmente diversificadas respecto a la situación actual, y ayudar en el proceso deseable de diversificación económico-social y "clusterización" que puede propiciar la PLS.