

RESUMEN Y CONCLUSIONES.

La Plataforma Logística del Sur: Concepto y Características. Resumen de propuestas.

- RC.1. La Plataforma Logística del Sur: concepto
- RC.2. Estructura y ordenación de la PLS: resumen de características
- RC.3. Desarrollo de la PLS
- RC.4. Efectos del desarrollo de la PLS

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

La **Plataforma Logística del Sur** es la Operación Singular Estructurante de constitución de la gran área logística que comprende las dos principales infraestructuras de transporte de la isla, el nuevo Puerto de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife Sur, y sus entornos inmediatos. Este ámbito comprende las principales infraestructuras de conexión exterior de la isla y las áreas logísticas, industriales, energéticas y empresariales asociadas a las mismas. En esta área se localizan las principales instalaciones insulares de conexión de la isla con el exterior y una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y aquellos usos industriales que, por sus específicas características, deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en el área.

La **Plataforma Logística del Sur (PLS)** es una operación de alto contenido estratégico para la isla: ámbito que garantiza la conectividad exterior de personas y mercancías, oportunidad de configurar un nodo logístico de proyección internacional, gran plataforma de creación de un complejo o "cluster" logístico-industrial y de servicios, y operación reequilibradora del territorio insular y estructurante de la comarca del sur.

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

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

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

- **Por la concentración de Puerto y Aeropuerto en un territorio próximo, de considerables dimensiones (2.501,5 Has):** esta concentración, que se viene presentando a nivel internacional solamente en ocasiones excepcionales, es una oportunidad muy favorable para impulsar políticas combinadas de actuación.
- **Por su localización y condicionantes internos:** en el centro de un área insular de gran dinámica de desarrollo, y conectado directamente a la Autopista TF-1, tiene un elevado potencial de proyección de sinergias territoriales y socioeconómicas en su entorno. El nivel de servidumbres y condicionamientos de partida es excepcionalmente bajo para un entorno aeroportuario y portuario.
- **Por su viabilidad mediambiental y socioeconómica:** la PLS comprende zonas funcionales en las que ya existen instalaciones en marcha y proyectos ya sancionados por los correspondientes estudios de incidencia ambiental. Por otra parte, el impacto del nuevo desarrollo de la PLS es compatible a escala municipal e insular, tal y como reflejan el diagnóstico ambiental del Plan General de Granadilla y el Plan de Ordenación de Recursos Naturales del PIOT. Y los efectos de desarrollo socioeconómicos inducidos en el entorno van a contribuir decisivamente a una evolución comarcal integrada y reequilibrada en el conjunto del Sur insular.

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

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

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

Nota: el presente capítulo constituye el resumen de la propuesta de concepto, estructura, ordenación y proceso de desarrollo contenida en este documento, propuestas que se desarrollan en los capítulos correspondientes del documento.

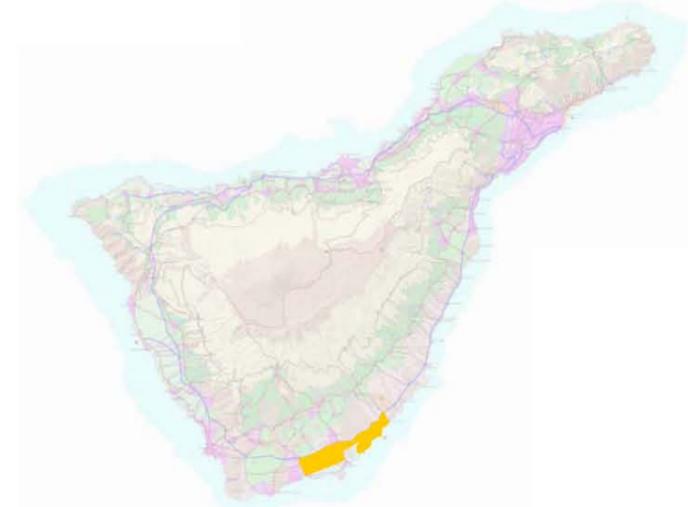


Figura RC.1.1. Localización territorial de la PLS sobre el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT.

TERCERA CARACTERÍSTICA- LA PLS COMO PROYECTO INSULAR ESTRATÉGICO

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

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

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

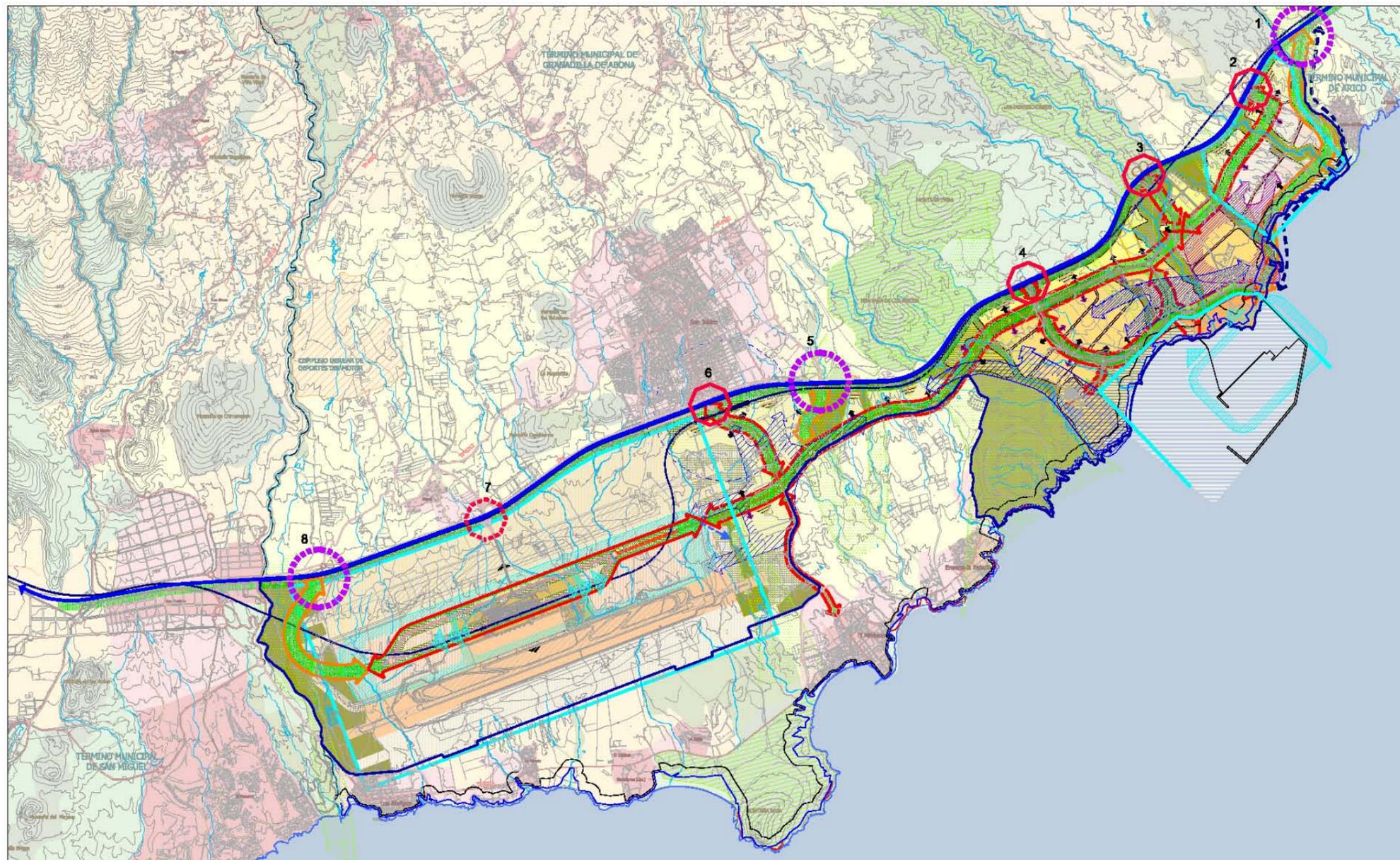


Figura RC.2.1.1. Plano de Ordenación: Ordenación Funcional Básica de la PLS.

La propuesta de ordenación de la PLS se articula en torno a **cinco grandes ejes fundamentales**:

1.- Una estructura general organizada en torno a **tres Áreas Funcionales** principales (con el Puerto y Aeropuerto como ámbitos "motores" o condicionantes, y con una función activa del Entorno Funcional o Interpuerto), y **un área ambiental** (Montaña Pelada) (apartado IV.2.2 y capítulo V.1.2).

2.- Ordenación de usos y actividades según la mayor o menor proximidad respecto al Puerto y Aeropuerto, y la distinta funcionalidad de estos espacios (**zonificación por Líneas de Actividad**), conforme a un sistema cuyas **unidades elementales de desarrollo son los Parques de Actividad** (apartado IV.2.3 y Capítulo V.1.3 y 2).

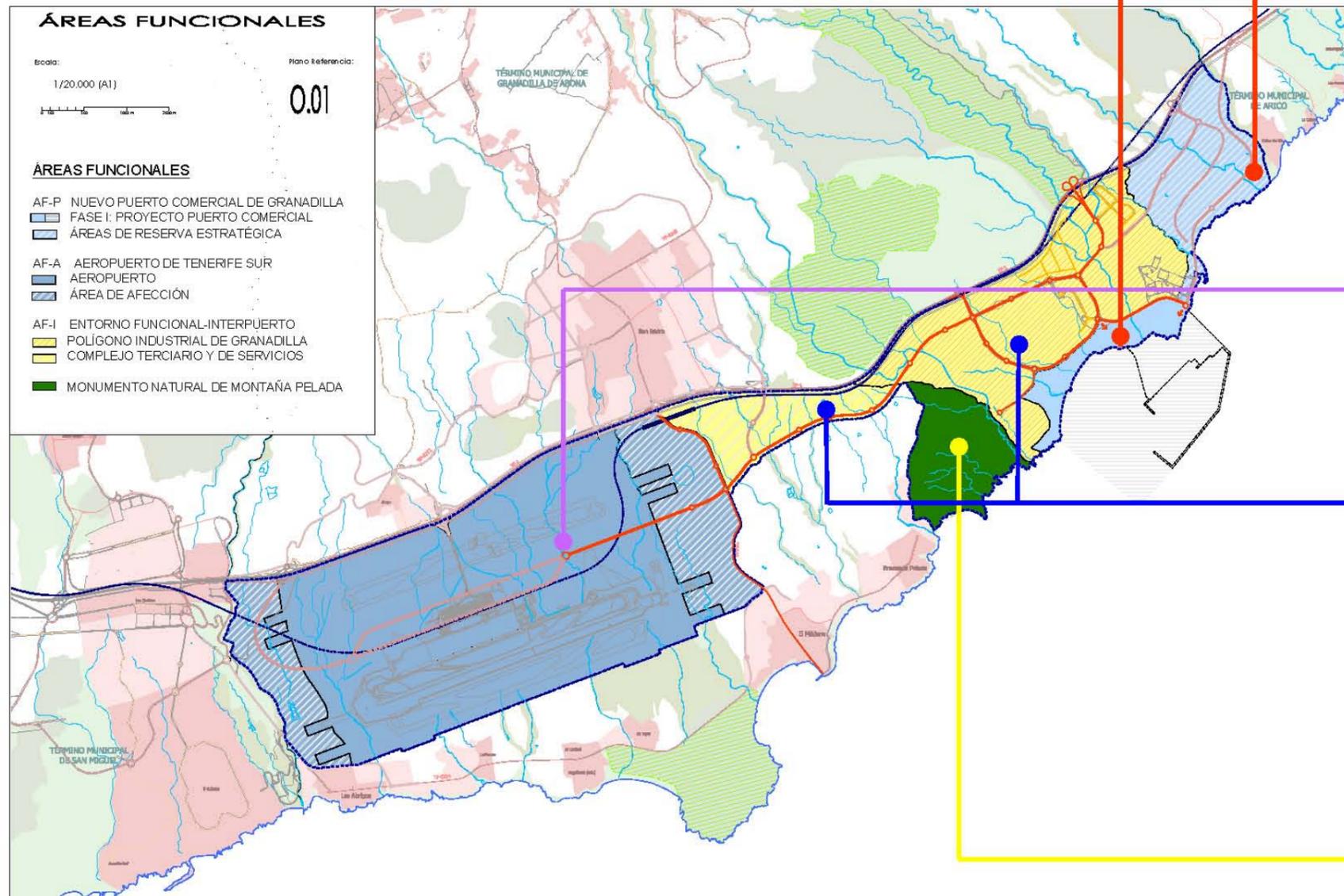
3.- Estructura general de la Red de Comunicaciones, articulada en torno a grandes corredores: los principales, el eje de la **Autopista TF-1** y el eje **Corredor Central** interior de la Plataforma, con diferentes ejes de conexión entre ambos y con el Puerto. La PLS planifica dos nuevos accesos: el nuevo acceso Este al Puerto, y el nuevo acceso Oeste al Aeropuerto. El **Tren del Sur** articulará la Plataforma con el norte de la isla, con dos estaciones en su ámbito (apartado IV.2.4 y Capítulo V.3.1).

4.- 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 clasificados como Suelo Rústico de Protección Ambiental y Paisajístico (Capítulo V.4).

5.- Un proceso de desarrollo multidireccional y abierto, a partir del Puerto, las instalaciones actuales del Aeropuerto (que prevé su ampliación con una nueva pista) y las áreas consolidadas del Polígono Industrial de Granadilla, en función de las demandas del mercado y la distinta vocación funcional y de usos de los nuevos sectores de la PLS (apartado IV.3.2 y Capítulo VI.3).

RC.2.2.1. Ordenación de la PLS en tres Áreas Funcionales y un Área Ambiental

La Plataforma Logística del Sur de Tenerife (PLS) está integrada por tres grandes Áreas Funcionales y un área ambiental:



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

- El Nuevo Puerto Comercial de Granadilla se ha de configurar como el gran “motor” de impulso y dinamización al conjunto de la Plataforma Logística del Sur, y como el principal foco de sinergias en la Plataforma. Esta plataforma portuaria complementaria al Puerto de Santa Cruz tendrá un doble carácter estratégico:
 - Complemento fundamental de capacidad portuaria y entorno para el abastecimiento de la isla y tráficos industriales y graneleros
 - Aprovechamiento del potencial de Tenerife como hub atlántico de trasbordo de tráficos Norte-Sur.

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

- Plataforma aeroportuaria principal de la isla, de notable proyección internacional y turística, con sus instalaciones tanto para pasajeros como para carga aérea, y con una amplia zona de servicio. Su superficie total es de 1.117 Has.
- El Plan Director del Aeropuerto plantea su ampliación con una nueva pista al norte, configurándose el área central como primera línea portuaria.

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

- El Polígono Industrial de Granadilla, de 488,3 Has brutas, es la base insular de desarrollos logístico-industriales de proyección internacional, con un carácter claramente diferenciado del suelo industrial existente y previsto en Tenerife. Además, concentra en un solo ámbito las instalaciones para la producción, almacenamiento y distribución de productos energéticos a nivel insular (UNELCO, DISA) y el ITER como foco de investigación.
- El Complejo Terciario y de Servicios, de 146,8 Has brutas, permitirá la implantación de servicios de apoyo y complementación a las anteriores.
- Los usos y actividades definitivas vendrán condicionadas por las Servidumbres del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en su momento de desarrollo.

Monumento Natural de Montaña Pelada (150,5 Has):

- Montaña Pelada aporta un enclave singular de gran valor ambiental y paisajístico. Permite la transición desde las áreas portuarias e industriales a las zonas turísticas del Médano y la integración con las Montañas de Ifara y Los Riscos.

Figura RC.2.2.1. Esquema de Ordenación: Áreas Funcionales de la PLS. Elaboración propia.

Entorno Funcional, área activa de la PLS: la función de “Interpuerto”

• La planificación coordinada de Puertos y Aeropuertos con sus entornos es una necesidad reconocida con carácter generalizado. En la mayoría de los casos, dicha coordinación se limita a los accesos viarios y ferroviarios y a las afecciones medioambientales. Pero poco a poco estos entornos inmediatos van adquiriendo un valor estratégico más activo y cualificado.

• En el caso de la PLS, el entorno funcional es un ámbito especialmente adecuado para la planificación conjunta: proximidad de puerto y aeropuerto, disponibilidad de suelo en el entorno sin preexistencias ni constricciones, localización central insular, etc. Tiene una función de apoyo al desarrollo del Puerto (necesidad de disponibilidad de suelos próximos); pero también desempeña una función respecto al Aeropuerto, aunque en este caso se excluyan desarrollos tipo “Ciudad Aeroportuaria” en su entorno exterior.

• La proximidad de puerto y aeropuerto va a conferir un valor añadido de accesibilidad y sinergias a los suelos del “corredor” entre ambas infraestructuras. Por lo tanto, el Entorno Funcional desempeña en la PLS una función estratégica activa, como “Puerto interior” o “interpuerto”.

Zonificación por Líneas de Actividad

Los espacios y actividades de la PLS se zonifican en relación con su proximidad física y relación funcional con las interfases tierra-mar del Puerto y tierra-aire del Aeropuerto (zonificación por Líneas de Actividad).

Concepto de Parques de Actividad

Son unidades básicas de ordenación y gestión, como ámbitos funcionalmente homogéneos de actividad (logísticos, industriales, servicios, tecnológicos...), con un proceso de promoción y gestión unitario, de un tamaño entre 15-20 hasta 100 has, planificados unitariamente. Pueden ser monocliente (privados) o multiclientes (públicos). Los Parques de Actividad se agrupan en "supermanzanas" o sub-sectores, con actividades compatibles.

ACTIVIDADES DE PRIMERA LÍNEA AEROPORTUARIA

• Actividades directamente ligadas a los procesos de intercambio tierra-aire. Son las actividades específicas de interfase aérea, y se desarrollan en conexión directa con la plataforma del aeropuerto.

Tipos de Parques de Actividad

- Terminales de pasajeros, carga aérea y otros.

ACTIVIDADES DE SEGUNDA LÍNEA AEROPORTUARIA

• Actividades no estrictamente necesarias para el intercambio tierra-aire, que prestan servicios complementarios a las de primera línea aeroportuaria. Se localizan en el recinto aeroportuario, aunque no en contacto directo con la Plataforma.

Tipos de Parques de Actividad

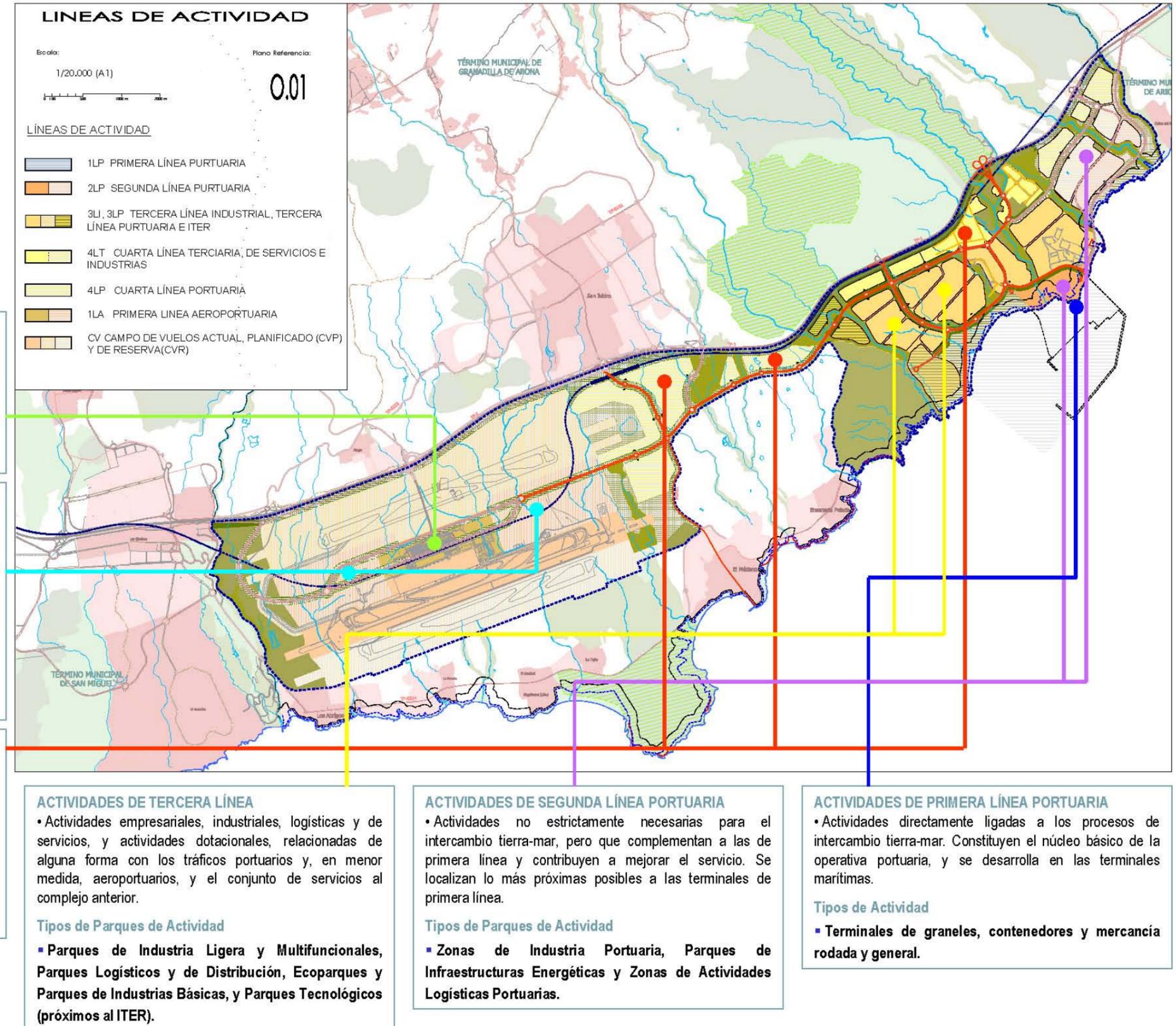
- Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero, Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios, Parques de Servicios Aeroportuarios a las Aeronaves y Generales.

ACTIVIDADES DE CUARTA LÍNEA

• Actividades mixtas o de servicios, que aprovechan las sinergias de la localización en un ámbito de alta accesibilidad multimodal para pasajeros y mercancías, y de centralidad insular.

Tipos de Parques de Actividad

- Parques empresariales, terciarios y Centros Integrados de Servicios, Parques Multifuncionales y Parques Tecnológicos (próximos al ITER).



ACTIVIDADES DE TERCERA LÍNEA

• Actividades empresariales, industriales, logísticas y de servicios, y actividades dotacionales, relacionadas de alguna forma con los tráficos portuarios y, en menor medida, aeroportuarios, y el conjunto de servicios al complejo anterior.

Tipos de Parques de Actividad

- Parques de Industria Ligera y Multifuncionales, Parques Logísticos y de Distribución, Ecoparques y Parques de Industrias Básicas, y Parques Tecnológicos (próximos al ITER).

ACTIVIDADES DE SEGUNDA LÍNEA PORTUARIA

• Actividades no estrictamente necesarias para el intercambio tierra-mar, pero que complementan a las de primera línea y contribuyen a mejorar el servicio. Se localizan lo más próximas posibles a las terminales de primera línea.

Tipos de Parques de Actividad

- Zonas de Industria Portuaria, Parques de Infraestructuras Energéticas y Zonas de Actividades Logísticas Portuarias.

ACTIVIDADES DE PRIMERA LÍNEA PORTUARIA

• Actividades directamente ligadas a los procesos de intercambio tierra-mar. Constituyen el núcleo básico de la operativa portuaria, y se desarrolla en las terminales marítimas.

Tipos de Actividad

- Terminales de graneles, contenedores y mercancía rodada y general.

Figura RC.2.3.1. Esquema de Ordenación: Líneas de Actividad de la PLS. Elaboración propia.

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 sí 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.

Accesibilidad general a la PLS y Enlaces con la Autopista TF-1

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

- **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.
- Los dos **tramos de acceso actuales al Polígono Industrial, este y oeste**, que comunican con el Sistema Viario de distribución del Polígono.
- **Actual Acceso al Aeropuerto de Tenerife Sur**, permite el acceso a las actuales instalaciones, condicionado a medio-largo plazo por la ampliación del Aeropuerto.

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

Los enlaces que dotarán de accesibilidad a la Plataforma a **corto-medio plazo** se realizan sobre los ya existentes en la actualidad o sobre la remodelación de los mismos:

- **Acceso al Área de Reserva Portuaria**. Remodelación del enlace existente dotando de acceso al Área de Reserva del Puerto.
- **Acceso Este del Polígono Industrial de Granadilla**. Enlace existente de acceso al Polígono Industrial, por su lado oriental.
- **Acceso Oeste del Polígono Industrial de Granadilla**. Enlace existente de acceso al Polígono Industrial, por su lado occidental.
- **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.
- **Acceso actual al Aeropuerto de Tenerife Sur**. Enlace existente de entrada al Aeropuerto, condicionado a la construcción de la pista norte.

Los posibles **enlaces a largo plazo**, de nueva construcción (constituidos en **Accesos Principales**) que se proponen son:

- **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.

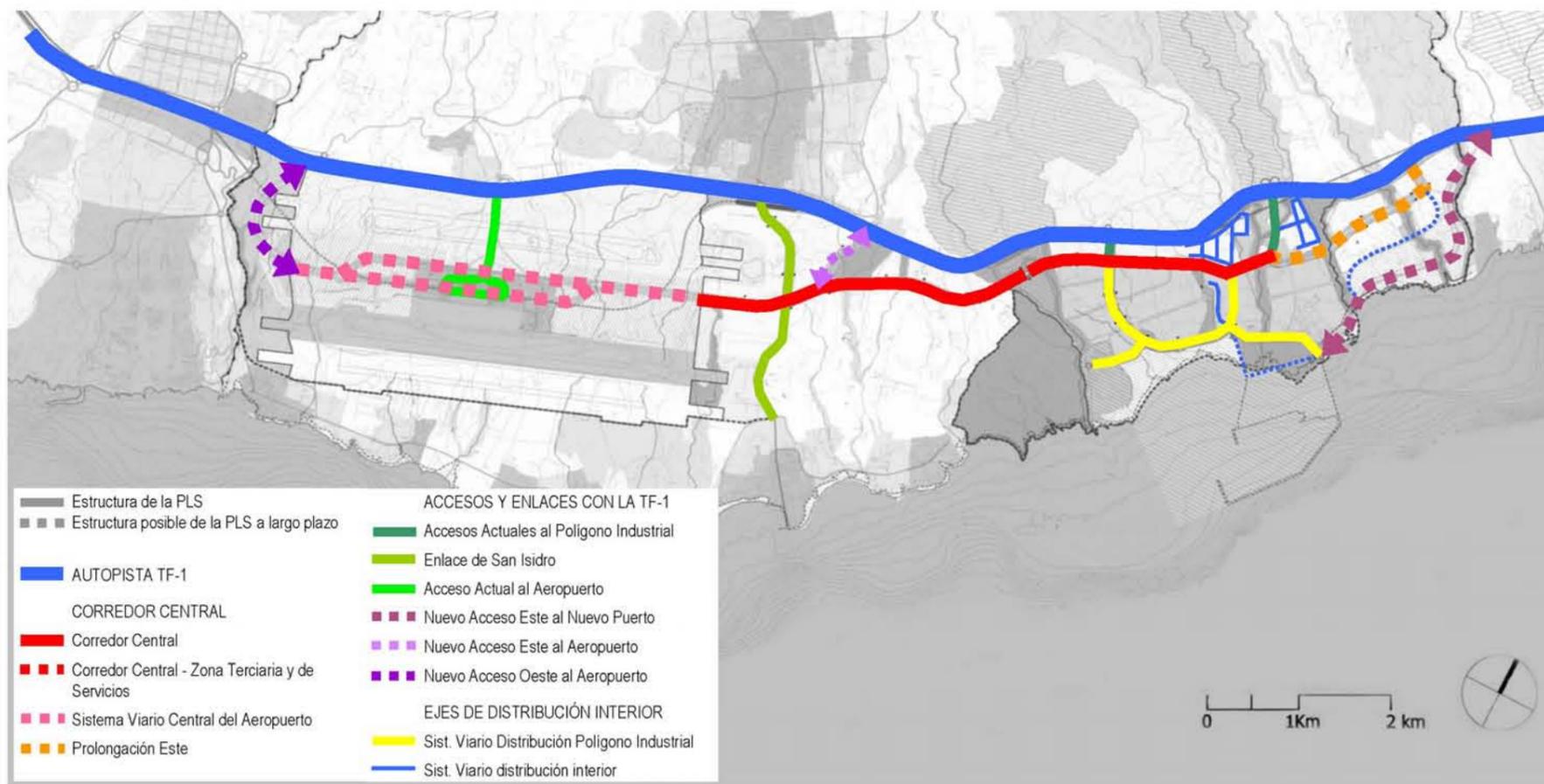


Figura RC.2.4.1. Esquema de Ordenación: Red de comunicaciones viarias de la PLS. Elaboración propia.

- **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.

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. Se proponen tres nuevos enlaces en el ámbito de la Plataforma.
- **Corredor Central** de la PLS, que supone la propuesta viaria fundamental de articulación interna a **corto-medio plazo** de la PLS. Paralela a la autopista, se constituye como alternativa interna de canalización de relaciones y tráficos entre las distintas Áreas Funcionales.
- **Otros Ejes básicos de Distribución interior** de la PLS: Sistemas Viarios de distribución en el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, de distribución del Polígono Industrial de Granadilla, y de distribución del Aeropuerto de Tenerife Sur.

El Tren del Sur

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

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, a largo plazo, en la ordenación general de la Plataforma, incorporando las estaciones de San Isidro y del Edificio Terminal del Aeropuerto de Tenerife Sur.

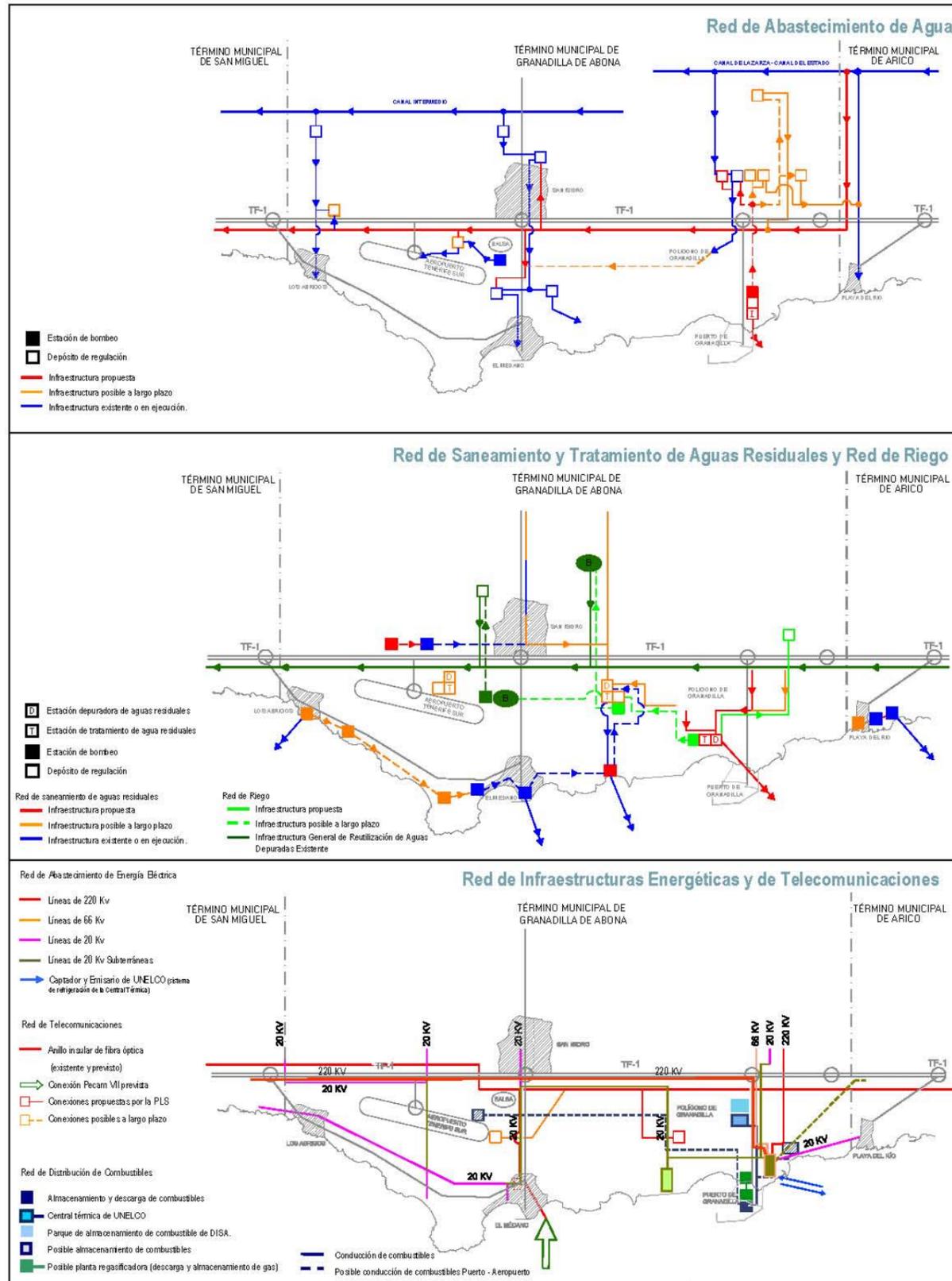


Figura RC.2.5.1. Esquema Directores: Red de Abastecimiento de Agua, Saneamiento y Red de Riego y Redes de Infraestructuras Energéticas y Telecomunicaciones.

Las principales propuestas estructurantes de actuación en el área de Infraestructuras Básicas de la PLS son las siguientes (ver desarrollo en Capítulo IV.4.2):

INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICO-SANITARIAS

● Red de Abastecimiento de Agua Potable

Actuaciones estructurales propuestas:

- Instalación Desaladora de Agua Marina (IDAM) y Depósito Regulador.
- Nuevos Depósitos Reguladores del Polígono Industrial y del Puerto.

Actuaciones estructurales posibles a largo plazo:

- Nuevos Depósitos Reguladores (Regulación Cabecera de la IDAM, Arico, Aeropuerto y Los Abrigos).
- Conducción de Transporte Insular de Agua Desalada y conexiones de los depósitos reguladores con ella.

● Red de Saneamiento de Aguas Residuales

Actuaciones estructurales propuestas:

- Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) del Puerto - Polígono Industrial.
- Modificación de la traza del Emisario Submarino del Puerto - Polígono Industrial.

Actuaciones estructurales posibles a largo plazo:

- EDAR Comarcal de Granadilla y EDAR del Aeropuerto Tenerife Sur.

● Infraestructura de Riego

Actuaciones estructurales propuestas:

- Estación de tratamiento terciario junto a la EDAR del Puerto – Polígono, Depósito Regulador y Estación de Bombeo.
- Depósito Regulador de cabecera de la red de riego del Puerto – Polígono.

Actuaciones estructurales posibles a largo plazo:

- Estación de tratamiento terciario junto a la EDAR Comarcal, Depósito Regulador y Estación de Bombeo.
- Conexión de los sistemas de riego del Polígono – Puerto y de la EDAR Comarcal entre si y con la Infraestructura General de Reutilización de Aguas Depuradas.

● Red de Evacuación de Aguas Pluviales

Actuaciones estructurales propuestas:

- Canal de protección de la Dársena del Puerto.

Actuaciones estructurales posibles a largo plazo:

- Ampliación del canal de protección de la Dársena del Puerto.
- Encauzamientos en la construcción de nuevas pistas del Aeropuerto.

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y DE TELECOMUNICACIONES

● Red de Abastecimiento Energético

Actuaciones estructurales propuestas:

- Bandas de protección de líneas de AT existentes.
- Se propone una línea de MT de 20 Kv enterrada que una, Unelco, Polígono-Puerto y Aeropuerto por el Corredor Central.

Actuaciones estructurales posibles a largo plazo:

- Conducción para el transporte de combustible Puerto-Aeropuerto, por Corredor Central.
- Posible localización de la planta de regasificación de Gas Natural en el segunda línea portuaria.
- Posible localización de almacenamiento de combustibles en el Área de Reserva Portuaria.

● Red de Telecomunicaciones

Actuaciones estructurales propuestas:

- Conexión con la red de fibra óptica insular (paralela a la Autopista TF-1) y establecimiento de un centro de distribución para el Puerto - Polígono.

Actuaciones estructurales posibles a largo plazo:

- Conexión con la red de fibra óptica insular (paralela a la Autopista TF-1) y establecimiento de un centro de distribución para el Aeropuerto - Complejo Terciario y de Servicios.

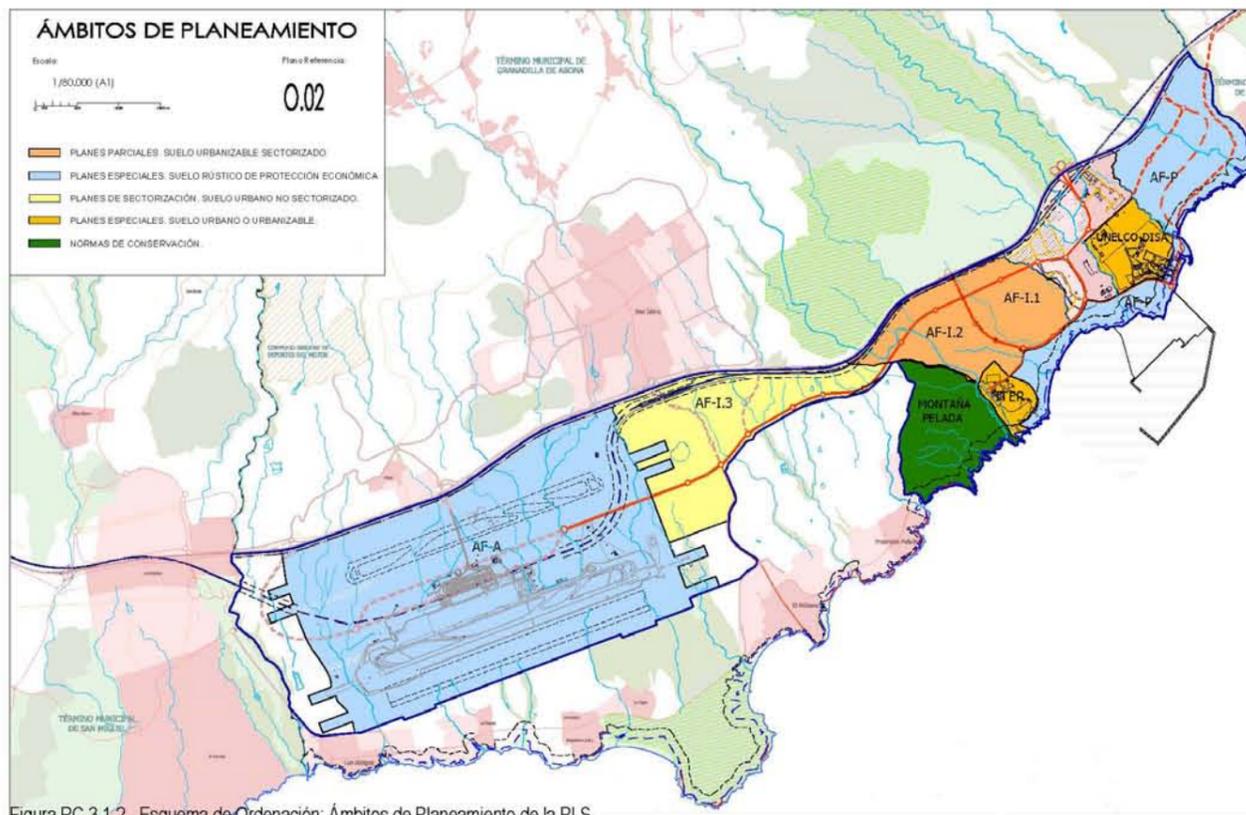
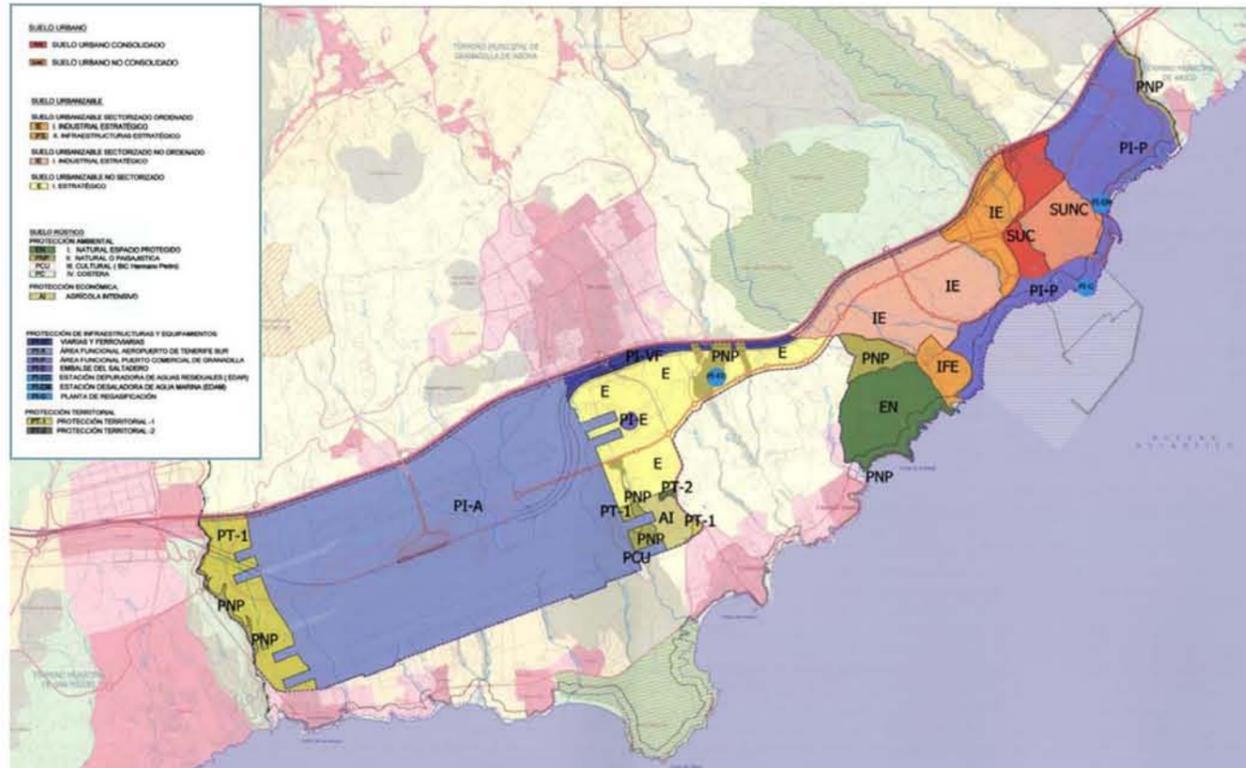


Figura RC.3.1.2. Esquema de Ordenación: Ámbitos de Planeamiento de la PLS.

Determinaciones sobre clases de suelo en el PTP

1.1. Suelo urbano.

1.1.1. Suelo urbano consolidado.

- Sector industrial SP.2-01.

1.1.2. Suelo urbano no consolidado.

- Parque Especial de Infraestructuras Básicas (UNELCO – DISA).

1.2. Suelo urbanizable.

1.2.1. Suelo urbanizable sectorizado ordenado.

- I. Industrial estratégico.
 - Sector Industrial SP. 2-02.
- II. Infraestructuras estratégico.
 - Parque de Actividades del Instituto Tecnológico y de Energías Renovables P3-ITER.

1.2.2. Suelo urbanizable sectorizado no ordenado.

- I. Industrial estratégico.
 - Parques de Actividades Área Funcional Polígono Industrial de Granadilla.

1.2.3. Suelo urbanizable no sectorizado.

- I. Estratégico.
 - Área Funcional Complejo Terciario y de Servicios.

1.3. Suelo rústico.

1.3.1. Suelo rústico de protección ambiental.

- I. Natural. Paisaje Protegido.
 - Montaña Pelada.
- II. Natural o Paisajística.
 - Barrancos: son de carácter estructurante para el sistema paisajístico de la Plataforma, y adscribibles a los sistemas generales municipales los barrancos: del Río, de la Barca, de los Balos y de la Orchilla.
 - Llano del Guirre en Montaña Pelada.
- III. Cultural.
 - BIC Hermano Pedro.
- IV. Costera.
 - Sector de costa del ITER (correspondiente al Dominio Público).
 - Sector de costa del Área de Reserva del Nuevo Puerto.

1.3.2. Suelo rústico de protección económica.

- I. Agrícola intensivo.

1.3.3. Suelo rústico de protección de infraestructuras y equipamientos.

- Viarias: márgenes de la autopista TF-1
- Ferroviarias: trazado del Tren del Sur.
- Área Funcional Aeropuerto Tenerife Sur.
- Área Funcional Puerto Comercial de Granadilla.
- Embalse del Saltadero.
- Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR).

1.3.4. Suelo rústico de protección territorial.

- I. Protección territorial 1
 - Terrenos de articulación con el borde este y oeste del aeropuerto.
- II. Protección territorial 2
 - Terrenos junto a la carretera TF-64.

Ámbitos de planeamiento, sectores y figuras correspondientes de planeamiento de desarrollo:

Planes Parciales para el desarrollo del suelo urbanizable sectorizado

Zona Funcional Polígono Industrial de Granadilla	• AF-1.1
	• AF-1.2

Planes Especiales para la planificación suelo rústico de protección económica.

Zona Funcional del Puerto de Granadilla	• AF-P: Puerto de Granadilla
Zona Funcional del Aeropuerto de Tenerife Sur	• AF-A

Planeamiento de desarrollo remitidos a la Revisión Parcial del PGO y Proyectos Técnicos

Zona Funcional Complejo Terciario y de Servicios	• AF-1.3
--	----------

Planes Especiales en suelo urbano o urbanizable

- Parque de Actividad de UNELCO-DISA
- Parque de Actividad del ITER

Normas de Conservación

Montaña Pelada	• Monumento Natural de Montaña Pelada
----------------	---------------------------------------

Criterios de desarrollo progresivo de la PLS

Evolución sobre la base de demandas, actuaciones proactivas y con visión estratégica de la Plataforma.

- El desarrollo de la PLS ha de llevarse a cabo, necesariamente, mediante procesos incrementales, en diversas áreas de avance, y siempre en función de la evolución de las diversas demandas, y de actuaciones de tipo proactivo para dotar a la plataformas de funciones complementarias básicas.

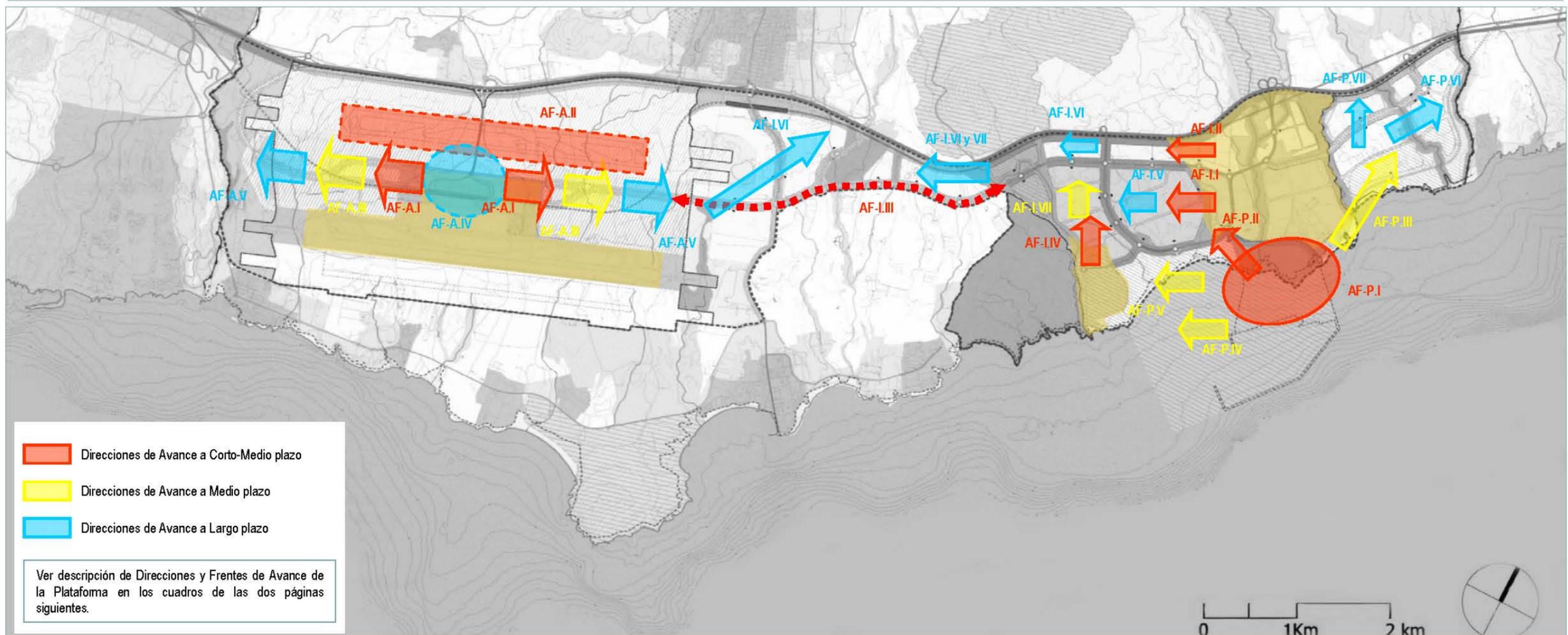
Necesidad de flexibilidad de respuesta y replanteamiento a la vista de la evolución real de la Plataforma.

- La PLS no va a tener un desarrollo lineal y unidireccional. El mayor o menor grado de evolución de cada una de sus funciones y Líneas de Actividad va a depender de la evolución de los tráficos, demandas asociadas y sinergias entre ellas. El marco general de mercado y necesidades insulares y globales puede verse fundamentalmente alterado en los próximos años y décadas, y la PLS ha de estar en condiciones de responder a dichos cambios.

Propuesta de avance: diversas direcciones o "frentes" de desarrollo, en función de actuaciones previas consolidadas.

- La forma más adecuada de desarrollo de la PLS es mediante diversidad de direcciones o "frentes" de avance, a partir principalmente de áreas o infraestructuras previamente consolidadas, tratando a la vez de poner a disposición del mercado una amplia gama de oferta de respuesta, y de crecer mediante actuaciones incrementales que eviten la excesiva dispersión y permitan rentabilizar al máximo las actuaciones infraestructurales y territoriales precedentes.
- De esta forma, en el apartado siguiente se proponen una amplia gama de direcciones o "frentes" de avance de la PLS, tanto a corto y medio como a largo plazo, y en cada una de las tres Áreas Funcionales básicas de la Plataforma.

Direcciones o Frentes de Avance de desarrollo de la Plataforma



Ver descripción de Direcciones y Frentes de Avance de la Plataforma en los cuadros de las dos páginas siguientes.

Figura RC.3.2.1. Esquema de Ordenación: Direcciones o Frentes de Avance de desarrollo de la Plataforma.

El PTP como plan de coordinación del desarrollo urbanístico del ámbito de la PLS

El PTP ha de establecer la ordenación integrada de la PLS, lo que conlleva la definición de la estructura territorial con el fin de posibilitar la armonización y coordinación de la ordenación urbanística, desde una perspectiva supralocal y supraseditorial, es decir, el marco general de coordinación para la planificación urbanística y el desarrollo de la Plataforma.

Los principales criterios y propuestas de coordinación que establece el PTO, que se presentan en capítulos posteriores de este documento, se resumen en los **grandes campos siguientes** (capítulo VII.1 del Documento para Aprobación Inicial):

1.- Estructura general de ordenación de la PLS.

- Ordenación general del ámbito en Tres Áreas Funcionales principales, y un área ambiental.
- Definición de una gran zonificación de usos en la PLS con arreglo a las distintas Líneas de Actividad.
- Definición con carácter indicativo la estructura general de la Red de Comunicaciones Viarias y la estructura paisajística a gran escala de la PLS.

2.- Coordinación de la planificación y desarrollo del suelo para actividades en la Plataforma:

- A Corto Plazo: resolver las necesidades urgentes y latentes de demanda de suelo industrial y terciario.
- A Medio Plazo: mantener una oferta de suelo preparado para demandas singulares, con tiempos de desarrollo cortos, bien articulados con el planeamiento municipal (suelo sectorizado).
- A Largo Plazo: estructura y protección de reservas de suelo estratégico.

3.- Coordinación de planificación y desarrollo de los sistemas de viario de la PLS.

- Coordinación de la planificación de la Red de Comunicaciones Viarias de la Plataforma.
- Desarrollo del viario de distribución interior de cada sector.
- Tren del Sur.

4.- Coordinación de planificación y desarrollo de los sistemas de infraestructuras básicas de la PLS.

- Propuestas estructurantes de las redes de infraestructuras básicas de la PLS.
- Desarrollo del proceso de coordinación para las infraestructuras básicas de la PLS.

5.- Coordinación de normativa, impactos y otras propuestas de planeamiento en el PTP.

- Coordinación de normativas para la ordenación de usos.
- Desarrollo del proceso de coordinación para las infraestructuras básicas de la PLS.
- Coordinación de los contenidos y planificación ambiental.
- Coordinación de planificación del ITER.
- Coordinación para el desarrollo de la Zona Franca y ZEC.

Modelo concertado de gestión global de la Plataforma Logística del Sur

Necesidad de concertación entre las entidades gestoras de las Áreas Funcionales de la Plataforma

- **El criterio base de gestión de la PLS no puede ser otro que la concertación**, no solamente porque el marco de competencias de la Autoridad Portuaria y Aena así lo exijan, sino porque no hay otro modelo más eficaz para regular las relaciones de planificación y promoción regional entre puertos y aeropuertos y su entorno territorial.
- **La eficacia de la concertación puede verse muy reforzada por la existencia de una entidad gestora en el entorno funcional inmediato, en este caso, una entidad urbanística como el Polígono Industrial**. Ello permite concentrar la interlocución y la capacidad de gestión en dicho entorno en una entidad de rango operativo similar a las de Puerto y Aeropuerto, lo que facilita el proceso de concertación. En este sentido, sería deseable en el futuro la ampliación del ámbito de actuación del Polígono Industrial de Granadilla a la totalidad del ámbito del entorno funcional o "Interpuerto" incluido en la PLS (excluyendo como es lógico Montaña Pelada) (recomendación de carácter indicativo). El Polígono Industrial podría avanzar, en este sentido, hacia un modelo de gestión más próximo al desempeñado por Puertos y Aeropuertos, con gestión urbanística y de infraestructuras y gestión de desarrollo (recomendación de carácter indicativo).



Cuadro RC.3.3.1. Marco de concertación de la PLS.

Por una entidad-marco estable de coordinación de la Plataforma Logística del Sur

- Sería también recomendable consolidar un marco estable de coordinación de la PLS, de tipo asociativo o similar (sin competencias administrativas), entre las entidades líderes del proceso. La gestión de la coordinación podría, en forma análoga a otros nodos logísticos, quedar inserta en una entidad común de tipo asociativo o similar, la Plataforma Logística del Sur, integrada, por ejemplo, por:



Cuadro RC.3.3.2. Entidad de coordinación de la PLS.

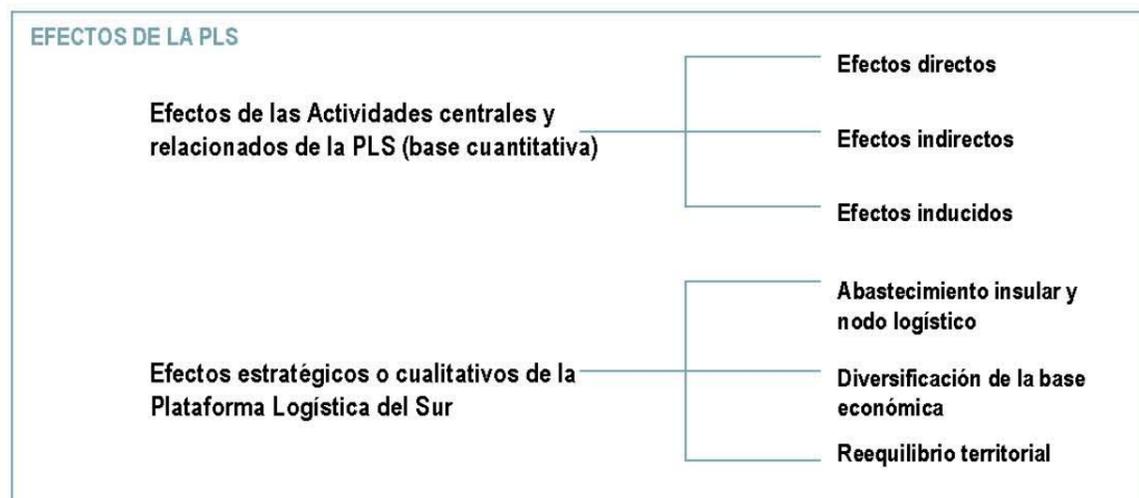
Los efectos económicos de la Plataforma, en el radio de acción del Puerto y el Aeropuerto

Evaluar los efectos socioeconómicos de una operación como la PLS es muy complejo. No se pretende aquí evaluar los proyectos “motores” de la misma (Puerto de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife Sur), sino aportar una valoración del efecto específico y añadido de constitución de la Plataforma y reflexionar sobre la importancia de la propia plataforma como marco de rentabilización funcional, social y económica de dichos efectos.

La PLS no es un proyecto programado, de naturaleza convencional en el terreno de las infraestructuras territoriales. **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 es un proyecto de consecuencias lineales, sino ante uno que pretende potenciar y optimizar los efectos de concentración de Puerto y Aeropuerto en un territorio. **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. Sería más apropiado, en consecuencia, hablar de efectos en términos del binomio Oportunidades / Riesgos \leftrightarrow Retos.

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.**



Cuadro RC. 4.2.1. Efectos de la PLS.

Empleo e inversión en la PLS

En un proyecto tan abierto como el de la PLS, la estimación del empleo generado es siempre estimativa. 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, con un componente importante de empleo técnico, cualificado y directivo.** Esa cantidad podría duplicarse en Parques de Actividad Industrial y de Servicios. La PLS tiene capacidad para desarrollar más de 30 Parques de Actividad de estos tipos a corto, medio y largo plazo.

También por términos medio, **un Parque de Actividades Logísticas tipo 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, en Parques energéticos.

Retos estratégicos del proyecto de la Plataforma Logística del Sur

1.- De “puerta de aprovisionamiento” a “nodo integrado en el mercado global”

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.

A medio y largo plazo, se abre un nuevo objetivo estratégico: **“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: va a permitir situarse en un plano nuevo respecto a estos mercados, 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 rutas globales y permita el establecimiento de actividades logísticas e industriales en el Puerto y su entorno.

2.- La diversificación de la base económica logístico-industrial y de servicios, objetivo de la PLS

La PLS brinda a la isla de una gran oportunidad de desarrollo de un complejo empresarial, industrial y de servicios vinculados a la logística portuaria y aeroportuaria. Ese efecto 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”, incluyendo la consolidación de un entorno de servicios.

La base que va a posibilitar ese proceso de “clusterización” logístico empresarial es la concentración multimodal de la PLS, y la multiplicación de opciones de conectividad para las empresas, tanto en relación con las mercancías como con las personas.

3.- La PLS, una Operación Singular Estructurante 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, para lo que ha de abordar cuatro niveles de retos:

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.

2. El reto de la movilidad: la PLS como “auto-generador-concentrador” de tráficos en la isla.

- La PLS supone sustraer al sistema de movilidad insular de un impacto de tráficos de “agitación” entre Puerto, Aeropuerto y sus respectivas segunda y tercera línea. 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.

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

- 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 inmigratorios 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 un “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.

PLANOS DE ORDENACIÓN

O.1. Ordenación funcional básica

O.2. Clasificación del suelo

O.3. Integración de la PLS en su entorno territorial

O.4. Esquemas directoras de redes de infraestructuras

O.4.1. Red viaria y de comunicaciones

O.4.2. Infraestructuras hidráulico-sanitarias (I): Abastecimiento de agua potable

O.4.3. Infraestructuras hidráulico-sanitarias (II): Saneamiento, riego, depuración y drenaje

O.4.4. Infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones

O.5. Imagen de Máximo Desarrollo Posible de la PLS

