

CAPÍTULO VI

Desarrollo y Coordinación de la PLS

VI.1. Coordinación de la PLS

VI.2. Cuadro de actuaciones coordinadas de la PLS

VI.3. Coordinación para la Gestión de la Plataforma: determinaciones indicativas

VI. DESARROLLO Y COORDINACIÓN DE LA PLS

VI.1. Coordinación de la PLS

VI.2. Cuadro de actuaciones coordinadas en la PLS

VI.3. Coordinación para la Gestión de la Plataforma: determinaciones indicativas

VI.1.1.1. Introducción: 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 PTP, que ya han sido presentados en capítulos anteriores de este documento, se resumen en los grandes campos siguientes, que se esquematizan en el presente capítulo:

- 1.- Estructura general de ordenación 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 e infraestructuras básicas de la PLS.
- 4.- Coordinación de normativas para la ordenación de usos y prevención de impactos.

VI.1.1.2. Propuesta de coordinación de la estructura general de ordenación la PLS

El PTP presenta una propuesta de Estructura general de Ordenación de la PLS, articulada en torno a los siguientes elementos constituyentes:

- Ordenación general del ámbito en Tres Áreas Funcionales principales, y un área ambiental (apartado IV.2.2.):
 - AF-P: Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.
 - AF-A: Aeropuerto de Tenerife Sur.
 - AF-I: Entorno Funcional o Interpuerto (que incluye el Polígono Industrial de Granadilla).
 - Área Ambiental de Montaña Pelada.
- Definición de una gran zonificación de usos en la PLS, con nivel indicativo, con arreglo a las distintas Líneas de Actividad, definidas con arreglo a su relación con Puerto, Aeropuerto y el eje estructurante de la Autopista TF-1 (apartado IV.2.2.).
- Ordenación de los espacios en dos grandes categorías (apartado IV.2.4. y IV.4.):
 - Sistemas Básicos de la PLS: Red de comunicaciones viarias, red de corredores paisajísticos y espacios ambientales (que delimitan los ámbitos de actividades).
 - Ámbitos de desarrollo de actividades, organizados en sectores y supermanzanas.
- Definición con carácter indicativo la estructura general de la Red de Comunicaciones Viarias (apartado IV.4.1.) y la estructura paisajística a gran escala de la PLS (apartado IV.5.), que configuran la gran red o malla estructurante de la Plataforma.

VI.1.1.3. Coordinación de la planificación y desarrollo del suelo para actividades en la Plataforma

Coordinación de la clasificación de usos del suelo

La Plataforma Logística del Sur está concebida, desde el PIOT, como un espacio de reserva estratégica a largo plazo. Con arreglo a la definición general de la estructura de la Plataforma, se establecen la siguiente clasificación del suelo (Capítulo V.1. del Documento):

- El Nuevo Puerto Comercial de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife Sur serán planificados con arreglo a sus respectivas figuras de planeamiento sectorial (El Plan de Utilización de Espacios Portuarios y el Plan Director). El PTP define criterios orientativos para dichos planes (apartado V.2.).
- La delimitación de suelo no sectorizado tiene un valor estructurante en el conjunto de la operación; se consideran dos grandes zonas de reserva:
 - El sector oeste o Complejo Terciario y de Servicios, como zona a desarrollar en función del Aeropuerto, la integración de la dinámicas terciarias-dotacionales del conjunto y el área turística de El Médano y la articulación del núcleo de San Isidro con el proyecto del ferrocarril "Tren del Sur" (apartado V.2. del Documento).
 - El sector este de la zona de reserva del Puerto, como área de expansión en función del desarrollo del Puerto (apartado V.2. del Documento).
- El resto del Área Funcional del Entorno o Interpuerto quedará sectorizada por el PGO de Granadilla. El PTP establece una propuesta indicativa de definición de los grandes sectores de planificación, para facilitar su desarrollo por fases de una forma flexible (apartado V.1. y V.2.).

Coordinación del desarrollo de la Plataforma: los Parques de Actividad como unidades básicas de planificación y gestión

- El PTP establece la propuesta indicativa de ordenación de las actividades por ámbitos elementales denominados Áreas de Actividad, como espacios funcionalmente homogéneos y especializados, y gestionados de una forma unitaria. Cada sector estará integrado por varios Parques de Actividad compatibles, desarrollables de forma faseada, y cuya división se establece con carácter indicativo (apartado IV.2.2. del Documento).

Contenido de los Planes Parciales para la ordenación de Parques de Actividad

La ordenación de los Parques de Actividad de cada Sector de planeamiento estará orientada por el usuario final, en función de los usos, dimensiones de parcelas, características del viario interno, etc. La redacción y tramitación del planeamiento parcial exige el reparto total del suelo entre usos, la delimitación de la propiedad pública (vianos, zonas verdes y dotaciones) y privada (parcelas netas) y la caracterización del viario (alineaciones y rasantes).

Respecto al tratamiento de los Parques de Actividad, se coordinará con el Ayuntamiento el contenido de los documentos técnicos. Los Planes Parciales contemplarán y desarrollarán (Capítulo V.1):

- La ordenación general del Sector y su división en Parques de Actividad.
- La ordenación convencional desagregada en parcelas privatizadas y viario público.
- La estructura general de división del suelo en sistemas básicos paisajísticos, resultantes de la cesión de zonas verdes.
- La estructura de tratamiento de barrancos, coherente con la propuesta contenida en este PTP: barrancos protegidos e integrados en zonas verdes y barrancos entubados e integrados en el viario interior.

Coordinación general de usos entre Áreas Funcionales de la Plataforma

- El PTP establece criterios generales de coordinación de usos no solamente dentro de cada Área Funcional (Puerto, Aeropuerto o Entorno), sino entre ellas. El criterio general de coordinación se basa en el concepto de Líneas de Actividad y de los Parques de Actividad compatible con cada línea (apartado IV.2.3. y IV.3.).

VI.1.1.4. Coordinación de planificación y desarrollo de los sistemas de viario y de comunicaciones de la PLS

Coordinación de la planificación de la Red de Comunicaciones Viarias de la Plataforma

El PTP establece, con carácter indicativo, la estructura viaria fundamental o básica de la Plataforma, articulada en torno a los siguientes elementos:

- **Autopista 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 de la PLS, paralela a la autopista.
 - **Ejes de acceso a la Plataforma y enlaces con la TF-1**, que comunican directamente con el Corredor Central, Puerto y Aeropuerto: el Nuevo Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, los dos tramos de acceso actuales al Polígono Industrial, este y oeste, el Nuevo Acceso Este al Aeropuerto, el Enlace de San Isidro, y el Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto.

Estos ejes básicos de la PLS quedarán definidos en el PTP con carácter indicativo, en trazado y sección, con una altimetría también indicativa. Toda modificación de los mismos en documentos de planeamiento urbanístico deberá ser argumentada y coordinada en el conjunto de la PLS.

Desarrollo del viario de distribución interior de cada sector

Los distintos planes urbanísticos (sectoriales y parciales) definirán el sistema viario distribuidor interno correspondiente, con autonomía de ordenación.

- 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.
- Sistemas viarios interiores de cada Parque de Actividad.

Tren del Sur

Como se ha indicado anteriormente (Apartado V.3), el Plan Territorial Parcial de la PLS recoge el trazado propuesto por el documento para Aprobación Inicial del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur en su Ordenación y lo integra en la ordenación general de la Plataforma, incorporando las estaciones de San Isidro y del Edificio Terminal del Aeropuerto de Tenerife Sur.

Cualquier alteración en su trazado o altimetría, o en la ordenación y disposición de las dos estaciones, habrá de ser coordinado en el marco de dicho Plan Territorial Especial.

VI.1.1.5. 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

El Documento para Aprobación Inicial del PTP establece un sistema de propuestas estructurantes de las redes de infraestructuras básicas de la PTP (capítulo V.3.2). Estas propuestas estructurantes pueden resumirse en el cuadro siguiente:

INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICO-SANITARIAS	
Red de Abastecimiento	<ul style="list-style-type: none"> • EDAM (Desaladora). • Nuevos Depósitos Reguladores (Arico, Puerto, Polígono Industrial, Aeropuerto y Los Abrigos, todos ellos al norte de la TF-1, salvo el del Aeropuerto).
Red de Tratamiento de Aguas Residuales	<ul style="list-style-type: none"> • EDAR Comarcal de Granadilla. • Estaciones depuradoras del Aeropuerto y del Puerto-Polígono. • Emisario Submarino (Puerto-Polígono)
Red de Riego	<ul style="list-style-type: none"> • Estaciones de tratamiento terciario junto a las EDAR. • Conexión de los sistemas del Polígono – Puerto y EDAR Comarcal y conexión desde la última al sistema insular.
Red de Pluviales	<ul style="list-style-type: none"> • Canales de encauzamiento de protección de las explanadas del Puerto. • Encauzamientos en la construcción de nuevas pistas del Aeropuerto.
INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y DE TELECOMUNICACIONES	
Red de Abastecimiento energético	<ul style="list-style-type: none"> • Líneas de AT existentes (bandas de protección). • Se propone una línea de MT de 20 Kv enterrada que una, Unelco, Polígono-Puerto y Aeropuerto por el Corredor Central. • Conducción para el transporte de combustible Puerto-Aeropuerto, por Corredor Central. • Gas Natural (posible localización de la planta de regasificación en el Área de Reserva Portuaria). • Almacenamiento de combustibles (localización posible en el Área de Reserva Portuaria).
Red de Telecomunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Conexiones con la red de fibra óptica insular (paralela a la TF-1) y establecimiento de centros de distribución (se proponen 2: Puerto-Polígono y Aeropuerto-Complejo Terciario y de Servicios).

Cuadro VI.1.1.5.1. Propuestas estructurantes de las redes de infraestructuras básicas de la PLS.

Desarrollo del proceso de coordinación para las infraestructuras básicas de la PLS

El proceso de información pública y aprobación del Documento para Aprobación Inicial será el marco más adecuado para consensuar las propuestas estructurantes entre el Cabildo Insular, el Ayuntamiento de Granadilla de Abona, la Autoridad Portuaria, Aena, el Polígono Industrial de Granadilla y los organismos competentes en cada una de las redes de la Plataforma.

El PTP no propone ninguna figura específica de planificación sectorial de las infraestructuras básicas de la PLS. Dada la naturaleza y configuración de la Plataforma, una vez coordinadas las propuestas estructurantes (que serían recogidas en el PTP definitivo con carácter indicativo), el PTP establecerá en cada caso las siguientes propuestas de coordinación:

- Organismo o entidad competente en la planificación de cada red, y proceso de coordinación para ello. En su caso, y con carácter interno y no vinculante, las entidades de la Plataforma podrán redactar de forma coordinada documentos de apoyo a la planificación, como Esquemas Directores.
- Organismo o entidad competente en la ejecución y/o gestión de los elementos estructurantes de las redes de infraestructuras básicas y, eventualmente, procesos de coordinación para la financiación y/o ejecución de dichos elementos.
- Cada una de las entidades integrantes de la PLS podrá desarrollar sus propios procesos internos de planificación de sus sistemas interiores de infraestructuras básicas, respetando siempre los elementos estructurantes antes definidos y coordinados, y sometiendo cada proceso interno a posteriores procesos de coordinación con el resto de los integrantes de la PLS, procesos que vendrá regulados en el PTP.

VI.1.1.6. Coordinación de normativa, impactos y otras propuestas de planeamiento en el PTP

Coordinación de normativas

La normativa del Plan Territorial Parcial establece las determinaciones precisas para el cumplimiento de su objeto, precisando las que tengan el carácter de:

1. Las **Normas de Aplicación Directa** referentes a las zonas de la PLS, los Sistemas Básicos, las Infraestructuras, el Paisaje y la Coordinación.
2. Las **Normas Directivas** de obligado 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.
3. Las **Recomendaciones** 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 desarrollo.

Coordinación de los contenidos y planificación ambiental

La escala de la Plataforma, y las actividades que van a desarrollarse, convierten al contenido ambiental en uno de los temas clave de coordinación. Se trata de actuar en los siguientes temas:

1. Creación de un marco paisajístico a la escala de la Plataforma, configurando de forma unitaria las zonas verdes del conjunto e incorporando a la ordenación las zonas protegidas (apartado IV.5.).
2. Disminución de los posibles impactos y riesgos combinados entre las distintas actividades de las Áreas Funcionales, tanto en la fase de planificación como en la fase operacional.

La preordenación de usos y Parques de Actividad desarrollada en los Capítulos IV y V de este documento constituye una propuesta de zonificación de compatibilidades dentro de la gran escala de la Plataforma.

Los procesos detallados de interacción entre actividades industriales requerirán la gestión selectiva de la oferta de suelo.

3. Colaboración en la mejora del rendimiento ambiental de las infraestructuras, los esquemas productivos y de desarrollo de actividades, con el fin de mejorar su rendimiento económico.

La planificación coordinada de infraestructuras básicas está desarrollado en el capítulo IV.4.2 del Documento para Aprobación Inicial.

Los criterios y objetivos de gestión conjunta de la Plataforma están desarrollados en el apartado VI.2 de éste Documento para Aprobación Inicial.

A partir de estos principios de "compromiso común" estratégico, en la Plataforma es posible incorporar sistemas de evaluación y gestión ambiental como parte fundamental de su ciclo de vida.

Coordinación de planificación del ITER

Como consecuencia de la nueva implantación del Puerto, el Plan Especial del ITER ha de readaptarse a sus nuevas condiciones de entorno. El Documento para Aprobación Inicial del PTP mantiene básicamente el ámbito y ordenación del ITER, y propone **dos líneas de coordinación con su entorno**:

- Coordinación del frente costero del ITER con el Puerto, y posibilidad de acondicionar el extremo sur del muelle de ribera en contacto con el Instituto para usos y actividades medioambientales y paisajísticamente compatibles con el mismo.
- Constituir en torno al ITER un foco de actividades tecnológicas, desarrollando en las inmediaciones posibles Parques Tecnológicos.

Coordinación para el desarrollo de la Zona Franca y ZEC

El desarrollo de la Zona Franca y la ZEC es perfectamente compatible con el esquema general de ordenación y desarrollo de la PLS, como Parques de Actividad más o menos especializados integrables en su Entorno Funcional.

VI. DESARROLLO Y COORDINACIÓN DE LA PLS

VI.1. Coordinación de la PLS

VI.2. Cuadro de actuaciones coordinadas en la PLS

VI.3. Coordinación para la Gestión de la Plataforma:
determinaciones indicativas



El cuadro siguiente incluye un resumen de las actuaciones para el desarrollo de la PLS que exigen una intervención coordinada de distintos agentes:

La coordinación podrá desarrollarse con arreglo a muy distintos sistemas: el más conveniente serían los **Convenios entre las entidades actuantes**, en los que se regule el contenido de dichas actuaciones, y su sistema de gestión y financiación.

CUADRO DE ACTUACIONES COORDINADAS EN LA PLS						
Actuación coordinada	Objetivo	Ámbito de actuación	Plazo	Prioridad estratégica	Agentes a coordinar	Carácter de la determinación
1.- NUEVO ACCESO OESTE AL AEROPUERTO	Definir con carácter definitivo el Acceso Oeste concertado durante la fase de redacción de este Plan.	Área Oeste del Aeropuerto.	Medio	Alta: es crítica para el funcionamiento de la ampliación del Aeropuerto.	Aena, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
2.- COORDINACIÓN DE ESTACIÓN DEL TREN DEL SUR EN EL ÁREA CENTRAL DE TERMINALES DEL AEROPUERTO	Coordinar la traza y ordenación de la estación del Tren Sur para optimizar el intercambio en el área de terminales del Aeropuerto.	Área Central del Aeropuerto.	Medio	Alta: debe garantizarse la mejor integración Tren-Aeropuerto.	Aena y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
3.- LOCALIZACIÓN, DISEÑO Y ENTORNO DE LA ESTACIÓN DEL TREN DEL SUR EN EL NÚCLEO DE GRANADILLA	Optimizar la localización de detalle, altimetría, ordenación del entorno y usos asociados y complementarios para facilitar la mejor integración entre las dos márgenes de la Autopista TF-1 y el núcleo de Granadilla.	Complejo Terciario y de Servicios.	Medio-largo	Media: está condicionada por muchos factores previos.	Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
4.- TRAZADO Y CARACTERÍSTICAS DEL CORREDOR CENTRAL ENTRE EL POLÍGONO INDUSTRIAL Y EL AEROPUERTO	Consensuar el trazado en planta y alzado, y las características geométricas del Corredor Central de conexión, antes de los desarrollos de las áreas de conexión.	Tramo a lo largo del Complejo Terciario y de Servicios.	Corto (ya consensuado)	Alta.	Polígono Industrial de Granadilla, Aena, Ayuntamiento de Granadilla, Cabildo Insular y Autoridad Portuaria.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
5.- NUEVO ACCESO ESTE AL AEROPUERTO	Determinar el trazado definitivo de la conexión y acceso Este al Aeropuerto, compatible con las áreas protegidas del Barranco de la Barca.	Complejo Terciario y de Servicios.	Medio	Alta: es crítica para el funcionamiento de la ampliación del Aeropuerto.	Ayuntamiento de Granadilla, Cabildo Insular y Aena.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
6.- COMPATIBILIDAD DE USOS DEL COMPLEJO TERCIARIO Y DE SERVICIOS CON EL ESTUDIO AERONÁUTICO	A la vista de los resultados del estudio aeronáutico de servidumbres, definir las características y limitaciones (entre otros aspectos, de altimetría) de los usos de la zona.	Complejo Terciario y de Servicios.	Medio-Largo	Medio: su desarrollo real no se realizará hasta largo plazo.	Aena, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
7.- USOS, ORDENACIÓN Y TRATAMIENTO DE BORDES DE SECTOR AF- I.2, EN EL BARRANCO DEL CHARCÓN	Definir los usos, ordenación y tratamiento de borde de las áreas en el barranco del Charcón, con alta compatibilidad con los valores ambientales del entorno.	Sector AF-I.2 (Barranco del Charcón).	Medio	Medio: su desarrollo no será hasta medio plazo.	Polígono Industrial de Granadilla, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
8.- SERVICIOS DE FACHADA DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE GRANADILLA A LA TF-1	Compatibilización de los usos y tratamiento de los desarrollos de fachada de las áreas de fachada del Polígono Industrial de Granadilla, para el servicio a la comarca.	Áreas de fachada a la TF-1 del Polígono Industrial de Granadilla.	Medio	Medio: su desarrollo no será hasta medio plazo.	Polígono Industrial de Granadilla, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
9.- TRATAMIENTO DE LA INTERFASE POLÍGONO INDUSTRIAL - PUERTO DE GRANADILLA	Compatibilizar el tratamiento de los accesos, altimetría y bordes entre el Polígono Industrial y el Nuevo Puerto.	Zona limítrofe entre el Polígono Industrial y el Nuevo Puerto.	Corto	Alto: ya tratado previamente en fase de proyectos.	Autoridad Portuaria y Polígono Industrial de Granadilla.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.

CUADRO DE ACTUACIONES COORDINADAS EN LA PLS (Cont.)						
Actuación coordinada	Objetivo	Ámbito de actuación	Plazo	Prioridad estratégica	Agentes a coordinar	Carácter de la determinación
10.- DESALADORA	Compatibilizar la localización definitiva y servicio.	Zona del Barranco del Cobón.	Corto	Alto: es una infraestructura fundamental para la PLS y la comarca.	Cabildo Insular, Ayuntamiento de Granadilla, Polígono Industrial, Autoridad Portuaria y UNELCO.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
11.- DEPURADORA	Compatibilizar la localización definitiva y servicio.	Zona del Barranco de la Barca.	Corto-medio	Alto: es una infraestructura fundamental para la PLS y el municipio.	Cabildo Insular, Ayuntamiento de Granadilla, Polígono Industrial y Autoridad Portuaria.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
12.- PLANTA REGASIFICADORA	Coordinar con las funciones relacionadas con su entorno, fundamentalmente el Polígono Industrial.	En el ámbito del Nuevo Puerto, en segunda línea.	Corto	Alto: es una infraestructura fundamental para la PLS.	Polígono Industrial y Autoridad Portuaria.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
13.- TRAZADO DEL TRAMO DEL CORREDOR CENTRAL ENTRE EL POLÍGONO INDUSTRIAL Y EL ÁREA DE RESERVA PORTUARIA	Compatibilizar el trazado en planta y alzado, y las características geométricas, de la conexión del Corredor Central en este tramo, de encaje muy ajustado.	Tramo entre DISA y el sector SP2-01.	Corto	Alto: conviene decidirlo antes de que surjan mayores condicionamientos.	DISA, Polígono Industrial de Granadilla y Autoridad Portuaria.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
14.- ORDENACIÓN Y USOS DE LA ZONA DE RESERVA DEL PUERTO	A la vista de la evolución de la demanda, definir la ordenación, altimetría y usos en detalle, de forma compatible con el Polígono Industrial.	Área de Reserva Portuaria.	Medio-largo, cuando la demanda lo requiera	Medio: los desarrollos no vendrán hasta las fases posteriores.	Autoridad Portuaria, Cabildo Insular y Polígono Industrial de Granadilla.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
15.- FUTURO ACCESO ESTE AL PUERTO	Definición del trazado definitivo del acceso viario al Puerto, con especial atención del tramo próximo a UNELCO, para facilitar la conectividad y accesibilidad a todas las zonas.	Área de Reserva Portuaria.	Medio	Alta, una vez que sea necesaria: las fases posteriores del puerto dependen de su funcionalidad.	Autoridad Portuaria, Cabildo Insular, Ayuntamiento de Arico y UNELCO.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
16.- POSIBLE ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO	Definición de la traza de la posible conexión ferroviaria al Puerto (ramal del Tren del Sur), para tráfico de contenedores y graneles.	Área de Reserva Portuaria.	Medio-largo	Media, en función de la demanda y su viabilidad.	Autoridad Portuaria, Cabildo Insular, Ayuntamiento de Arico y UNELCO.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.

VI. DESARROLLO Y COORDINACIÓN DE LA PLS

VI.1. Coordinación de la PLS

VI.2. Cuadro de actuaciones coordinadas en la PLS

**VI.3. Coordinación para la Gestión de la Plataforma:
determinaciones indicativas**

VI.3.1.1. La conveniencia 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.
 - Y ello 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).
 - La asunción de este rango superior de interlocución por parte del Polígono Industrial de Granadilla en el marco de la PLS recomendaría elevar también su modelo de gestión, extendiendo el carácter actual de gestión urbanística hacia uno más amplio de gestión integral.
- 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).
 - Esa ampliación de competencias podría extenderse, por ejemplo, a la gestión de ciertas infraestructuras en su ámbito, a una distinta amplitud de la acción comercial, a la promoción de servicios y al co-liderazgo de la promoción exterior de la PLS. Una red denominación de la propia entidad podría ayudar a proyectar al mercado esta reorientación.



Cuadro VI.3.1.1.1. Marco de concertación de la PLS.

VI.3.1.2. Por una entidad-marco estable de coordinación de la Plataforma Logística del Sur

- Sería también recomendable, y siempre con carácter indicativo, 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 VI.3.1.2.1. Entidad de coordinación de la PLS.

- Esta Entidad de Coordinación de la PLS podría actuar en dos direcciones:
 - En coordinación interna: coordinación de actuaciones infraestructurales, promoción conjunta de servicios, coordinación de afecciones, coordinación de autorizaciones comerciales, etc.
 - En promoción exterior: representación conjunta de la Plataforma, promoción general internacional, etc.