



CABILDO
INSULAR
DE TENERIFE

Abril de 2007

Documento
para Aprobación
Provisional y
Definitiva

Plan
Territorial
Parcial
de la
Plataforma
Logística
del
Sur

DOCUMENTO DE
ORDENACIÓN



Spim

Empresas colaboradoras: IrciTerra





CABILDO
INSULAR
DE TENERIFE

Abril de 2007

Documento
para Aprobación
Provisional y
Definitiva

Plan
Territorial
Parcial
de la
Plataforma
Logística
del
Sur

**DOCUMENTO DE
ORDENACIÓN**

DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

I. INTRODUCCIÓN

II. INFORMACIÓN

PLANOS DE INFORMACIÓN

DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

INTRODUCCIÓN

III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

IV. ESTRUCTURA FUNCIONAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

V. DETERMINACIONES DE DESARROLLO DEL PTP

VI. COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LA PLS

VII. EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DE LA PLS

RESUMEN Y CONCLUSIONES. LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR: CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS.
RESUMEN DE PROPUESTAS

PLANOS DE ORDENACIÓN

DOCUMENTO DE NORMATIVA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES

TÍTULO 1. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y ORDENACIÓN DE LA PLATAFORMA
LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE

TÍTULO 2. DETERMINACIONES SOBRE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

TÍTULO 3. COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LA PLATAFORMA

DISPOSICIONES

ANEXOS

ESTUDIO DE CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL

I. INFORMACION DEL ESTUDIO DE CONTENIDO MEDIOAMBIENTAL

II. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

III. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

IV. SÍNTESIS Y CONCLUSIONES

ANEXOS

INTRODUCCIÓN	07		
III. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO	12		
III.1. Introducción	13		
III.2. Entorno Territorial	15		
III.2.1. Territorio insular. El Territorio y su vertebración	16		
III.2.2. Diagnóstico de Accesibilidad y Conectividad	17		
III.2.3. Integración con las actividades más importantes en el entorno	18		
III.3. Ámbitos funcionales	19		
III.3.1. Nuevo Puerto Comercial de Granadilla	20		
III.3.2. Aeropuerto de Tenerife Sur	21		
III.3.3. Polígono Industrial de Granadilla	22		
III.4. Condicionantes de ordenación	23		
III.4.1. Situación actual del suelo: usos existentes, grado de ocupación y estructura de la propiedad	24		
III.4.1.1. Usos y actividades establecidas y consolidadas en el ámbito de la PLS	24		
III.4.1.2. Estructura de la propiedad del suelo	24		
III.4.2. Situación actual del planeamiento	25		
III.4.3. Topografía y altimetría	26		
III.5. Infraestructuras	27		
III.5.1. Infraestructuras hidráulico-sanitarias	28		
III.5.1.1. Diagnóstico del Abastecimiento de Agua Potable	28		
III.5.1.2. Diagnóstico de la Evacuación de Aguas Pluviales	28		
III.5.1.3. Diagnóstico del Sistema de Saneamiento de Aguas Residuales	29		
III.5.1.4. Diagnóstico de la Infraestructura de Riego	29		
III.5.2. Infraestructuras de abastecimiento energético	30		
III.5.2.1. Diagnóstico de las infraestructuras de Energía Eléctrica y Telecomunicaciones	30		
III.5.2.2. Diagnóstico de la Infraestructura de combustibles	30		
III.6. Medioambiente y medio físico	32		
III.6.1. Determinaciones vinculantes del PIOT y estrategia ambiental del Plan Territorial	32		
		III.6.2. Diagnóstico Medioambiental de la PLS	33
		III.7. Conclusiones del diagnóstico	34
		III.7.1. Conclusiones del diagnóstico: principales retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur	35
		III.7.1.1. Conclusiones del Diagnóstico	35
		III.7.1.2. Principales retos de la planificación de la Plataforma Logística del Sur	35
		IV. ESTRUCTURA FUNCIONAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR	36
		IV.1. La Plataforma Logística del Sur: concepto	37
		IV.1.1. Concepto de la PLS	38
		IV.2. Propuesta de Ordenación Básica de la PLS	39
		IV.2.1. Objetivos y criterios de planeamiento y ordenación de la PLS	40
		IV.2.1.1. Objetivos y determinaciones de planeamiento en el PTP	40
		IV.2.1.2. Criterios básicos de planeamiento y ordenación	40
		IV.2.2. Áreas funcionales de la PLS	41
		IV.2.2.1. Ordenación de la PLS en tres Áreas Funcionales y un área ambiental	41
		IV.2.2.2. El Entorno Funcional, área activa de la PLS: la función de "Interpuerto"	42
		IV.2.3. Ordenación de actividades y usos en la PLS: Líneas de Actividad	43
		IV.2.3.1. Las líneas de Actividad como criterio básico de zonificación de la PLS	43
		IV.2.3.2. Combinación con otros criterios de reserva y sinergias en la Plataforma	44
		IV.2.4. Elementos básicos de la ordenación de la PLS: Sistemas Básicos y ámbitos de actividades	45
		IV.2.4.1. Sistemas Básicos de comunicaciones, infraestructuras y corredores paisajísticos	45
		IV.2.4.2. Los ámbitos de actividades	45
		IV.2.5. Integración de la PLS en su entorno territorial	46
		IV.3. Parques de Actividad: tipologías y criterios	47
		IV.3.1. Definición conceptual de los Parques de Actividad	48
		IV.3.1.1. Concepto	48
		IV.3.1.2. Tipos de Parques de Actividad en la PLS	48

IV.3.2. Tipología de Parques de Actividad en el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla	49	IV.4.1.4. El "Tren del Sur" en la PLS	66
IV.3.2.1. Actividades de Primera Línea Portuaria	49	IV.4.1.4.1. El Tren del Sur	66
IV.3.2.2. Zonas de Actividades Logísticas Portuarias	49	IV.4.1.4.2. El Tren del Sur en el ámbito de la PLS	66
IV.3.2.3. Zonas de Industria Portuaria y Zonas especiales	50	IV.4.1.4.3. Plataforma reservada para conexión ferroviaria del Puerto con Santa Cruz de Tenerife	66
IV.3.2.4. Centros Integrados de Servicios Portuarios	50	IV.4.2. Red de Infraestructuras básicas	67
IV.3.3. Tipología de Parques de Actividad en el Aeropuerto de Tenerife Sur	51	IV.4.2.1. Redes de Infraestructuras hidráulico sanitarias	67
IV.3.3.1. Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero	51	IV.4.2.1.1. Red de Abastecimiento de Agua Potable	68
IV.3.3.2. Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios	51	IV.4.2.1.2. Red de Saneamiento de Aguas Residuales	69
IV.3.3.3. Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves	52	IV.4.2.1.3. Infraestructura de Riego	70
IV.3.3.4. Parques de Servicios Aeroportuarios Generales	52	IV.4.2.1.4. Red de Evacuación de Aguas Pluviales	71
IV.3.4. Tipología de Parques de Actividad en el Entorno Funcional – Interpuerto	53	IV.4.2.2. Redes de Abastecimiento energético y de telecomunicaciones	71
IV.3.4.1. Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas	53	IV.4.2.2.1. Red de abastecimiento de Energía Eléctrica	71
IV.3.4.2. Parques Industria Ligera y Multifuncionales (Polígonos Industriales mixtos)	54	IV.4.2.2.2. Red de distribución de combustibles	71
IV.3.4.3. Parques Logísticos y de Distribución	55	IV.4.2.2.3. Red de Telecomunicaciones	72
IV.3.4.4. Parques Empresariales Terciarios y Centros de Integrados de Servicios	56	IV.5. Alternativas generales de ordenación de la PLS	73
IV.3.4.5. Ecoparques	57	IV.5.1. Alternativas de ordenación consideradas por el PTP	74
IV.3.4.6. Parques Tecnológicos y Dotacionales	58	IV.5.2. Alternativa 1 de Ordenación de la PLS: alternativa de ordenación segregada	75
IV.3.5. Criterios para la ordenación de Parques de Actividad	59	IV.5.3. Alternativa 2 de Ordenación de la PLS: Áreas Funcionales integradas	76
IV.3.5.1. Buenas prácticas y criterios básicos	59	IV.5.4. Alternativa 3 de Ordenación de la PLS: ordenación continua	77
IV.3.5.2. Viario interior de los Parques de Actividad: recomendaciones de estructura y características	60	IV.5.5. Cuadro de evaluación multicriterio de las alternativas de ordenación de la PLS	78
IV.4. Sistemas Básicos de la PLS	61	IV.6. El paisaje de la Plataforma Logística	79
IV.4.1. Red de comunicaciones de la PLS	62	IV.6.1. La calidad paisajística en la ordenación de la PLS	80
IV.4.1.1. Jerarquización general del viario de la PLS	62	V. DETERMINACIONES DE DESARROLLO DEL PTP	81
IV.4.1.2. Accesibilidad general a la PLS y Enlaces con la Autopista TF-1	63	V.1. Zonificación y clasificación del suelo, y sectores de planeamiento	82
IV.4.1.3. Corredores viarios y Secciones	65	V.1.1. Alcance de las determinaciones del PTP respecto al planeamiento de desarrollo	83
		V.1.1.1. Determinaciones de planeamiento en el PTP	83
		V.1.1.2. Desarrollo del planeamiento según las Áreas Funcionales	83

V.1.2. Zonificación y Clasificación del Suelo	84	VI.3. Coordinación para la Gestión de la Plataforma: determinaciones indicativas	109
V.1.3. Sectores e instrumentos de planeamiento de desarrollo	85	VI.3.1. Por un modelo concertado de gestión global de la PLS	110
V.2. Fichas de desarrollo de planeamiento por ámbitos	86	VI.3.1.1. La conveniencia de concertación entre las entidades gestoras de las Áreas Funcionales de la Plataforma	110
Sector Puerto AF- P Área Funcional Nuevo Puerto Comercial de Granadilla	87	VI.3.1.2. Por una entidad-marco estable de coordinación de la Plataforma Logística del Sur	110
Sector AF- A. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur	89		
Sector AF- I. 1. Área Funcional Interpuerto - Polígono Industrial de Granadilla	91	VII. EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DE LA PLS	111
Sector AF- I. 2. Área Funcional Interpuerto - Polígono Industrial de Granadilla	93	VII.1. Efectos socioeconómicos y estratégicos de la PLS	112
Sector AF- I. 3. Área Funcional Interpuerto - Complejo Terciario y de Servicios	95	VII.1.1. Introducción: la valoración de efectos socioeconómicos en la PLS	113
V.3. Proceso de desarrollo de la Plataforma	97	VII.1.2. Efectos cuantitativos de la PLS: consideraciones generales	114
V.3.1. Desarrollo progresivo de la Plataforma	98	VII.1.2.1. Conceptos básicos cuantitativos: efectos directos, indirectos e inducidos	114
V.3.1.1. Criterios de desarrollo progresivo de la PLS	98	VII.1.2.2. Efectos directos e indirectos: valoración de empleo e inversión	114
V.3.2. Direcciones o “frentes” de avance de desarrollo de la Plataforma	99	VII.1.2.3. Desarrollo en el tiempo de los efectos: etapas y desfase de procesos	115
		VII.1.3. Retos estratégicos de la PLS: de “puerta de aprovisionamiento” a “nodo integrado en el mercado global”	116
VI. DESARROLLO Y COORDINACIÓN DE LA PLS	101	VII.1.3.1. Objetivo estratégico de partida: “puerta de acceso y aprovisionamiento de la isla”	116
VI.1. Coordinación de la PLS	102	VII.1.3.2. Reto estratégico a medio y largo plazo del Nuevo Puerto de Granadilla: “de Puerto de tráfico cautivos a Puerto integrado en el mercado global”	116
VI.1.1. Síntesis de las propuestas de coordinación	103	VII.1.3.3. Funciones estratégicas del Nodo Logístico-portuario de Granadilla	117
VI.1.1.1. Introducción:El PTP como plan de coordinación del desarrollo urbanístico de la PLS	103	VII.1.4. Retos estratégicos de la PLS: la diversificación económica inducida	121
VI.1.1.2. Propuesta de coordinación de la estructura general de ordenación de la PLS	103	VII.1.4.1. El reto de la diversificación de la base económica, objetivo de la PLS	121
VI.1.1.3. Coordinación de la planificación y desarrollo del suelo para actividades en la PLS	103	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	121
VI.1.1.4. Coordinación de planificación y desarrollo de los sistemas de viario y de comunicaciones de la PLS	104	VII.1.4.3. La primera fase del proceso de diversificación: atracción de actividades logísticas a la Plataforma	122
VI.1.1.5. Coordinación de planificación y desarrollo de los sistemas de infraestructuras básicas de la PLS	104	VII.1.4.4. Evolución del proceso: la interrelación entre logística y desarrollo industrial	123
VI.1.1.6. Coordinación de normativa, impactos y otras propuestas de planeamiento	105	VII.1.4.5. Objetivo final del proceso: hacia una “clusterización” de empresas y servicios	124
VI.2. Cuadro de actuaciones coordinadas de la PLS	106	VII.1.5. Retos estratégicos de la PLS: el reequilibrio territorial	125
VI.2.1. Cuadro de actuaciones coordinadas de la PLS	107		

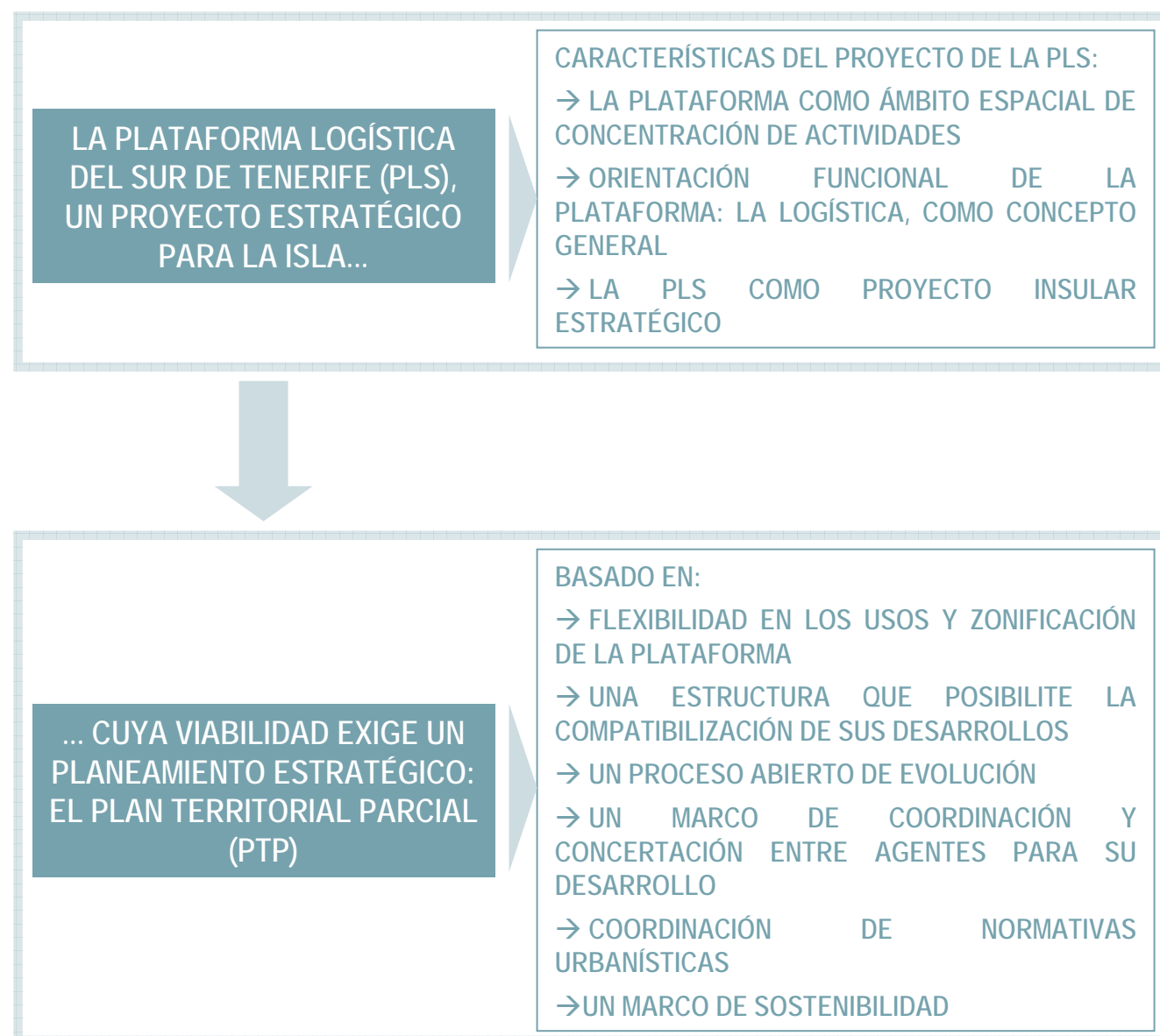
RESUMEN Y CONCLUSIONES. LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR: CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS. RESUMEN DE PROPUESTAS	126
RC.1. La Plataforma Logística del Sur: concepto	127
RC.2. Estructura y ordenación de la PLS: resumen de características	128
RC.2.1. Estructura y ordenación de la PLS	128
RC.2.2. Áreas Funcionales de la PLS	129
IV.2.2.1. Ordenación de la PLS en tres Áreas Funcionales y un Área Ambiental	129
RC.2.3. Líneas de Actividad y Parques de Actividad	130
RC.2.4. Red de comunicaciones de la PLS	131
RC.2.5. Infraestructuras Básicas de la PLS	132
RC.3. Desarrollo de la PLS	133
RC.3.1. Sectores de Planeamiento y Zonificación y Clasificación del Suelo	133
RC.3.2. Proceso de desarrollo de la PLS	134
RC.3.3. Coordinación y gestión de la PLS	135
RC.4. Efectos del desarrollo de la PLS	136
RC.4.1. Efectos socioeconómicos y territoriales	136
PLANOS DE ORDENACIÓN	137
0.1. Ordenación General	138
0.2. Clasificación del suelo	139
0.3. Integración de la PLS en su entorno territorial	140
0.4. Esquemas directores de redes de infraestructuras	141
0.4.1. Red viaria y de comunicaciones	141
0.4.2. Infraestructuras hidráulico-sanitarias (I): Abastecimiento de agua potable	142
0.4.3. Infraestructuras hidráulico-sanitarias (II): Saneamiento, Riego Depuración y drenaje	146
0.4.4. Infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones	144
0.5. Imagen de Máximo Desarrollo Posible de la PLS	145

Figura 0.2.1. Ordenación Funcional Básica. Esquema de Comunicaciones. Elaboración propia.	9
Figura 0.2.2. Direcciones o Frentes de Avance de desarrollo de la Plataforma. Elaboración propia.	10
Cuadro 0.2.1 Marco de concertación de la PLS.	10
Cuadro 0.2.2. Entidad de coordinación de la PLS.	10
Figura 0.2.3 Integración de la PLS en el medioambiente y territorio: sostenibilidad en toda la "vida" del proyecto. Elaboración propia.	11
Cuadro III.1.1. Estructura del capítulo III. Análisis y Diagnóstico del PTP.	14
Figura III.2.1. Esquema de Diagnóstico: Marco Insular de la PLS. Elaboración propia.	16
Figura III.2.2.1. Esquema de Diagnóstico: Accesibilidad y Conectividad a la PLS. Elaboración propia.	17
Figura III.2.3.1. Esquema de Diagnóstico: Integración de la Plataforma con las actividades del entorno. Elaboración propia.	18
Figura III.3.1.1. Esquema de Diagnóstico: Nuevo Puerto Comercial de Granadilla. Elaboración propia.	20
Figura III.3.2.1. Esquema de Diagnóstico: Aeropuerto de Tenerife Sur. Elaboración propia.	21
Figura III.3.3.1. Esquema de Diagnóstico: Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.	22
Figura III.4.1.1. Esquema de Diagnóstico: Situación actual del suelo: usos existentes, grado de ocupación del suelo y estructura de la propiedad. Elaboración propia.	24
Figura III.4.2.1. Esquema de Diagnóstico: Situación actual del planeamiento. Elaboración propia.	25
Figura III.4.3.1. Esquema de Diagnóstico: Altimetría territorial de la PLS. Elaboración propia.	26
Figura III.5.1.1.1. Esquema de Diagnóstico: Abastecimiento de Agua Potable. Elaboración propia.	28
Figura III.5.1.2.1. Esquema de Diagnóstico: Evacuación de Aguas Pluviales. Elaboración propia.	28
Figura III.5.1.3.1. Esquema de Diagnóstico: Sistema de Saneamiento de Aguas Residuales. Elaboración propia.	29
Figura III.5.1.4.1. Esquema de Diagnóstico: Infraestructura de Riego. Elaboración propia.	29
Figura III.5.2.1.1. Esquema de Diagnóstico: Infraestructuras de Energía Eléctrica y Telecomunicaciones. Elaboración propia.	30
Figura III.5.2.2.1. Esquema de Diagnóstico: Infraestructura de Combustibles. Elaboración propia.	30
Figura III.6.1.1. Esquema de Diagnóstico: Superposición de determinaciones del PIOT en el ámbito de la PLS. Elaboración propia.	32
Figura III.6.1.2. Esquema de Diagnóstico: Medioambiente de la PLS. Elaboración propia.	33
Figura IV.1.1.1. Localización territorial de la PLS sobre el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT.	38
Figura IV.2.2.1.1. Esquema de Ordenación: Áreas Funcionales de la PLS. Elaboración propia.	41
Figura IV.2.2.2.1. Esquema Enfoque Tradicional – Enfoque en la PLS. Elaboración propia.	42
Figura IV.2.3.1.1. Cuadro de Líneas de Actividad en la Plataforma Logística del Sur. Elaboración propia.	43
Figura IV.2.3.2.1. Esquema de Ordenación: Líneas de Actividad de la PLS. Elaboración propia.	44
Figura IV.2.4.1.1. Esquema de Ordenación: Sistemas Básicos de comunicaciones, infraestructuras y corredores paisajísticos. Elaboración propia.	45
Figura IV.2.4.2.1. Esquema de Ordenación: Los Parques de Actividad. Elaboración propia.	45
Figura IV.2.5.1. Esquema de Ordenación: Integración de la PLS en su entorno territorial. Elaboración propia.	46
Figura IV.3.2.1.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Actividades de Primera Línea Portuaria. Elaboración propia.	49
Figura IV.3.2.2.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Zonas de Actividades Logísticas Portuarias. Elaboración propia.	49
Figura IV.3.2.3.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Zonas de Industria Portuaria y Zonas Especiales. Elaboración propia.	50
Figura IV.3.2.4.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Centros Integrados de Servicios Portuarios. Elaboración propia.	50
Figura IV.3.3.1.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Dotacionales y de Servicios al Pasajero. Elaboración propia.	51
Figura IV.3.3.2.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Centros de Carga Aérea y Centros Logísticos Aeroportuarios. Elaboración propia.	51
Figura IV.3.3.3.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques de Servicios Aeroportuarios a Aeronaves. Elaboración propia.	52
Figura IV.3.3.4.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques de Servicios Aeroportuarios Generales. Elaboración propia.	52
Figura IV.3.4.1.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques de Industrias Básicas e Infraestructuras Energéticas. Elaboración propia.	53
Figura IV.3.4.2.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques de Industria Ligera y Multifuncionales. Elaboración propia.	54
Figura IV.3.4.3.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Logísticos y de Distribución. Elaboración propia.	55
Imágenes IV.3.4.3.2. Tipologías y características de instalaciones en Parques Logísticos.	55
Figura IV.3.4.4.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Empresariales Terciarios y Centros Integrados de Servicios.	56
Figura IV.3.4.5.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Logísticos y de Distribución. Ecoparques. Elaboración propia.	57
Figura IV.3.4.6.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Tecnológicos y Dotacionales. Elaboración propia.	57
Figura IV.3.4.7.1. Esquema de Localización de Ámbitos de Desarrollo: Parques Científicos, de ocio y Medioambientales. Elaboración propia.	58
Figura IV.3.5.1.1. Alternativas de ordenación de los Parques de Actividad. Elaboración propia.	59
Figura IV.4.1.1.1. Esquema de Ordenación: Red de Comunicaciones Viarias de la PLS. Elaboración propia.	62
Figura IV.4.1.2.1. Esquema de Ordenación: Jerarquización de enlaces de la PLS con la Autopista TF-1. Elaboración propia.	63
Figura IV.4.1.2.1. Esquema de Ordenación: Jerarquización de enlaces de la PLS con la Autopista TF-1 y jerarquización. Elaboración propia.	64
Figura IV.4.1.3.1. Esquema de Ordenación: Corredores Viarios y Paisajísticos de la PLS. Elaboración propia.	65
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.	65
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.	66

Figura IV.4.1.4.2.2. Esquema de Ordenación: El Tren del Sur en el ámbito de la PLS. Elaboración propia.	66
Figura IV.4.2.1.1.1. Esquema Director: Abastecimiento de Agua Potable. Elaboración propia.	67
Figura IV.4.2.1.2.1. Esquema Director: Red de Saneamiento de Aguas Residuales. Elaboración propia.	68
Figura IV.4.2.1.3.1. Esquema Director: Red de Riego. Elaboración propia.	69
Figura IV.4.2.1.4.1. Esquema Director: Red de Evacuación de Aguas Pluviales. Elaboración propia.	70
Figura IV.4.2.2.1.1. Esquema Director: Red de Distribución de Energía Eléctrica. Elaboración propia.	71
Figura IV.4.2.2.2. Esquema Director: Red de Distribución de Combustibles. Elaboración propia.	71
Figura IV.4.2.3.1. Esquema Director: Red de Distribución de Telecomunicaciones. Elaboración propia.	72
Figura IV.5.2.1. Alternativa 1 de ordenación de la PLS. Ordenación segregada. Elaboración propia.	75
Figura IV.5.3.1. Alternativa 2 de ordenación de la PLS. Áreas funcionales integradas. Elaboración propia.	76
Figura IV.5.4.1. Alternativa 3 de ordenación de la PLS. Ordenación continua. Elaboración propia.	77
Figura IV.6.1.1. Esquema de Ordenación: La identidad paisajística de la PLS. Elaboración propia.	80
Figura V.1.2.1. Esquema de Ordenación: Clasificación del Suelo. Elaboración propia.	84
Figura V.1.3.1. Esquema de Ordenación: Ámbitos de Planeamiento. Elaboración propia.	85
Figura V.2.1. Localización del Sector Puerto. AF – P. Área Funcional Nuevo Puerto Comercial de Granadilla. Elaboración propia.	87
Figura V.2.2. Esquema de Ordenación: Sector Puerto. AF – P. Área Funcional Nuevo Puerto Comercial de Granadilla. Elaboración propia.	88
Figura V.2.3. Localización del Sector Aeropuerto. AF – A. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur. Elaboración propia.	89
Figura V.2.4. Esquema de Ordenación: Sector Aeropuerto. AF – A. Área Funcional Aeropuerto de Tenerife Sur. Elaboración propia.	90
Figura V.2.5. Localización del Sector AF – I.1. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.	91
Figura V.2.6. Esquema de Ordenación: Sector AF – I.1. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.	92
Figura V.2.7. Localización del Sector AF – I.2. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.	93
Figura V.2.8. Esquema de Ordenación: Sector AF – I.2. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.	94
Figura V.2.9. Localización del Sector AF – I.3. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.	95
Figura V.2.10. Esquema de Ordenación: Sector AF – I.3. Área Funcional Interpuerto – Polígono Industrial de Granadilla. Elaboración propia.	96
Figura V.3.1.1.1. Esquema de Ordenación: Direcciones o frentes de avance de desarrollo de la Plataforma. Elaboración propia.	98
Figura V.3.1.1.1. Esquema de Ordenación: Direcciones o frentes de avance de desarrollo de la Plataforma. Elaboración propia.	98
Cuadro V.3.2.1. Desarrollos de la Plataforma Logística del Sur a Corto y Medio Plazo. Elaboración propia.	99
Cuadro V.3.2.2. Desarrollos de la Plataforma Logística del Sur a Largo Plazo. Elaboración propia.	100
Cuadro VI.1.1.5.1. Propuestas estructurantes de las redes de infraestructuras básicas de la PLS.	104
Cuadro VI.3.1.1.1. Marco de concertación de la PLS.	110
Cuadro VI.3.1.2.1. Entidad de coordinación de la PLS.	110
Cuadro VII.1.1.1.1. Efectos de la PLS.	113
Cuadro VII.1.2.2.1. Impactos cuantitativos de la PLS.	114
Cuadro VII.1.2.3.1. "Etapas" de desarrollo de procesos elementales en la PLS.	115
Cuadro VII.1.2.3.2. Escalonamiento y desfase en el desarrollo de la PLS.	115
Cuadro VII.1.3.1.1. Posible evolución estratégica del Nodo Logístico-portuario de Tenerife.	116
Figura VII.1.3.3.1. Posición geoestratégica de Tenerife y su relación con flujos Norte-Sur y Este-Oeste.	117
Cuadro VII.1.3.3.2. Cadenas Logísticas potenciales encaminadas por el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, y con presencia en la PLS.	117
Cuadro VII.1.4.1.1. La multimodalidad de mercancías y la conectividad personal y de servicios de la PLS.	118
Figuras VII.1.4.2.1. Planos: Área Metropolitana de Barcelona, Aeropuerto de Schönefeld y localización Ind. Aeronáutica y Tecnológica en Los Ángeles.	118
Cuadro VII.1.4.3.2.1. Las Actividades de Segunda Línea Portuaria.	119
Cuadro VII.1.4.3.2. Actividades Logísticas en la Plataforma Portuaria.	119
Cuadro VII.1.4.4.1. Interrelación Logística-Industria: Procesos de evolución.	120
Cuadro VII.1.4.4.2. La actividad industrial vinculada al puerto.	120
Cuadro VII.1.4.4.3. Posibles componentes de un desarrollo productivo de la PLS.	120
Cuadro VII.1.4.5.1. La complejización maduración de relaciones industriales – portuarias.	121
Figura RC.1.1. Localización territorial de la PLS sobre el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT.	124
Figura RC.2.1.1. Plano de Ordenación: Ordenación Funcional Básica de la PLS.	125
Figura RC.2.2.1. Esquema de Ordenación: Áreas Funcionales de la PLS. Elaboración propia.	126
Figura RC.2.4.1. Esquema de Ordenación: Red de comunicaciones viarias de la PLS. Elaboración propia.	127
Figura RC.2.5.1. Esquema Directores: Red de Abastecimiento de Agua, Saneamiento y Red de Riego y Redes de Infraestructuras Energéticas y Telecomunicaciones.	128
Figura RC.3.1.1. Esquema de Ordenación: Clasificación del Suelo de la PLS.	129
Figura RC.3.2.1. Esquema de Ordenación: Direcciones o frentes de avance de desarrollo de la Plataforma.	130
Cuadro RC.3.3.1. Marco de concertación de la PLS.	131
Cuadro RC.3.3.2. Entidad de coordinación de la PLS.	132
Cuadro RC. 4.2.1. Efectos de la PLS.	133

Introducción.





0.1 La Plataforma Logística del Sur de Tenerife (PLS), un proyecto estratégico de desarrollo insular

La **Plataforma Logística del Sur** es la Operación Singular Estructurante de constitución de la gran área logística que comprende las dos principales infraestructuras de transporte de la isla, el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife Sur, y sus entornos inmediatos. Este ámbito 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.

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).**
- **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, con un elevado potencial de proyección de sinergias territoriales y socioeconómicas en su entorno.
- **Por su viabilidad medioambiental y socioeconómica:** la PLS comprende zonas funcionales en las que ya existen instalaciones en marcha y proyectos ya sancionados por los correspondientes estudios de incidencia ambiental, y el impacto del nuevo desarrollo de la PLS es compatible a escala municipal e insular.

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

El concepto de **Logística** se aplica, en el caso de la PLS, en su **orientación más global y general, macroeconómica**:

- En primer lugar, **función insular-territorial de conectividad y aprovisionamiento de mercancías**.
- 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, y de **transformación y producción energética**.

TERCERA CARACTERÍSTICA LA PLS COMO PROYECTO INSULAR ESTRATÉGICO

El proyecto de la Plataforma Logística del Sur es una de las grandes **Operaciones Singulares Estructurantes (OSE)** incluidas en su Plan Insular, debido a:

- **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.
- **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.

0.2 EL Plan Territorial Parcial (PTP) como figura de planificación estratégica del Plataforma Logística del Sur (PLS)

Retos y objetivos del PTP como figura de planificación de la Plataforma Logística del Sur

1. **Materialización del concepto innovador de Plataforma Logística del Sur** como unidad o marco funcional que engloba dos infraestructuras nodales del transporte (puerto y aeropuerto) y su entorno funcional inmediato.
2. **Convertir en operativo el concepto habitualmente pasivo de “reserva estratégica”**, ordenando y regulando su desarrollo a corto, medio y largo plazo.
3. **Establecer las bases de la necesaria coordinación de las infraestructuras fundamentales de la PLS** (infraestructuras de accesibilidad e infraestructuras básicas), tanto en su planificación como en su ejecución y gestión.
4. **Hacer viable un marco sostenible y de calidad de este proyecto singular**, integrado en el territorio y respetuoso con el medio ambiente, y de alto valor socioeconómico.



El horizonte de planeamiento de la PLS: compatibilizar su desarrollo a corto, medio y largo plazo

La naturaleza estratégica del proyecto de la PLS comporta una concepción temporal también diferente de su planeamiento, distinto a los plazos de 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.



¿Cómo hacer viable el desarrollo flexible pero ordenado de la PLS en esos horizontes temporales, superando el concepto pasivo de mera “reserva estratégica”?

El PTP se basa, para ello, en **SEIS GRANDES EJES** de definición:

- FLEXIBILIDAD EN LOS USOS Y ZONIFICACIÓN DE LA PLATAFORMA
- UNA ESTRUCTURA FUNCIONAL QUE POSIBILITE LA COMPATIBILIZACIÓN DE SUS DESARROLLOS
- UN PROCESO ABIERTO DE EVOLUCIÓN
- UN MARCO DE COORDINACIÓN Y CONCERTACIÓN ENTRE AGENTES PARA SU DESARROLLO
- COORDINACIÓN DE NORMATIVAS URBANÍSTICAS
- UN MARCO DE SOSTENIBILIDAD

EJE 1: Flexibilidad de desarrollo de usos en la PLS: zonificación por Líneas de Actividad y Parques 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), con un amplio margen de flexibilidad.

- A su vez, esas zonas se ordenan en **Parques de Actividad**, como ámbitos funcionalmente homogéneos de actividad (logísticos, industriales, servicios, tecnológicos,...), con un proceso de promoción y gestión unitario.

Ordenación Funcional Básica. Esquema de Comunicaciones

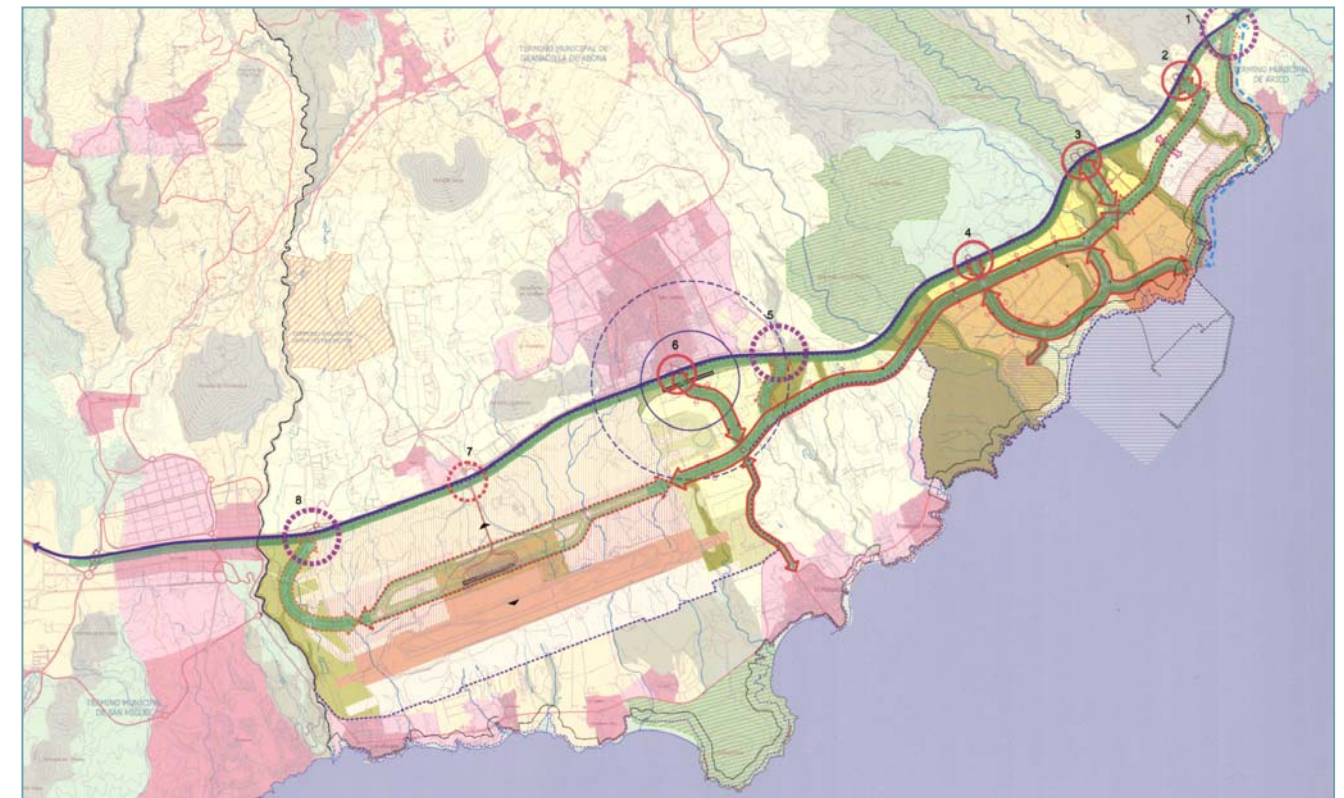


Figura 0.2.1. Ordenación Funcional Básica. Esquema de Comunicaciones. Elaboración propia.

EJE 2: una estructura funcional que posibilite la compatibilización de sus desarrollos

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 (Puerto, Aeropuerto y Entorno Funcional o Interpuerto), **y un área ambiental** (Montaña Pelada).
- 2.- **Ordenación de usos y actividades** por su mayor o menor proximidad respecto al Puerto y Aeropuerto, distinta funcionalidad de estos espacios (**zonificación por Líneas de Actividad**), y ordenados en unidades **elementales de desarrollo (Parques de Actividad)**.
- 3.- **Estructura general de la Red de Comunicaciones**, articulada en torno a grandes corredores: eje de la **Autopista TF-1**, **Corredor Central** interior de la Plataforma y **“Tren del Sur”**.
- 4.- **Una estructura ambiental y paisajística**: corredores paisajísticos y medioambientales, incluyendo los elementos protegidos de Monumento Natural de Montaña Pelada y los barrancos.
- 5.- **Un proceso de desarrollo multidireccional y abierto**, a partir del Puerto, las instalaciones actuales del Aeropuerto y las áreas ya consolidadas del Polígono Industrial, en función de las demandas del mercado y la distinta vocación funcional y de usos de los nuevos sectores de la PLS.

EJE 3: Marco de sostenibilidad del proyecto de la PLS

“Núcleos generadores” de la Plataforma:

- La PLS se genera a partir de tres grandes focos o “núcleos generadores” de actividad y de sinergias:
- El **Aeropuerto de Tenerife Sur**, con planes aún abiertos de ampliación a medio plazo.
- El **Polígono Industrial de Granadilla**, como hinterland de desarrollo de actividades logísticas, industriales y de abastecimiento energético, con sectores consolidados como el SP2-01 y 02, y SP1-01 y otros en proceso de planificación.
- Y el futuro **Nuevo Puerto Comercial de Granadilla**, cuya primera Fase está ya aprobada y comprometida.
- Estos tres “núcleos generadores” condicionan el desarrollo del conjunto de la PLS, pero su **evolución no está predeterminada**: la distinta trayectoria futura de sus tráficos y actividades concretas puede determinar a su vez muy distintas agrupaciones de actividades inducidas en su entorno.

Evolución y desarrollo de la PLS a medio y largo plazo: un proceso abierto, indeterminado, en función de múltiples factores, con posibles direcciones o “frentes de avance” a partir de los tres “núcleos generadores” 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.
- 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, siempre en función de la evolución de las diversas demandas y de actuaciones de tipo proactivo, que eviten la excesiva dispersión y permitan rentabilizar al máximo las actuaciones infraestructurales y territoriales precedentes.

Direcciones o Frentes de Avance de desarrollo de la Plataforma

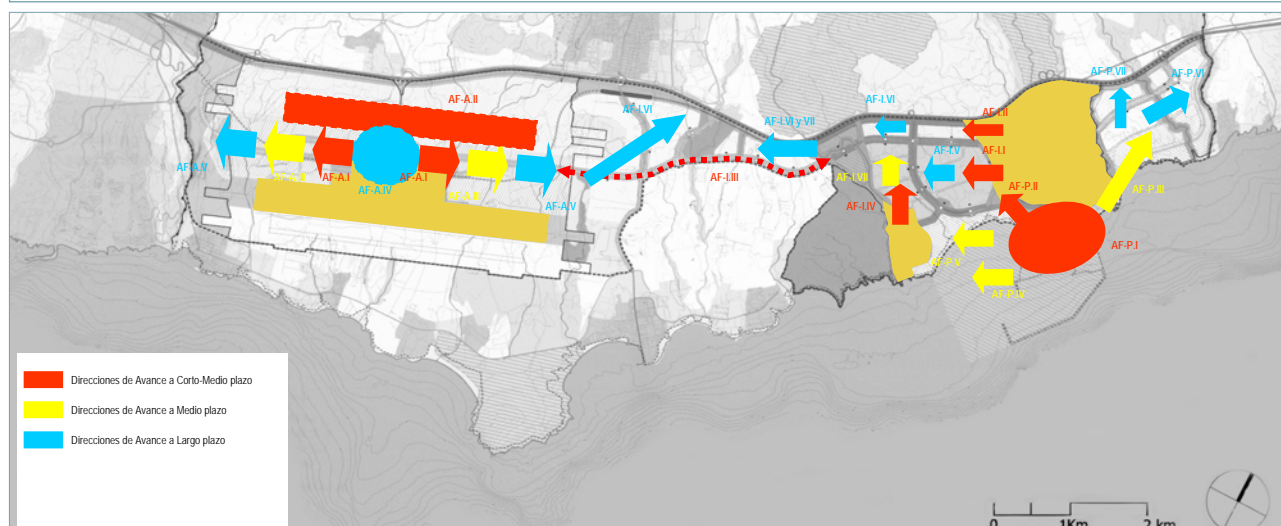


Figura 0.2.2. Direcciones o Frentes de Avance de desarrollo de la Plataforma. Elaboración propia.

EJE 4: Un marco de coordinación y concertación entre agentes para su desarrollo

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 **coordinación se ha de centrar, sobre todo, en una serie de actuaciones que afectan a dos o más de las entidades intervinientes en el conjunto de la PLS. Los instrumentos más adecuados de coordinación serían los Convenios sobre proyectos y actuaciones concretas entre dichas entidades.**



Cuadro 0.2.1 Marco de concertación de la PLS.

- 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. Asimismo, 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.



Cuadro 0.2.2. Entidad de coordinación de la PLS.

EJE 5: Coordinación de normativas urbanísticas

- La Plataforma Logística del Sur es un ámbito de planificación territorial en el que son competentes, para la planificación de dos de los tres grandes sectores, Puerto y Aeropuerto, entes públicos con competencias de intervención propias y con complejos procesos directores que ya están iniciados.
- Con esta particularidad, **el proceso de planificación y desarrollo de la PLS ha de tener en la coordinación su eje principal**, con un carácter más determinante que en otros procesos urbanísticos y territoriales en los que intervienen múltiples actores privados. En concordancia con este criterio básico del PTP, **la normativa propuesta ha de tener un contenido basado en esa coordinación, enfatizando la flexibilidad de las determinaciones y su remisión a acuerdos de concertación entre los principales actores públicos protagonistas de la Plataforma**. Los diferentes niveles de vinculación de estas determinaciones, que se indican en el apartado siguiente, han de entenderse desde este criterio básico. El planeamiento de desarrollo que se ha de llevar a cabo en el ámbito de la Plataforma, así como aquellos que puedan tener influencia en la funcionalidad de este ámbito, recogerán las determinaciones y justificarán sus propuestas en base a la ordenación y propuestas de coordinación del documento del Plan Territorial Parcial.

Determinaciones para el planeamiento del PTP

- El Plan Territorial Parcial, en desarrollo de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, define los elementos fundamentales de la estructura territorial en su ámbito, armonizando las determinaciones de los planes urbanísticos a los que afecta.
- Este modelo de ordenación integrada mediante la armonización general y la planificación del proceso de la Plataforma, implica la adopción, en cada uno de los instrumentos de planeamiento o proyectos afectados, de las determinaciones que se expresan, así como el establecimiento de medidas concretas de coordinación o complementarias, obligatorias para las Administraciones Públicas y los particulares.
- Las propuestas del PTP se aplican con tres niveles de “intensidad”:
 - **Normas de aplicación directa**, que serán de inmediato y obligado cumplimiento por las Administraciones y los particulares. Son las referentes a las Zonas de la PLS, los Sistemas Básicos, las infraestructuras, el paisaje y la coordinación.
 - **Normas directivas de obligado cumplimiento**, por la Administración y los particulares, cuya aplicación requiere su previo desarrollo por el pertinente instrumento de ordenación de los recursos naturales, territorial o urbanística o, en su caso, disposición administrativa. Sin, fundamentalmente, las referentes a la zonificación y clasificación de suelo, a los Parques de Actividad, y a las directivas recogidas en las fichas de planeamiento de desarrollo.
 - **Recomendaciones**: que tendrán carácter orientativo para las Administraciones y los particulares y que cuando no sean asumidas deberán de ser objeto de expresa justificación. Son, fundamentalmente, las referentes a la ordenación en Líneas, y tipologías de Parques de Actividad, las recomendaciones en las fichas de planeamiento de desarrollo y al proceso de evolución y desarrollo de la PLS.

EJE 6: Marco de sostenibilidad del proyecto de la PLS

La Plataforma Logística del Sur de Tenerife es un proyecto estratégico con una concepción integral de sostenibilidad extendida a todas las fases de la “vida del proyecto”:



Figura 0.2.3 Integración de la PLS en el medioambiente y territorio: sostenibilidad en toda la “vida” del proyecto. Elaboración propia.

1. En su concepción: un proyecto sostenible en un marco económico global.

En el contexto de globalización de la economía, las plataformas logísticas integradas son espacios económico-funcionales estratégicos para la integración mundial de los territorios, y garantía de competitividad y desarrollo. **La fórmula adoptada en Tenerife Sur**, la Plataforma integrada con las tres grandes “piezas” del nuevo Puerto, el Aeropuerto Internacional y el Interpuerto logístico y productivo, **constituye una modalidad especialmente eficiente medioambientalmente, competitiva y adaptada a las necesidades insulares, además de una notable oportunidad.**

2. En su localización: el ámbito más adecuado para el desarrollo de este proyecto.

- Por la concentración de Puerto y Aeropuerto en un territorio próximo.
- Por la dimensión del ámbito (2.501,5 Has).
- Por la localización y conectividad insular.
- Por su carácter de pieza de potenciación del sur de la isla.
- Por los condicionamientos internos mínimos de dicho ámbito.
- Por los condicionamientos topológicos.
- Por su viabilidad medioambiental.

3. En su planeamiento: conceptos de ordenación general para su máxima integración en el territorio y medioambiente.

- Respeto de los espacios medioambientalmente más valiosos (Montaña Pelada, barrancos).
- Concepción paisajística del conjunto no como un argumento ornamental, sino medioambiental y funcional.
- Un modelo de ordenación que combina la “compacidad de actividades” en Parques de Actividad con corredores medioambientales y paisajísticos de funcionalidad integral.
- Integración con el entorno territorial.
- El Plan Territorial Parcial integra el ITER, y combina las centrales desaladoras y de producción energética.

4. En su desarrollo, gestión y mantenimiento: un proyecto para una gestión sostenible

- En la fase de promoción y comercialización.
- En la fase de construcción.
- En la fase de gestión y mantenimiento: los Parques de Actividad como ámbitos para una gestión sostenible.
- En la gestión de riesgos y contaminación de los procesos industriales.

Nota: Ver capítulo 0.Introducción y Estrategia del Estudio de contenido Medioambiental.