

2.1.4. LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN DE LOS ASENTAMIENTOS INDUSTRIALES.

En el Plan General vigente en el municipio de Tarifa, si bien, se declara como actuación estratégica y estructurante del modelo propuesto activar y potenciar la localización de asentamientos industriales complementarios a la intensificación de la actividad agropecuaria, sin embargo, la propuesta instrumentada se reduce a la clasificación como suelo urbanizable con uso global industrial de un paquete de suelo colindante con la CN-340 en el núcleo principal de Tarifa (Sector S-1 "La Vega" con 155.155 m²)

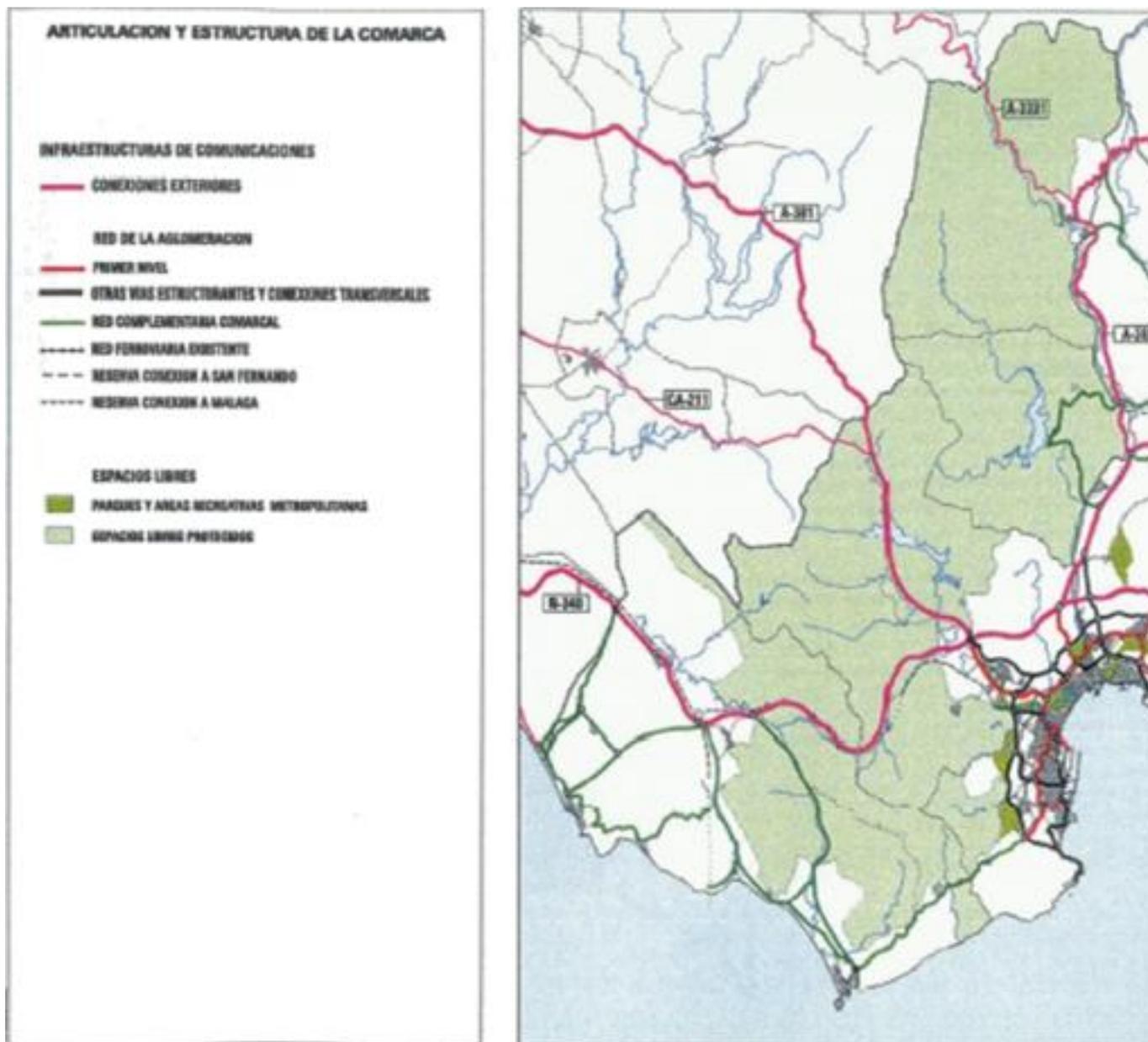
En nuestra opinión esta decisión presenta una serie de significativas deficiencias, entre las que podemos destacar:

1. En primer lugar, la adopción de un modelo concentrado para la localización de actividad productiva, se muestra insensible con la estructura dispersa de núcleos de población que presenta el término municipal, donde núcleos como Facinas o Tahivilla al contar con una alta accesibilidad y localizarse en una posición central y equilibrante dentro del modelo urbano-territorial preexistente- y que el plan asume y potencia- pueden ser considerados como puntos focales del sistema, y, por consiguiente, adecuados para instrumentar una estrategia de descentralización de actividades como instrumento de cohesión territorial, huyendo de la concentración exclusiva en el núcleo principal, que provoca una excesiva dependencia de los núcleos secundarios y puede llegar a disfuncionalizar el sistema de comunicaciones previsto.

2. La localización adoptada para el desarrollo de suelo industrial, produce ciertas dudas en cuestiones relativas a su negativa influencia en la calidad ambiental del entorno (presencia colindante del Parque Litoral de Los Lances) y su adecuada inserción en el marco natural y construido del núcleo principal (presencia dentro del sector del cauce del río Vega, relación con el sector residencial S-2 La Marina, o con la unidad integrada del Suelo Urbanizable No Programado de La Marina 2). La propuesta de estructuración general que contiene la documentación gráfica del Plan evidencia este hecho introduciendo unos espacios de servidumbre que, en gran medida, están condicionando un desarrollo equilibrado de la actividad.

3. En tercer lugar, en el modelo de accesibilidad propuesto por el Plan, donde se pretende revertir la funcionalidad del tramo más oriental de la CN-340 transformándolo en una vía de connotaciones paisajísticas y urbanas que actúe como soporte de los suelos turísticos, no parece cobrar mucho sentido la localización propuesta, vinculada, por consiguiente, a un elemento viario con esta nueva configuración.

4. Por el contrario, la potenciación del tramo occidental de la CN-340 junto a la conexión, a través de la carretera Facinas- Los Barrios, de éste con la A-381, sitúan en una localización de privilegio, para la implantación de actividades productivas, los núcleos de Tahivilla y Facinas.



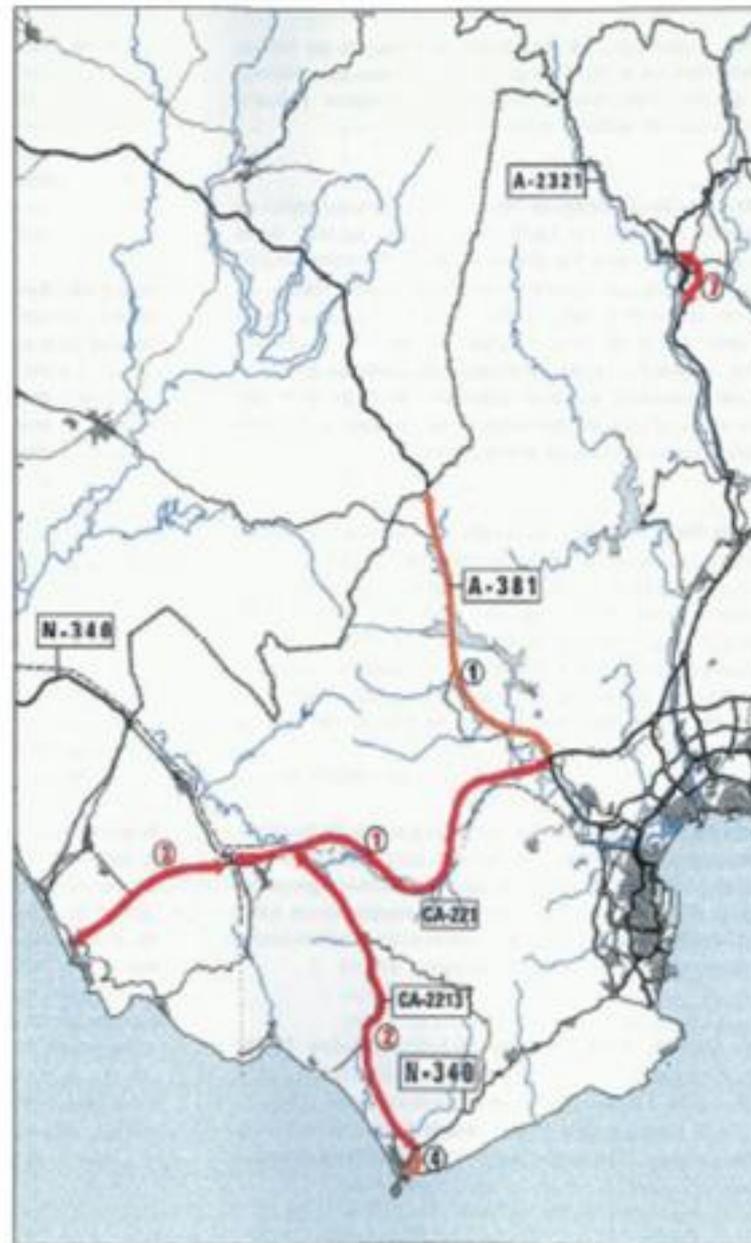
Modelo de estructuración comarcal previsto por el Plan de Ordenación del Territorio de la Comarca del Campo de Gibraltar. En el esquema gráfico puede observarse la potenciación de la conexión interior (tanto viaria como ferroviaria) del litoral atlántico con la Aglomeración Urbana de la Bahía.

5. La propuesta de conexión ferroviaria entre las Bahías de Cádiz y Algeciras y la, más que previsible, adopción de la conexión interior en paralelo a la carretera Facinas- Los Barrios refuerza aún más este planteamiento.

6. No podemos olvidar, a su vez, los estudios realizados sobre el enlace fijo Europa-Africa que escenifican el territorio de Tarifa y, concretamente el área de Facinas como punto de acogida del mismo, con la consiguiente potencialidad que adquiere este ámbito para la implantación de actividades complementarias de carácter logístico. La instrumentación desde el Plan vigente de actuaciones que hubiesen incidido en posicionar competitivamente este ámbito territorial se consideran ausencias notables.

ACTUACIONES PREVISTAS O EN CURSO DE EJECUCION	
1	AUTOPISTA A SAN JUAN DE LOS RIOS
2	AUTOPISTA DEL MONTAÑADO
3	DESARROLLO BAJOS GUARDAS - ESTERON
4	ACCESO AL PUERTO DE TARRA

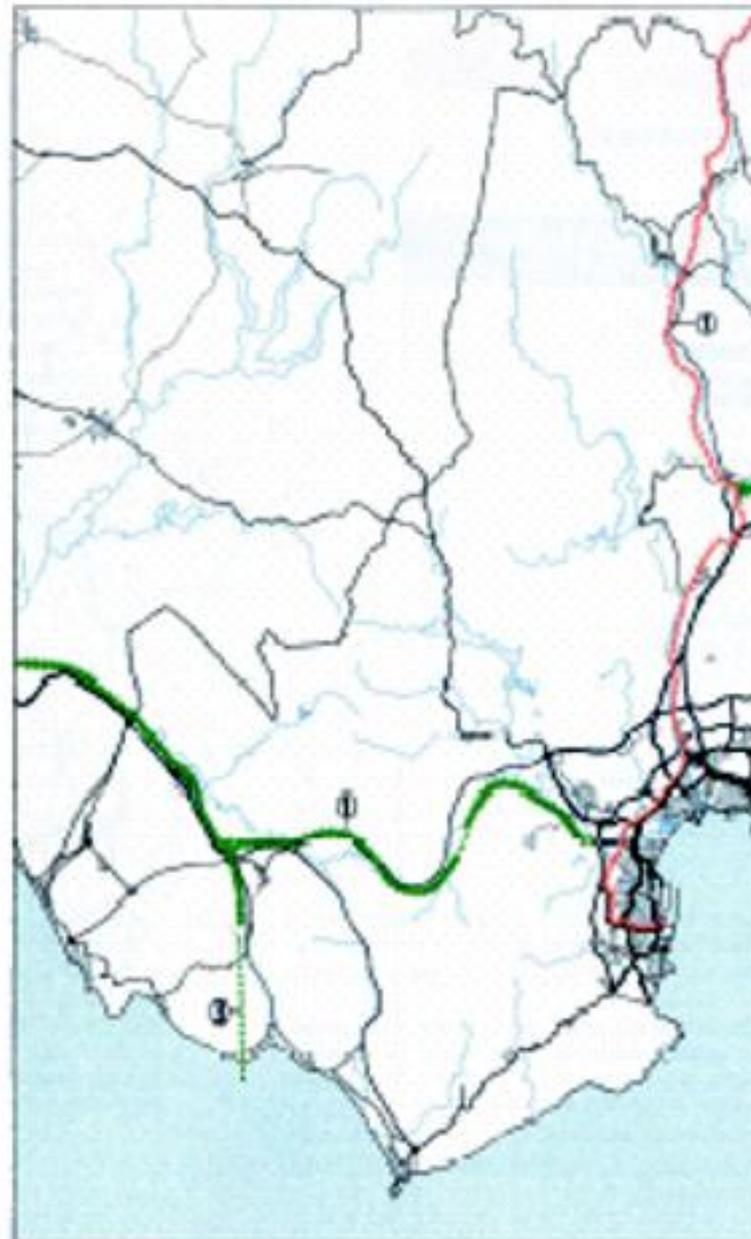
ACTUACIONES PRIORITARIAS	
1	MEJORA Y MANTENIMIENTO DE CARRETERA CA-221 - FERRAS-LAS BARRAS
2	MEJORA Y MANTENIMIENTO DE CARRETERA CA-221 - FERRAS-TARRA
3	ACCESO A CAMPO DE PLATA
4	MEJORA Y MANTENIMIENTO DE LA CA-221 - GUARDAS
5	CONSTRUCCION DE CARRETERAS CA-221 Y CA-221 - GUARDAS - SAN MARTIN
6	MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA CA-221 POR EL SECTOR DE LA ZENARCA
7	MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA A SAN JUAN DE LOS RIOS



Red viaria. Actuaciones previstas o en curso de ejecución y actuaciones prioritarias.

7. La adopción de un modelo desconcentrado y disperso de implantaciones productivas resulta más adecuado para la consecución del objetivo general, manifestado por el Plan vigente, de diversificación de la base económica del municipio y coadyuvaría no solamente a reforzar las economías locales de los núcleos de carácter agropecuario- sino que provocaría una sinergia de actividad complementaria con el modelo (necesariamente disperso) turístico o con las implantaciones de parque eólicos, al propiciar el acercamiento espacial de los recursos como factor básico de complementariedad.

ACTUACIONES PREVISTAS	
1	UNIDAD DE LOCALIDAD BURGOS
ACTUACIONES CONDICIONADAS A ESTUDIO PARA SU IMPLANTACION	
1	CONEXION CON BARRA DE CADE
2	PROLONGACION POR SAN JUAN
3	PROLONGACION POR TERRAZA



Red ferroviaria. Actuaciones previstas y actuaciones condicionadas a estudios para su implantación.

8. Por último, en relación con la línea argumental antes expuesta, esta estrategia de localización de la actividad productiva propiciaría, en consonancia con los análisis tendenciales de la industria a nivel regional, el desarrollo de una red de micropolígonos distribuidos equilibrada y estratégicamente por el territorio de Tarifa, aportando flexibilidad al modelo productivo como criterio que responde adecuadamente a la coyuntura temporal del mercado industrial.