



Servicio Técnico de Seguridad y Protección Civil
Dirección Insular de Seguridad
Área de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Seguridad

OPERATIVO NEVADAS

PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN



Para que todos disfrutemos de la nieve...

... con mayor seguridad



MEMORIA:

	<u>Pág.</u>
1. ANTECEDENTES.....	1
2. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN.....	2
3. MODALIDADES Y TIPOLOGÍAS DEL OPERATIVO APLICADAS.....	3
4. DISEÑO DEL OPERATIVO NEVADAS.....	4
4.1 Planteamiento de escenarios y alternativas.....	4
4.2 Criterios.....	5
4.3 Propuestas de aplicación.....	6
4.4 Análisis de viabilidad de alternativas de transporte público.....	7
5. INCIDENCIA SOBRE LAS PISTAS FORESTALES.....	15
6. PREVISIÓN DE MOVILIZACIÓN DE MEDIOS AÉREOS EN EMERGENCIAS.....	17
7. GRUPOS Y SERVICIOS IMPLICADOS EN LA PUESTA EN MARCHA Y DESARROLLO DEL OPERATIVO.....	17
8. LA APUESTA POR EL TRANSPORTE PÚBLICO COMO PIEZA ESENCIAL DEL OPERATIVO.....	18
9. MOVILIZACIÓN DE MEDIOS AÉREOS EMERGENCIA.....	18
10. MECANISMOS INTERNOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA APLICACIÓN DEL OPERATIVO NEVADAS.....	19
11. CUADRO RESUMEN DE ESCENARIOS Y ALTERNATIVAS DE APLICACIÓN DEL OPERATIVO NEVADAS.....	21

ANEXOS:

- I. LANZADERAS DE TRANSPORTE PÚBLICO
- II. HELISUPERFICIES



1. ANTECEDENTES.

El clima subtropical de las Islas Canarias, caracterizado por la estabilidad atmosférica y el predominio del régimen de alisios durante buena parte del año, reduce de forma significativa la posibilidad de que se registren nevadas en el Archipiélago, de forma que este fenómeno se manifiesta básicamente durante el invierno y se circunscribe a las zonas de cumbre de las islas más elevadas.

Nevadas históricas se registraron en 1953; en 1971, donde nevó por encima de los 900 metros de altura en el norte de la Isla; y en 1979, alcanzando hasta 5 metros de espesor en algunos puntos. También hay que citar el otoño-invierno de 1987-1988, período en el que nevó hasta seis veces diferentes dejando en una de ellas hasta 60 l/m² en forma de nieve en Izaña; marzo de 2011, con nieve a partir de los 1.000 m sobre el nivel del mar; y la última registrada en febrero de 2016, con cinco jornadas consecutivas nevando en el entorno de Izaña.

Los umbrales de adversidad y por tanto de avisos de riesgo por posibilidad de Nevadas, establecido en el PLAN NACIONAL DE PREDICCIÓN Y VIGILANCIA DE FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS (**METEOALERTA**) para este fenómeno en nuestra Comunidad Autónoma, son los siguientes:

2.5. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS

CODIGO	NOMBRE DE LA ZONA	PROVINCIA	umbrales		
			amilo	naranja	rojo
659001	Norte de Gran Canaria	Las Palmas	2	5	20
659003	Cumbres de Gran Canaria	Las Palmas	2	5	20
659004	Este, sur y oeste de Gran Canaria	Las Palmas	2	5	20
659101	Lanzarote	Las Palmas	2	5	20
659201	Fuerteventura	Las Palmas	2	5	20
659302	Cumbres de la Palma	Sta Cruz de Tenerife	2	5	20
659303	Este de la Palma	Sta Cruz de Tenerife	2	5	20
659304	Oeste de la Palma	Sta Cruz de Tenerife	2	5	20
659401	La Gomera	Sta Cruz de Tenerife	2	5	20
659501	El Hierro	Sta Cruz de Tenerife	2	5	20
659601	Norte de Tenerife	Sta Cruz de Tenerife	2	5	20
659602	Área Metropolitana de Tenerife	Sta Cruz de Tenerife	2	5	20
659603	Este, sur y oeste de Tenerife	Sta Cruz de Tenerife	2	5	20

Fig. 1. Umbrales de aviso para nevadas en Canarias (METEOALERTA)

Si bien la irrupción de este fenómeno tiene más consecuencias positivas -por ejemplo el importante aporte de agua al acuífero de la isla- que negativas, es cierto que existen algunos riesgos derivados de estas situaciones que debemos tener en cuenta.

A la incomunicación de algunas instalaciones, como el Observatorio Astrofísico de Izaña o el Parador Nacional de las Cañadas del Teide, y la paralización de algunas actividades en la zona (bares del Portillo, teleférico, etc.), hay que sumar las grandes aglomeraciones de personas y vehículos tras las nevadas en las



zonas de cumbre. Las carreteras insulares que acceden a Las Cañadas (TF-21 La Orotava-Vilaflor, TF-24 La Laguna-El Portillo y TF-38 Boca Tauce-Chío) no tienen capacidad para absorber las cifras inusuales de vehículos que se ha llegado a registrar los fines de semana tras una fuerte nevada (hasta 50.000 vehículos en comparación con los 2.000 ó 3.000 de un fin de semana normal).

A estas condiciones hay que sumar el delicado estado de las vías de comunicación (firme deslizante por presencia de placas de hielo) y la imposibilidad de aparcar en los márgenes de la calzada por la acumulación de nieve.

En consecuencia, la masiva afluencia de visitantes durante los días posteriores a las nevadas entraña **situaciones de riesgo** que deben ser resueltas para una mayor seguridad de los ciudadanos.

Por esta razón desde la Administración Insular, con competencias en materia de seguridad en las carreteras insulares así como en la gestión del Parque Nacional y de los espacios naturales protegidos colindantes, se estima necesario establecer ciertas limitaciones, criterios de circulación y normas de comportamiento para regular los accesos, minimizar los atascos y evitar la obstrucción de vías destinadas a la circulación de los vehículos de emergencia, garantizando de esta forma que la visita de residentes y turistas a las cumbres de la isla se realiza de manera adecuada.

Para ello se expone y describe a continuación este **operativo específico**, denominado **OPERATIVO NEVADAS**, a través del cual se pretende garantizar que todos podamos acercarnos y disfrutar de la nieve en condiciones de mayor seguridad y comodidad.

2. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN.

Concebido como un amplio dispositivo de Protección Civil, promovido por el Cabildo, en el cual intervienen diferentes entidades y organismos, el Operativo Nevadas es un **sistema dinámico de regulación de accesos al Parque Nacional de El Teide** que pivota sobre tres objetivos fundamentales:

- 1.- Garantizar la **seguridad y calidad de la vista** de los ciudadanos que acceden al Parque Nacional a disfrutar de la nieve y su paisaje.
- 2.- Garantizar un acceso ordenado y consecuente con los **objetivos de conservación y respeto de los valores naturales** del Parque Nacional, en tanto en las circunstancias descritas se produce una verdadera avalancha de población que supera con creces, en determinados parajes, la capacidad de carga de este entorno natural.
- 3.- Promover y estimular el **uso de transporte público** como alternativa al vehículo particular para acceder al Parque en estas condiciones.



3. MODALIDADES Y TIPOLOGÍAS DEL OPERATIVO APLICADAS.

Han sido diversas las configuraciones elegidas para la puesta en marcha del Operativo Nevadas en los últimos años. Precisamente ese carácter dinámico y adaptable según las circunstancias existentes en cada momento (carreteras que están afectadas, zonas de mayor acumulación de nieve, espacios para el giro de los vehículos, etc.), es lo que ha hecho posible el establecimiento de diferentes alternativas de acceso al Parque Nacional para la población bajo estas especiales circunstancias.

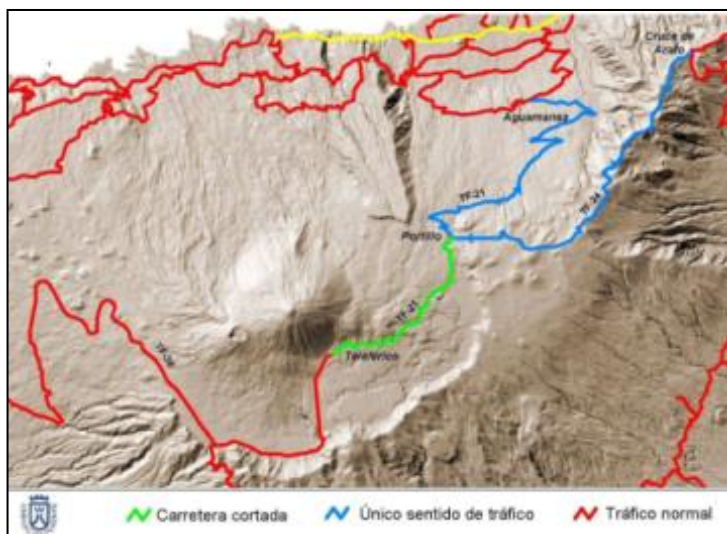


Fig. 2. Configuración del Operativo Nevadas (diciembre 2007)

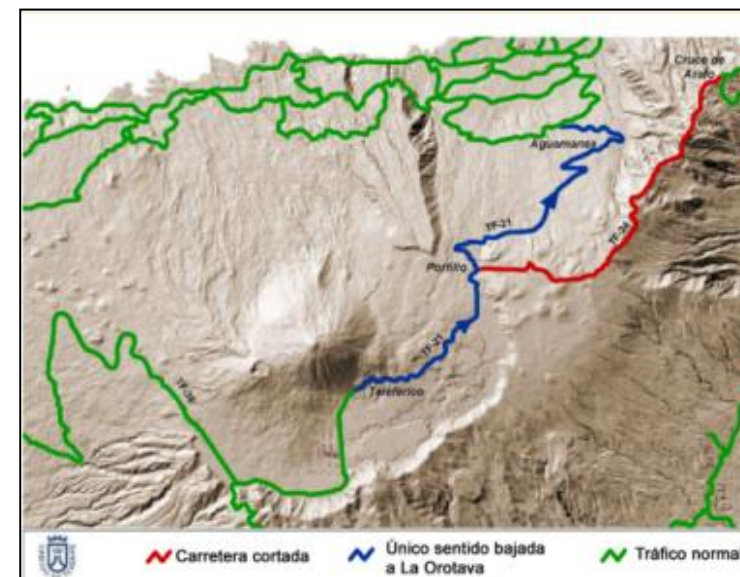


Fig. 3. Configuración del Operativo Nevadas (marzo 2011)



Recientemente se ha optado por combinar sistemas estrictos de regulación del tráfico (cierre de carreteras y cambios u obligaciones de sentido de la circulación) con el establecimiento de sistemas de transporte público, a zonas concretas del parque excluidas del tráfico de vehículos particulares.

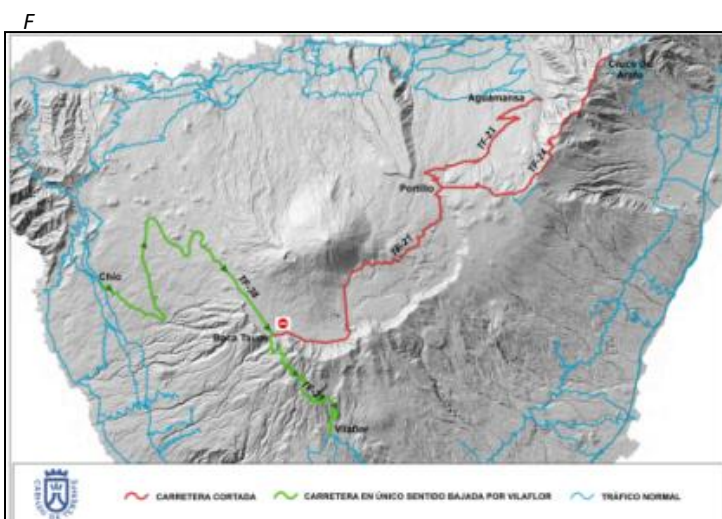


Fig. 4. Configuración del Operativo Nevadas (27-28 febrero 2016)

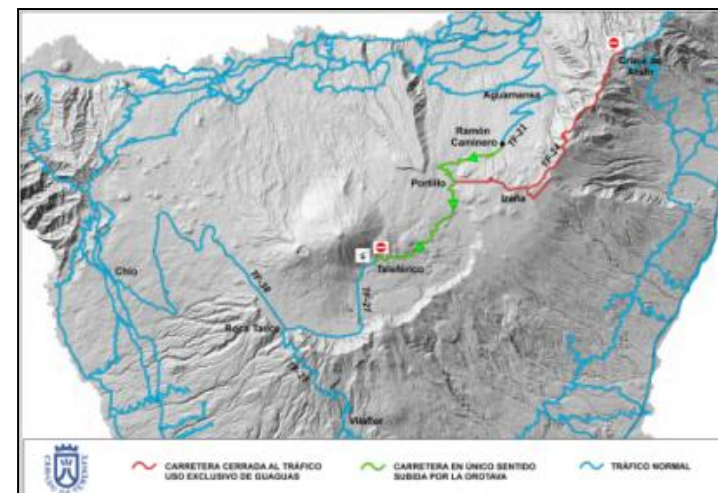


Fig. 5. Configuración del Operativo Nevadas (5-6 marzo 2016)

4. DISEÑO DEL OPERATIVO NEVADAS.

Las distintas posibilidades de afección a la red viaria insular, con motivo de los episodios de nevadas que suelen producirse en el entorno del Parque Nacional del Teide, exigen un desarrollo previo de criterios metodológicos que permitan establecer un diseño de regulación del tráfico flexible en caso de activación del Operativo Nevadas. Ello implica identificar las vías de acceso que deberá habilitar el Servicio de Carreteras del Cabildo, para la circulación de vehículos después de una nevada, así como determinadas superficies próximas a las mismas para el aterrizaje de helicópteros en previsión de posibles evacuaciones por emergencias.



4.1 Planteamiento de escenarios y alternativas.

Los diferentes **escenarios** que se plantean en este documento hacen referencia a los posibles ámbitos de afección de las nevadas que puedan registrarse en las cumbres de Tenerife. Por otra parte, las **alternativas** que se proponen aluden a las distintas posibilidades de regulación del acceso rodado al Parque Nacional del Teide.

Fruto de la experiencia acumulada y con la idea de simplificar procedimientos para la aplicación del Operativo, al objeto de establecer y fijar unos **criterios y objetivos** consensuados en cuanto a las posibilidades de configuración del mismo y, por otra parte, para evitar recurrir a la improvisación, en este documento se plantean varias alternativas de regulación del tráfico que se definen a partir de tres escenarios que se han considerado más probables:

- ESCENARIO 1.- Nevada que afecta principalmente a la vertiente Noreste de la isla.
- ESCENARIO 2.- Nevada que afecta principalmente a la vertiente Suroeste de la isla.
- ESCENARIO 3.- Nevada que afecta a ambas vertientes..

Para cada uno de estos escenarios se plantea al menos una alternativa o posibilidad de configuración del Operativo Nevadas. Las distintas alternativas propuestas se conjugan, integran y tienen en cuenta los principios de seguridad, orden y regulación de la visita, a la vez que pone en valor la utilización del transporte público.

Precisamente estos argumentos son los que le confieren al Operativo Nevadas un carácter claramente dinámico (adaptable).

4.2 Criterios.

Los **criterios empleados** para plantear las alternativas son:

1.- El Operativo Nevadas sólo se aplicará cuando concurren aquellas circunstancias en las que se prevea una **masiva afluencia de visitantes** al entorno del Parque Nacional tras producirse una nevada. Esto sólo ocurre en **días festivos y/o fines de semana**.

2.- El Operativo no se aplicará si la nevada se produce con una antelación igual o inferior a dos días respecto a la primera jornada en la que se espera una afluencia importante de visitantes, ya sea fin de semana o festivo.

2.- El acceso al entorno del Parque Nacional, bajo estas circunstancias, se realizará **prioritariamente** a través de **sistemas de transporte público** (guaguas) habilitados por la Administración desde distintos puntos de la isla, para evitar la utilización de vehículos particulares y guaguas de servicio discrecional para realizar la visita, salvo excepciones debidamente acreditadas: servicios de emergencias, trabajadores de la zona (Parque Nacional del Teide, Instituto de Astrofísica de Canarias, Observatorio Meteorológico de Izaña, de los restaurantes y bares de El Portillo, etc.) así como clientes del Parador Nacional que estuviesen alojados en sus dependencias.



3.- Durante la aplicación del Operativo Nevadas, en cualquiera de sus alternativas, se mantendrá **cerrado** al tráfico el tramo de la **vía insular TF-21, situado entre el Portillo Alto y el Teleférico**, ya que se trata de la zona donde se originan la mayoría de los problemas de circulación (dificultad para aparcar, dificultad para mantener dos carriles en doble sentido, escasos puntos habilitados para el giro de los vehículos, etc.).

4.- Por último, y como criterio general, se mantendrán **cerradas** al tráfico las **pistas forestales** que den acceso a los tramos de carretera cortada durante la aplicación del Operativo.

4.3. Análisis de viabilidad de alternativas de transporte público.

Con el objetivo de planificar y preparar con suficiente antelación las soluciones más eficaces para la prestación del servicio público colectivo de pasajeros durante la aplicación del Operativo Nevadas, por parte de la sociedad pública de Transportes Interurbanos de Tenerife (TITSA) se ha realizado un análisis de posibles trayectos y sus alternativas, de lo cual se extraen a continuación los aspectos más relevantes. En el estudio de TITSA se analizaron cinco rutas de servicio:

- 1.a - La Esperanza - Portillo Alto
- 1.b - La Esperanza - Cruce de Izaña
2. - Vilaflor – Cruce Teleférico
- 3.a - Aguamansa - Portillo Alto
- 3.b - La Caldera - Portillo Alto

Para su posterior valoración y análisis comparativo TITSA ha considerado, para todas, idénticas condiciones de servicio:

- Flota de vehículos: 20 guaguas de 53 plazas
- Duración de jornada: 7 horas y 30 minutos.

A partir de las longitudes de trayecto y tiempos de viaje estimados, se determinaron las siguientes variables:

- Nº de viajes por vehículo en cada jornada.
- Nº de viajes del total de vehículos en cada hora.
- Nº de pasajeros transportados (por hora y por jornada).
- Coste de servicio en cada jornada.
- Coste por pasajero.

Para seleccionar las rutas de servicio más idóneas, también se tomó en consideración la influencia de otro tipo de condicionantes:

- Posibilidad de aparcamiento de guaguas en ambos extremos.
- Espacio disponible para maniobras de giro de las guaguas.
- Disponibilidad de zonas de aparcamiento de turismos en el origen del trayecto.
- Existencia de baños públicos
- Tipo de vía y facilidad de evacuación con tráfico rodado.

Como resultado este análisis se ha dado preferencia al trayecto 1.a, que tiene un coste similar a su alternativa 1.b pero ofrece a los usuarios ventajas adicionales, debido a la mayor oferta de servicios en el Portillo. Por otra parte, el criterio de maniobrabilidad resultó determinante para descartar el trayecto 3b.



En las pruebas realizadas por TITSA pudo comprobarse que el cambio de rasante a la entrada del Parque de La Caldera impide operar a las guaguas con normalidad, produciéndose roces del chasis con la vía, como se aprecia en las siguientes fotografías:



Por tanto, el análisis de TITSA concluye con la siguiente propuesta:

Rutas del Operativo Nevadas	Tipo de Escenario
1.a - La Esperanza – Portillo Alto	1 ó 3
2. - Vilaflor – Cruce Teleférico	2 ó 3
3.a - Aguamansa – Portillo Alto	1 ó 3

En la tabla siguiente se muestran las variables que definen las condiciones teóricas de servicio que caracterizan a las rutas de transporte propuestas, que se han extraído del análisis de TITSA.

Rutas del Operativo Nevadas	Nº viajes por guagua (ida y vuelta)	Capacidad (con 20 guaguas)		
		Nº viajes/hora	Nº de pasajeros Horaria	Nº de pasajeros Diaria
1.a - La Esperanza – Portillo Alto	4	11	568	4.259
2. Vilaflor – Cruce Teleférico	6	16	848	6.360
3.a - Aguamansa – Portillo Alto	8	21	1.136	8.518

A partir de los datos anteriores, TITSA ha realizado una estimación de los costes asociados a cada ruta, suponiendo una ocupación del 100% para la puesta en servicio de 20 guaguas.

Rutas del Operativo Nevadas	Coste unitario del servicio diario (€/ guagua)	Estimación de costes	
		Operativo (€/día)	Pasaje (€)
1.a - La Esperanza – Portillo Alto	397	7.940	1,86
2. - Vilaflor – Cruce Teleférico			1,25
3.a - Aguamansa – Portillo Alto			0,97

En el **Anexo I “Lanzaderas de Transporte público”** de este documento, se incluyen fichas con la localización y características de los puntos de lanzadera de las tres rutas seleccionadas, que han podido determinarse con la asistencia de los responsables municipales de seguridad, junto con la colaboración de TITSA y del Servicio de Carreteras del Cabildo.

4.4 Propuestas de aplicación.

En atención a los criterios previamente establecidos, así como del correspondiente análisis de viabilidad, se formulan las siguientes alternativas para los tres escenarios previstos.



ESCENARIO 1: Nevada que principalmente afecta a las vertientes Noreste de la isla.

Cuando la nevada afecte a la zona norte de las cumbres de Tenerife y, por tanto, a las carreteras insulares de acceso al Parque Nacional del Teide por las vertientes noreste de la isla (subida por la Carretera dorsal de La Esperanza TF-24 y por La Orotava TF-21), se planteará la siguiente Alternativa del Operativo.

ALTERNATIVA A.

Bajo estas circunstancias, se mantendrán cerradas al tráfico dichas carreteras de acceso y se habilitarán servicios especiales de guaguas –limitados al transporte público- desde los núcleos de la Esperanza (subida por la TF-24) y desde La Orotava (subida por la TF-21). Dentro de esta alternativa podrán contemplarse a su vez distintas opciones dependiendo de las particularidades que se registren en cada caso.

Por el lado Suroeste de la isla (subidas por Chío y Vilaflor) se mantendrán los accesos abiertos al tráfico hasta el Teleférico, donde los vehículos deberán girar para bajar por esas mismas carreteras.

Los puntos de recogida de los usuarios que utilicen las guaguas, el horario operativo de funcionamiento de este sistema de transporte público, la frecuencia de viajes, número, así como las paradas a realizar (Izaña, Portillo Bajo, Portillo Alto), se decidirán e informará

en el momento de activación del Operativo y según las circunstancias.

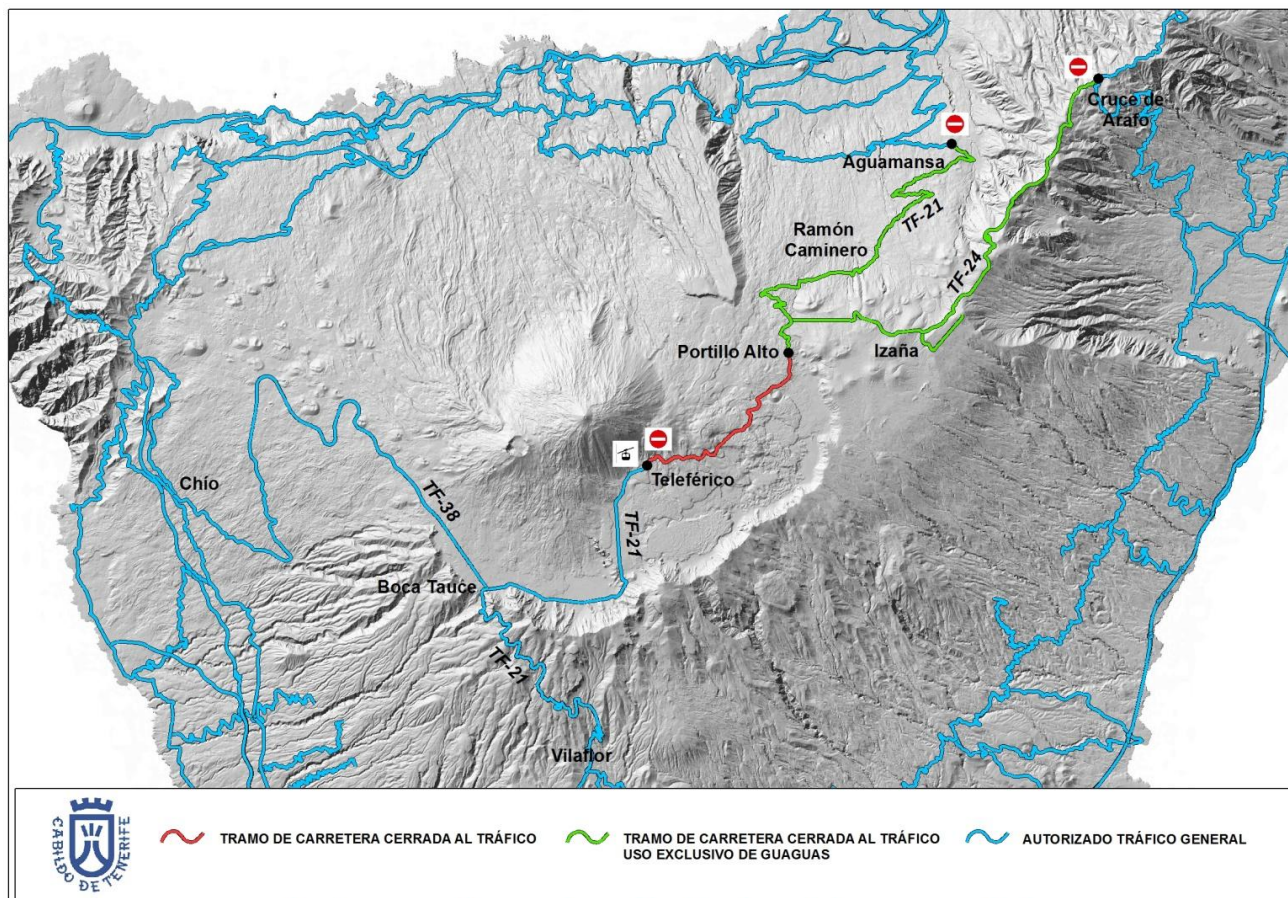


Fig. 6. Alternativa A para el Escenario 1



ESCENARIO 2: Nevada que afecte principalmente a la vertiente Suroeste de la isla.

Cuando la nevada afecte al suroeste de las cumbres de Tenerife y, por tanto, a las carreteras insulares de acceso al Parque Nacional del Teide por Chío (TF-38) y Vilaflor (TF-21), se planteará la siguiente Alternativa del Operativo.

ALTERNATIVA B.

Bajo estas circunstancias se mantendrá cerrada la carretera TF-21 desde Vilaflor hasta El Teleférico a los vehículos particulares. Este tramo de carretera solo podrá ser utilizado por los servicios especiales de guaguas que se habilitarán para el transporte de viajeros desde Vilaflor.

Los accesos por vertiente norte (desde La Orotava y desde La Esperanza) permanecerán abiertos al tráfico hasta el Portillo Alto, donde los vehículos deberán girar para regresar por esas mismas carreteras.

Por la vertiente suroeste también permanecerá abierta al tráfico la carretera TF-38 desde Chío hasta Boca Tauce. Los vehículos particulares que lleguen a ese lugar deberán girar para regresar por la misma vía.

Los puntos de recogida de los usuarios que suban en guagua, el horario operativo de funcionamiento de este sistema de transporte público, la frecuencia de los viajes, su número, así como las paradas

a realizar (Boca Tauce, Parador Nacional, Teleférico), se decidirán e informará en el momento de activación del Operativo y según las circunstancias.

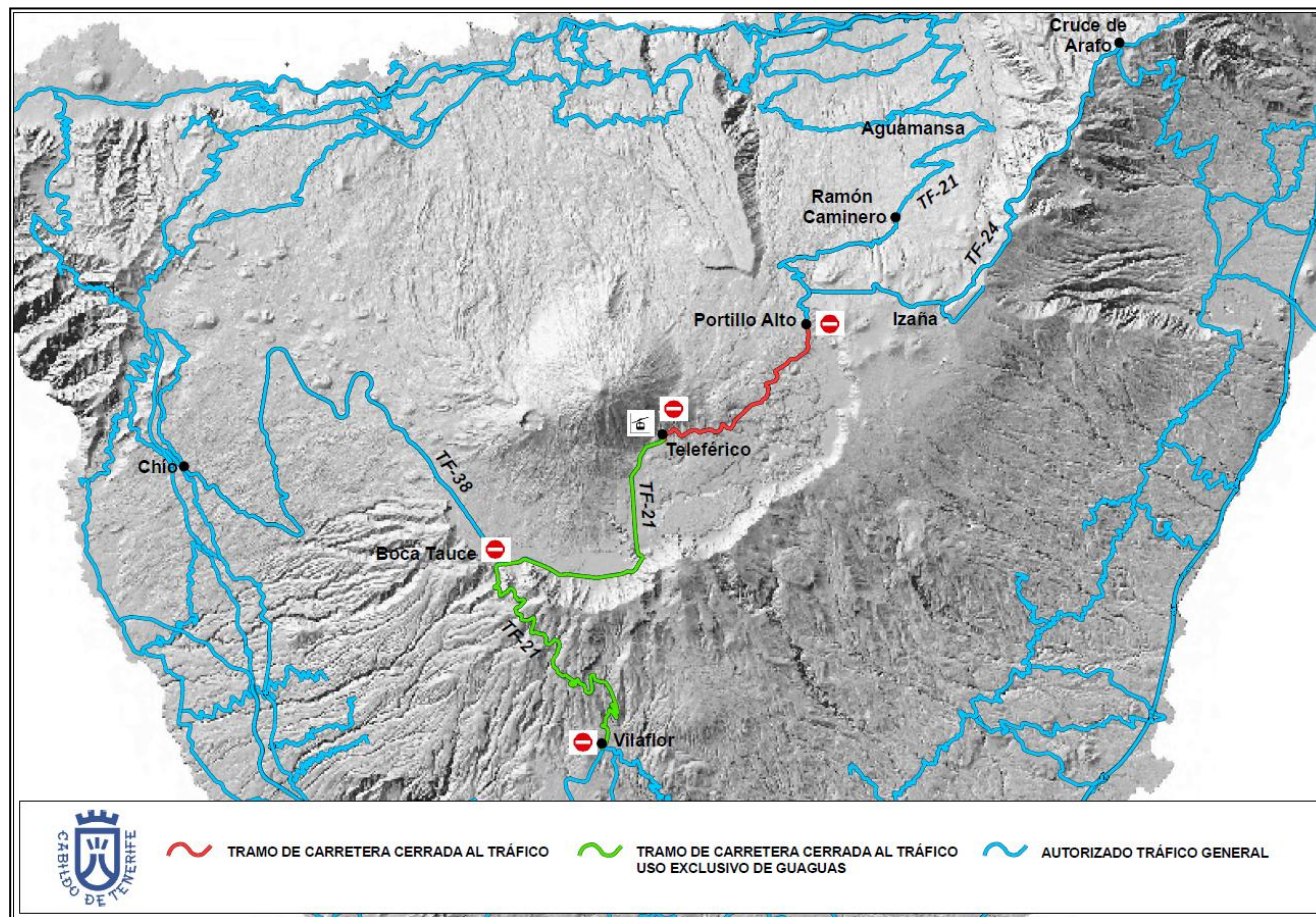


Fig. 7. Alternativa B para el Escenario 2



ESCENARIO 3: Nevada que afecte a ambas vertientes de la isla.

Cuando la nevada afecte a todo el ámbito de la cumbre por ambas vertientes y, por tanto, a los accesos por ambos lados de la isla (norte y sur), se planteará la siguiente Alternativa de Operativo.

ALTERNATIVA C.

Bajo estas circunstancias se mantendrán cerrados al tráfico todos los accesos al Parque Nacional y se habilitarán servicios públicos especiales de guaguas desde Vilaflor, La Orotava y La Esperanza.

Los puntos de recogida de los usuarios que suban en guagua, el horario operativo de funcionamiento de este sistema de transporte público, la frecuencia de los viajes, su número, así como las paradas a realizar se decidirán e informará en el momento de activación del Operativo y según las circunstancias.

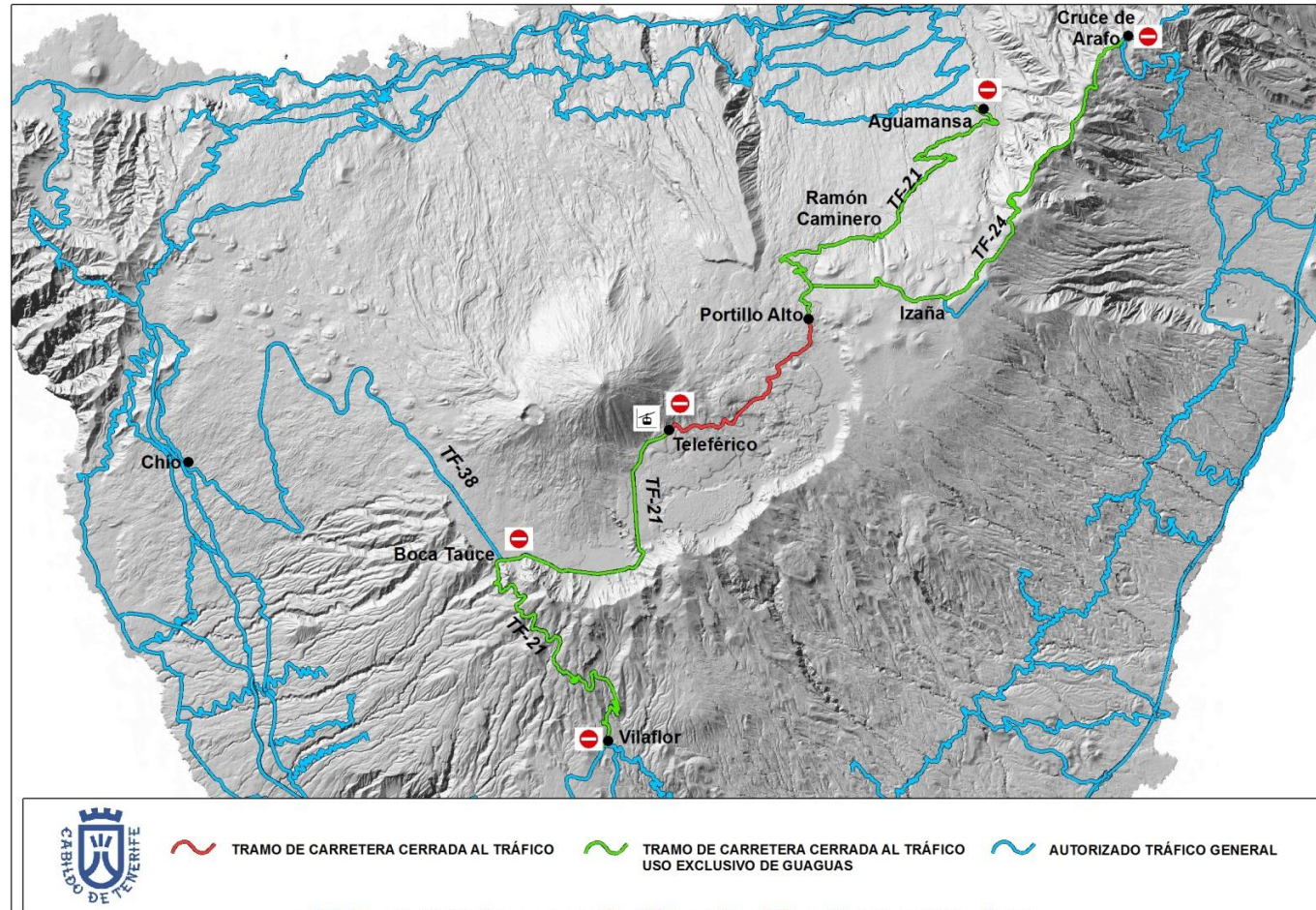


Fig. 8. Alternativa C para el Escenario 3



Como hemos visto las diferentes alternativas planteadas (A, B y C) son propuestas en función de unos escenarios concretos, entendidos éstos como ámbitos territoriales o espacios físicos determinados afectados por la nevada y siempre priorizando el transporte público frente al particular.

Con carácter extraordinario pueden registrarse unas condiciones climáticas que permitan mantener la nieve durante un largo intervalo de tiempo (situación excepcional), incitando a una concurrencia continuada de visitantes durante festivos y fines de semanas posteriores a la **aplicación inicial del Operativo** (situación habitual) y que, en el más común de los casos, no es necesario prolongar.

Teniendo en cuenta la posibilidad de que presenten dichas situaciones excepcionales se plantea también una **cuarta opción (ALTERNATIVA D)** para la **fase de ampliación del Operativo Nevadas**. En esta alternativa cabe contemplar medidas más laxas y flexibles que las adoptadas en primera instancia. Asimismo, se podrá plantear bajo cualquiera de los escenarios previstos siempre y cuando quede perfectamente justificada su aplicación en la búsqueda del interés general (la mejor solución para los ciudadanos, compatibilizando la visita con la seguridad y el orden). A los efectos de implantación de esta alternativa se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones.

Se podrá acceder en vehículo particular bajo las condiciones que se exponen a continuación:

- 1.- Éstos siempre lo harán en carreteras habilitadas en un **único sentido de circulación** y dejando siempre libre el carril izquierdo de la carretera.
- 2.- Se establecerán **bucles circulatorios** con acceso al Parque Nacional por un lado y regreso por otro, quedando absolutamente prohibido el retorno por la misma carretera de acceso.
- 3.- Queda prohibido dar la vuelta una vez se inicie el bucle circulatorio.
- 4.- Se podrá limitar el número de vehículos particulares, estableciendo un número máximo en función de la capacidad de carga real de las vías, que acceden al Parque Nacional.
5. Se evitará la coexistencia de vehículos particulares y de guaguas en los tramos de carreteras objeto de regulación. En consecuencia se determinará que vías se destinan exclusivamente al uso del transporte público y cuáles son utilizables por los vehículos particulares.

La descripción del Operativo (carreteras afectadas, sentidos de circulación, etc.) para la aplicación de esta **Alternativa D**, se explicará llegado el momento en función de las circunstancias que acontezcan.



5. INCIDENCIA SOBRE LAS PISTAS FORESTALES.

La activación del Operativo Nevadas, que puede suponer el cierre de determinadas carreteras al tránsito de vehículos de uso particular, tiene necesariamente incidencia sobre las pistas forestales que atraviesan las cumbres de la Isla.

En caso contrario podría originarse una situación de complicada gestión, y crítica en términos de seguridad, por el intento de los vehículos que transitan por pistas forestales de acceder a las carreteras que están sometidas a la regulación de tráfico prevista en este Operativo. Por este motivo, es necesario prohibir también la circulación por estas pistas.

Las vías forestales que pueden quedar afectadas por restricciones de uso -derivadas de la aplicación del Operativo Nevadas- **corresponden a la Red de pistas para la circulación de vehículos de motor con finalidad recreativa.** En caso de prohibición, dicha medida afecta tanto a los vehículos que se consideran autorizados en condiciones normales como a los que están sometidos a autorización mediante sistema de cupo.

Se recuerda que **en el resto de las pistas no incluidas en dicha Red existe una prohibición general de circulación**, así como unas excepciones, conforme a lo establecido en el artículo 2 de la *Resolución del Consejero Insular del Área de Medio Ambiente de 14 de abril de 2011 que regula el tránsito motorizado por pistas forestales.*

Por diversos medios, previa activación del Operativo Nevadas, **se emitirán comunicados a la población informando de la prohibición de circular con vehículos de motor por pistas forestales que confluyan en tramos de carreteras cerradas al tráfico.** El ámbito dependerá de la alternativa aplicada, pudiendo afectar tanto a los tramos de la TF-24 comprendido entre el Cruce de Arafo y el Portillo Alto, como a los tramos de la TF-21 que discurren desde Aguamansa hasta El Portillo Alto y desde Vilaflor al Teleférico. **Ello implica realizar labores de vigilancia de pistas forestales y de control de tráfico en carreteras** por parte la autoridad competente. Los vehículos que hayan accedido a los tramos de carretera indicados podrán ser sancionados, bien por haber utilizado pistas no permitidas, bien por circular por las pistas autorizadas con orden de cierre por el Operativo.

En operativos de años anteriores, los usuarios han manifestado que debería señalizarse el cierre de las pistas forestales. Sin embargo, esto no resulta fácil de implementar. La principal dificultad que esto conlleva se debe a los numerosos itinerarios que permiten llegar al tramo de pista que entronca con la carretera.

El control de pistas forestales podría conllevar la ejecución de las siguientes medidas:

- **Colocación de cartelería para informar de la prohibición de uso en pistas forestales no integradas en la red de uso recreativo** y, concretamente, en las que puedan convertirse en vías de acceso preferente a las carreteras TF-21 y TF-24.

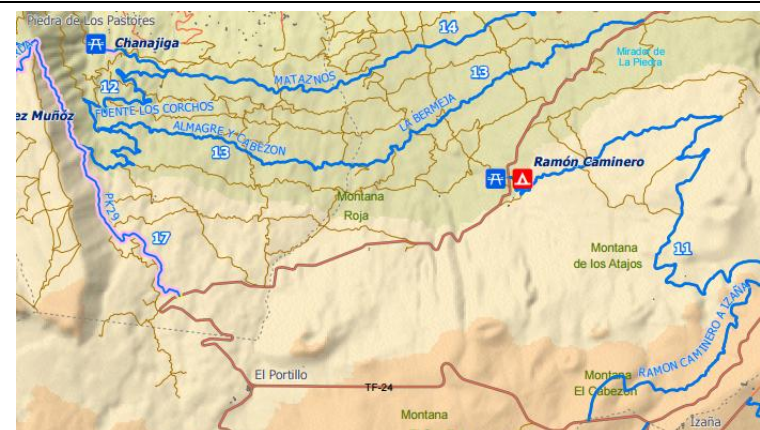


- **Despliegue de agentes de medio ambiente** en puntos clave de acceso a la red de pistas forestales para reforzar la labor informativa.
- **Instalación de barreras de corte en pistas forestales vinculadas a la red de uso recreativo**, provistas además de carteles de señalización de cierre por motivo del Operativo Nevadas, en sus distintas alternativas.

Caso de aplicación de las **alternativas A o C**:

TF21-La Orotava: Actualmente se dispone de dos barreras instaladas en la conexiones de esta carretera con la pista N°11 “Ramón Caminero a Izaña” y con la pista PK-29. El control de accesos a la pista PK-29 se complementa además con otra barrera situada en un punto inferior próximo a la zona de Piedra de Los Pastores. Se plantea establecer tres puntos de corte en las pistas N°13 “Bermeja” y N°14 “Mataznos” en su confluencia con la TF-21, así como en la conexión de la pista N°12 “Fuente de los Corchos” con la pista Mataznos.

TF24-La Esperanza: Es necesario establecer tres puntos de corte mediante la instalación de las siguientes barreras: en el entronque de la pista N°11 “Ramón Caminero a Izaña” con la carretera, en la pista N°9 “General de Arico” (entorno de Llano de las Lajitas) y en la pista n°10 “ El Palmero”, a mitad de trayecto entre el camino “Suerte Atravesada” y la pista n°9.



Caso de aplicación de las **alternativas B o C**:

TF21-Vilafior: Hay una barrera en Madre del Agua, pero tiene el inconveniente del acceso de particulares a sus propiedades. No serían necesario nuevas barreras de corte.



6. PREVISIÓN DE MOVILIZACIÓN DE MEDIOS AÉREOS EN EMERGENCIAS

En determinadas situaciones de emergencia puede requerirse la movilización de medios aéreos para la evacuación o traslado urgente de personas. A los efectos de la aplicación del Operativo Nevadas, en el ámbito del Parque Nacional del Teide se han identificado varias zonas -cercanas a vías de comunicación por carretera- que ya habían sido validadas para su utilización como helisuperficies en otros dispositivos de emergencia.

- Explanada existente en la base del Teleférico, próxima al lugar donde se encontraba la antigua gasolinera.
- En el caserío del Portillo Alto, concretamente en la explanada situada frente a las dependencias del Carreteras del Cabildo.
- Junto al cruce de la carretera TF-21 con la vía asfaltada que sirve de acceso al Observatorio de Izaña.

Su localización geográfica (con plano y coordenadas) se detalla en el Anexo II "Helisuperficies".

7. GRUPOS Y SERVICIOS IMPLICADOS EN LA PUESTA EN MARCHA Y DESARROLLO DEL OPERATIVO

Si bien se trata de un Operativo Especifico competencia del Cabildo Insular, para su desarrollo y aplicación es necesaria la colaboración e implicación de grupos operativos pertenecientes a diferentes entidades y organizaciones.

Atendiendo a las competencias y funciones ejercidas dentro de este dispositivo distinguimos a los siguientes servicios actuantes:

1.- Para los **cierres efectivos de carreteras y pistas**, tenemos:

- Personal de Carreteras del Cabildo.
- Personal de Medio Ambiente del Cabildo.

2.- Para las funciones de **vigilancia y control de las medidas adoptadas** por el dispositivo (cortes de accesos y cierre de carreteras, orden y seguridad), tenemos:

- Guardia Civil.
- Policías Locales.
- Policía Autonómica.
- Agentes y personal del Parque Nacional del Teide.

3.- Para las funciones de **intervención en relación la seguridad de las personas** en el ámbito de desarrollo del Operativo (salvamento y rescate) contamos con:

- Cruz Roja (Grupo de Rescate).
- AEA.
- Consorcio de Bomberos.
- GES (CECOES 112).

4.- Para las funciones de **atención y asistencia sanitaria**, tenemos:

- Cruz Roja.
- SUC (CECOES 112).



5.- Para las funciones relacionadas la **organización del transporte público** (guaguas) tenemos:

- TITSA.
- Personal del Área de Movilidad de la Corporación.
- Personal de los municipios (de La Orotava y El Rosario para los accesos por la vertiente Noreste y de Guía de Isora y Vilaflor, para los accesos por la vertiente Suroeste).

6.- Para las funciones de **coordinación operativa y comunicaciones**, tenemos:

- Centro de Información de Carreteras (CIC) del Cabildo.
- CECOPIN.
- CECOES 112.

La aplicación del conjunto de medidas adoptadas durante la aplicación de este Operativo, fundamentalmente en relación con los cortes de tráfico y cierre de accesos, necesitará de la preceptiva Resolución de la Dirección Provincial de Tráfico así como de la correspondiente Resolución del Consejero de Medio Ambiente para el cierre de las pistas forestales.

Así mismo la coordinación global (preparación de reuniones, exposición de alternativas, etc.) de las acciones necesarias a realizar para la aplicación de este Operativo Específico recaerá en el Servicio Técnico de Seguridad y Protección Civil del Cabildo.

8. LA APUESTA POR EL TRANSPORTE PÚBLICO COMO PIEZA ESENCIAL DEL OPERATIVO.

La **apuesta por un sistema público de transporte** que garantice el acceso al Parque Nacional bajo las circunstancias descritas responde, como se ha expuesto, a la suma de varios factores:

- La necesidad de controlar el **enorme volumen de visitantes** que se registra al Parque Nacional del Teide durante los días posteriores a las nevadas.
- La responsabilidad de la Administración de que dicha visita se produzca con **garantías de seguridad**, facilitando la intervención de los servicios de emergencias en caso necesario.
- La obligación de la Administración de permitir y facilitar el disfrute de la nieve a la población de la isla, máxime cuando esa actividad recreativa al aire libre se produce en espacios naturales protegidos cuya gestión corresponde al Cabildo Insular de Tenerife, en los que hay que conjugar el **uso público** con el deber de **conservación de los valores naturales** que justificaron su declaración.
- La superación de la capacidad de las vías insulares de acceso al Parque Nacional cuando se produce la afluencia masiva de visitantes en vehículo particular por reducción de la superficie de la calzada, imposibilidad de aparcar en los márgenes de las carreteras por la acumulación de nieve y saturación de los aparcamientos disponibles.



La apuesta decidida por que el acceso al Parque Nacional se realice a través de servicios especiales de guaguas habilitados por la administración cuando concurren las circunstancias descritas, no solo mejora y solventa la mayor parte de los problemas advertidos sino que además contribuye a una mayor calidad, comodidad y percepción de la visita (no se producen colas, es más seguro, no es preciso vehículo propio, etc.).

El carácter excepcional de este Operativo específico, y por lo tanto su baja frecuencia de aplicación, justifica además la solución propuesta en base a la utilización del transporte público.

9. MECANISMOS INTERNOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA APLICACIÓN DEL OPERATIVO NEVADAS.

Ordenadas en el tiempo y de manera secuencial, se describen el conjunto de tareas necesarias realizar para la aplicación del Operativo Nevadas.

Igualmente se definen e identifican los encargados de llevarlas a cabo.

1.- CONVOCATORIA DE REUNIÓN Y PARTICIPANTES.

Tras producirse una nevada que reúna las condiciones descritas en el punto 1º del apartado 4.2 Criterios de este documento, el Servicio Técnico de Seguridad y Protección Civil, con el visto bueno del Director Insular de Seguridad y del Consejero de Área,

procederá a convocar de urgencia una reunión preparativa, a la que deberán asistir:

- Presidente del Cabildo
- Consejero del Área de Medio Ambiente y Seguridad
- Director Insular de Seguridad
- Técnicos del Servicio de Seguridad y Protección Civil
- Responsable del Gabinete de Prensa
- Directora Insular de Carreteras
- Director Insular de Fomento y Movilidad
- Director Gerente de Gerente de TITSA
- Representante del área de Turismo del Cabildo
- Representante del Parque Nacional del Teide
- Responsable Dirección Provincial de Tráfico
- Capitán Tráfico Guardia Civil
- Responsable de la Policía Autonómica
- Responsable CECOES 112
- Responsable Cruz Roja
- Responsable AEA
- Técnicos de la Corporación que se estimen.
- Responsables Municipales

Si alguno de los responsables o representantes establecidos no pudiera asistir a la reunión, éste nombrará a un sustituto en representación de su área de gestión y competencias.



2.- ELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE APLICACIÓN.

Una vez reunido el conjunto de responsables y analizadas las circunstancias que concurren, se deberá elegir alguna de las Alternativas de Operativo descritas anteriormente. De esta manera se optará por la opción A, B, C o D, según corresponda, no contemplando ninguna otra solución improvisada.

3.- ESTABLECIMIENTO DE FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES.

Tras la elección de la alternativa, se decidirán los días de aplicación así como el horario general (normalmente entre las 08:00-18:00).

El Operativo Nevadas se implantará a partir del primer día festivo o fin de semana siguiente al corte de carreteras por esta causa, pero nunca antes de tres días naturales de dicho cierre.

Además se asignarán funciones y responsabilidades acordes con las propias de los servicios y entidades participantes y (seguridad, control de accesos, organización de guaguas, etc.).

En esta reunión se establecerán también los horarios, frecuencia, paradas y número de guaguas disponibles en coordinación con los municipios (tarea que corresponde al área de Movilidad), así como la asignación de medios y recursos al Operativo por parte de cada entidad.

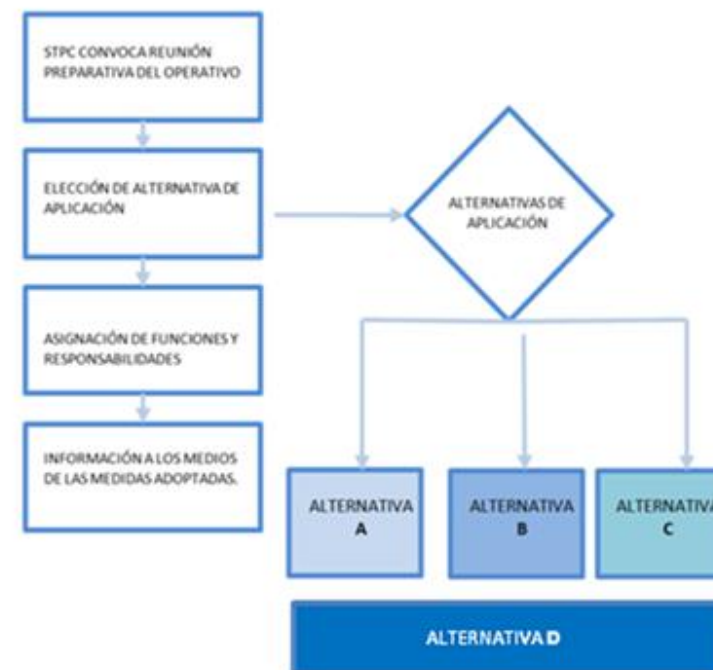


Fig. 9. Procedimiento para la aplicación del Operativo Nevadas

4.- INFORMACIÓN A LA POBLACIÓN.

Una vez organizado el Operativo, es necesario informar a través de los medios de comunicación social (rueda de prensa y nota informativa) de las medidas adoptadas. Toda la información (planos explicativos, información de horarios, paradas de guaguas, etc.) será colgada en la web corporativa.



10. CUADRO RESUMEN DE ESCENARIOS Y ALTERNATIVAS DE APLICACIÓN DEL OPERATIVO NEVADAS.

ESCENARIOS	ALTERNATIVAS	
	FASE DEL OPERATIVO	
	1.- INICIAL (Situación habitual)	2.- AMPLIACIÓN (Situación excepcional)
<p>ESCENARIO 1 (Nevada que afecta principalmente a la vertiente Noreste de la Isla)</p>	<p>ALTERNATIVA A</p> <ul style="list-style-type: none"> > Se habilitan servicios especiales de guaguas desde los núcleos de La Esperanza (subida por la TF-24) y/o La Orotava (subida por la TF-21). > Se mantienen cerradas al tráfico de vehículos particulares esas carreteras. > Por la vertiente suroeste de la isla (subida por Chío TF-38 y por Vilaflor TF-21) se mantienen los accesos abiertos al tráfico hasta el Teleférico, donde los vehículos deben girar para bajar por esas mismas carreteras. 	<p>ALTERNATIVA D (aplicable en situación de ampliación del alcance temporal del Operativo en cualquiera de los tres escenarios previstos)</p> <p><u>Uso del vehículo particular en las siguientes condiciones:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> > En carreteras habilitadas en un único sentido de circulación, dejando libre el carril izquierdo. > Establecimiento de bucles circulatorios con acceso al Parque Nacional por una vía y regreso por otra, quedando absolutamente prohibido el retorno por la misma carretera. > Se podrá limitar el número de vehículos particulares que acceden al Parque Nacional, estableciendo un número máximo de vehículos en función de la capacidad de carga real de las vías. > Se evitará la coexistencia de vehículos particulares y de guaguas en los tramos de carreteras objeto de regulación.
<p>ESCENARIO 2 (Nevada que afecta principalmente a la vertiente Suroeste de la Isla)</p>	<p>ALTERNATIVA B</p> <ul style="list-style-type: none"> > Se habilitan servicios especiales de guaguas desde Vilaflor (subida por la TF-21) hasta el Teleférico. > Se mantiene cerrada al tráfico de vehículos particulares la carretera TF-21 desde Vilaflor. > Por la vertiente norte de la isla los accesos desde La Orotava (TF-21) y desde La Esperanza (TF-24) se mantienen abiertos al tráfico hasta el Portillo Alto, donde los vehículos deben girar para regresar por esas mismas carreteras. > Por la vertiente suroeste de la isla se mantiene abierta al tráfico la carretera TF 38, desde Chío hasta Boca Tauce. En Boca Tauce los vehículos particulares deben girar para regresar por esa misma vía. 	
<p>ESCENARIO 3 (Nevada que afecta a ambas vertientes de la Isla)</p>	<p>ALTERNATIVA C</p> <ul style="list-style-type: none"> > Se habilitan servicios especiales de guaguas desde Vilaflor (subida por la TF-21), La Orotava (subida por la TF-21) y La Esperanza (subida por la TF-24). > Se mantienen cerradas al tráfico de vehículos particulares esas carreteras. 	



OPERATIVO NEVADAS



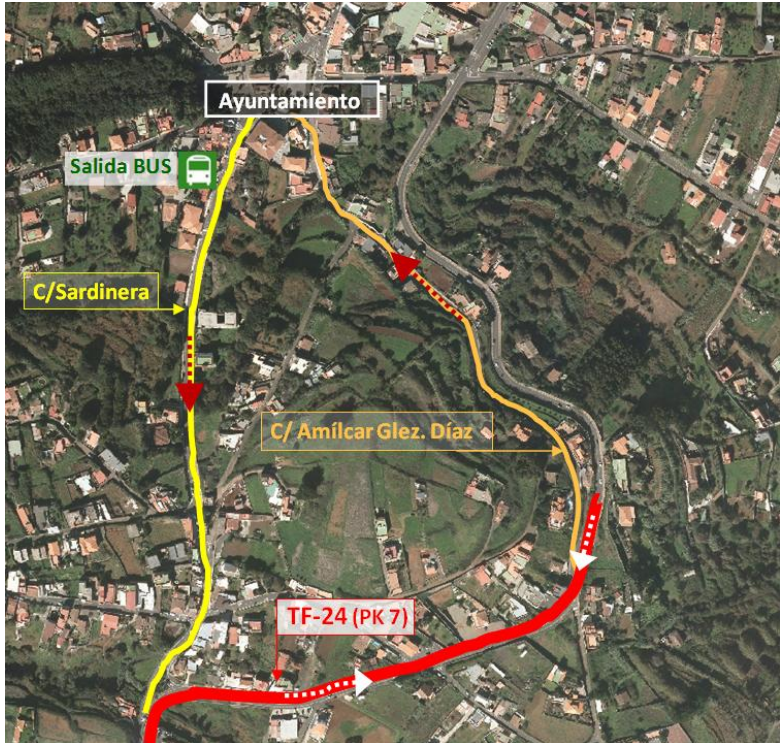

ANEXO

Lanzaderas de transporte público



Ficha nº1: Línea de lanzadera desde La Esperanza

Municipio: T.M. de El Rosario

Ruta: 1.a	Denominación: LA ESPERANZA – PORTILLO ALTO	Escenarios de nevada:	1-Vertiente Noreste 3- Vertiente Noreste y Vertiente Suroeste															
Situación: 		Fotografías:  C/Sardinera																
Características del emplazamiento:																		
<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">BUS</td> <td>Aparcamiento</td> <td><input type="checkbox"/> Sí</td> </tr> <tr> <td>Giro</td> <td><input type="checkbox"/> Sí</td> </tr> </table>		BUS	Aparcamiento	<input type="checkbox"/> Sí	Giro	<input type="checkbox"/> Sí	<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">Turismos</td> <td>Aparcamiento</td> <td><input type="checkbox"/> Sí</td> </tr> <tr> <td>Observaciones</td> <td>Tramo urbano de la zona</td> </tr> </table>		Turismos	Aparcamiento	<input type="checkbox"/> Sí	Observaciones	Tramo urbano de la zona					
BUS	Aparcamiento		<input type="checkbox"/> Sí															
	Giro	<input type="checkbox"/> Sí																
Turismos	Aparcamiento	<input type="checkbox"/> Sí																
	Observaciones	Tramo urbano de la zona																
		<table border="1"> <tr> <td>Baños públicos</td> <td><input type="checkbox"/> Sí</td> <td>Bares de la zona</td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Facilidad de evacuación</td> <td><input type="checkbox"/> Sí</td> <td colspan="2"><input type="text"/></td> </tr> </table>		Baños públicos	<input type="checkbox"/> Sí	Bares de la zona	<input type="text"/>	Facilidad de evacuación	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="text"/>								
Baños públicos	<input type="checkbox"/> Sí	Bares de la zona	<input type="text"/>															
Facilidad de evacuación	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="text"/>																
Condiciones del servicio:																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nº viajes por guagua (trayecto de ida y vuelta)</th> <th colspan="3">Capacidad de transporte (con efectivo de 20 guaguas)</th> </tr> <tr> <th>Nº viajes/hora</th> <th colspan="2">Nº de pasajeros (con ocupación del 100%)</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <th>Hora</th> <th>Día</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4</td> <td>11</td> <td>568</td> <td>4.259</td> </tr> </tbody> </table>		Nº viajes por guagua (trayecto de ida y vuelta)	Capacidad de transporte (con efectivo de 20 guaguas)			Nº viajes/hora	Nº de pasajeros (con ocupación del 100%)				Hora	Día	4	11	568	4.259
Nº viajes por guagua (trayecto de ida y vuelta)	Capacidad de transporte (con efectivo de 20 guaguas)																	
	Nº viajes/hora	Nº de pasajeros (con ocupación del 100%)																
		Hora	Día															
4	11	568	4.259															
		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Coste unitario del Servicio diario (€/guagua)</th> <th colspan="2">Estimación de costes</th> </tr> <tr> <th>Operativo (€/día)</th> <th>Tarifa del pasaje (€)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>397</td> <td>7.940</td> <td>1,86</td> </tr> </tbody> </table>		Coste unitario del Servicio diario (€/guagua)	Estimación de costes		Operativo (€/día)	Tarifa del pasaje (€)	397	7.940	1,86							
Coste unitario del Servicio diario (€/guagua)	Estimación de costes																	
	Operativo (€/día)	Tarifa del pasaje (€)																
397	7.940	1,86																
Descripción: Ruta exclusiva de transporte público de guaguas con estacionamiento en C/ Sardinera (sentido único de subida) con retorno al punto de salida por la C/ Amílcar González Díaz (sentido único de bajada). Parada de guaguas de subida al Portillo próxima a la plaza del Ayuntamiento y cerca del punto de llegada de líneas del servicio regular de TITSA. Para cerrar el tráfico de la TF-24 al vehículo privado se realizará el corte en el PK23+500 de dicha carretera, pasada la conexión con la carretera de Arafo (TF-523).																		



Ficha nº2: Línea de lanzadera desde Vilaflor

Municipio: T.M. de Vilaflor

Ruta: 2	Denominación: VILAFLOR – CRUCE TELEFÉRICO	Escenarios de nevada:	2- Vertiente Suroeste 3- Vertiente Noreste y Vertiente Suroeste															
Situación:		Fotografías:																
Características del emplazamiento:																		
<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">BUS</td> <td>Aparcamiento</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Sí</td> </tr> <tr> <td>Giro</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Sí</td> </tr> </table>		BUS	Aparcamiento	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	Giro	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">Turismos</td> <td>Aparcamiento</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Sí</td> </tr> <tr> <td>Observaciones</td> <td>Parking en vías urbanas y espacios libres habilitados</td> </tr> </table>		Turismos	Aparcamiento	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	Observaciones	Parking en vías urbanas y espacios libres habilitados					
BUS	Aparcamiento		<input checked="" type="checkbox"/> Sí															
	Giro	<input checked="" type="checkbox"/> Sí																
Turismos	Aparcamiento	<input checked="" type="checkbox"/> Sí																
	Observaciones	Parking en vías urbanas y espacios libres habilitados																
		<table border="1"> <tr> <td>Baños públicos</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Sí</td> <td>Bares de la zona</td> <td><input type="text"/></td> </tr> </table>	Baños públicos	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	Bares de la zona	<input type="text"/>	<table border="1"> <tr> <td>Facilidad de evacuación</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> No</td> <td colspan="2">Posibles colapsos debido al tipo de vía y a lo observado en 2016</td> </tr> </table>	Facilidad de evacuación	<input checked="" type="checkbox"/> No	Posibles colapsos debido al tipo de vía y a lo observado en 2016								
Baños públicos	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	Bares de la zona	<input type="text"/>															
Facilidad de evacuación	<input checked="" type="checkbox"/> No	Posibles colapsos debido al tipo de vía y a lo observado en 2016																
Condiciones del servicio:																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nº viajes por guagua (trayecto de ida y vuelta)</th> <th colspan="3">Capacidad de transporte (con efectivo de 20 guaguas)</th> </tr> <tr> <th>Nº viajes/hora</th> <th colspan="2">Nº de pasajeros (con ocupación del 100%)</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <th>Hora</th> <th>Día</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6</td> <td>16</td> <td>848</td> <td>6.360</td> </tr> </tbody> </table>		Nº viajes por guagua (trayecto de ida y vuelta)	Capacidad de transporte (con efectivo de 20 guaguas)			Nº viajes/hora	Nº de pasajeros (con ocupación del 100%)				Hora	Día	6	16	848	6.360
Nº viajes por guagua (trayecto de ida y vuelta)	Capacidad de transporte (con efectivo de 20 guaguas)																	
	Nº viajes/hora	Nº de pasajeros (con ocupación del 100%)																
		Hora	Día															
6	16	848	6.360															
		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Coste unitario del Servicio diario (€/guagua)</th> <th colspan="2">Estimación de costes</th> </tr> <tr> <th>Operativo (€/día)</th> <th>Tarifa del pasaje (€)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>397</td> <td>7.940</td> <td>1,25</td> </tr> </tbody> </table>		Coste unitario del Servicio diario (€/guagua)	Estimación de costes		Operativo (€/día)	Tarifa del pasaje (€)	397	7.940	1,25							
Coste unitario del Servicio diario (€/guagua)	Estimación de costes																	
	Operativo (€/día)	Tarifa del pasaje (€)																
397	7.940	1,25																
<p>Descripción: Corte del Tráfico en el PK 67+800 de la Carretera TF-21 (Cuesta de la Villa a Granadilla) a la salida del núcleo de Vilaflor. El punto de salida de guaguas se sitúa frente al Bar Restaurante La Paz, próximo a la parada de la línea 482 (Los Cristianos-Vilaflor) de TITSA. No se plantean modificaciones del tráfico urbano durante del Operativo Nevadas, aunque se identifican las vías principales con posibilidad de parking (Avenida La Paz y Camino San Roque) así como determinados espacios habilitados para el aparcamiento de vehículos particulares.</p>																		



Ficha nº3: Línea de lanzadera desde Aguamansa

Municipio: T.M. de La Orotava

Ruta: 3	Denominación: AGUAMANSA-PORTILLO ALTO	Escenarios de nevada:	1-Vertiente Noreste 3- Vertiente Noreste y Vertiente Suroeste										
Situación: 		Fotografías: 											
Características del emplazamiento:													
<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">BUS</td> <td>Aparcamiento</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> SÍ</td> </tr> <tr> <td>Giro</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> SÍ</td> </tr> </table>		BUS	Aparcamiento	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ	Giro	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ	<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">Turismos</td> <td>Aparcamiento</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> SÍ</td> </tr> <tr> <td>Observaciones</td> <td>Tramo urbano de la zona y espacios disponibles en la zona de La Caldera</td> </tr> </table>		Turismos	Aparcamiento	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ	Observaciones	Tramo urbano de la zona y espacios disponibles en la zona de La Caldera
BUS	Aparcamiento		<input checked="" type="checkbox"/> SÍ										
	Giro	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ											
Turismos	Aparcamiento	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ											
	Observaciones	Tramo urbano de la zona y espacios disponibles en la zona de La Caldera											
		<table border="1"> <tr> <td>Baños públicos</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> SÍ</td> <td>Bares de la zona</td> </tr> </table>	Baños públicos	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ	Bares de la zona								
Baños públicos	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ	Bares de la zona											
		<table border="1"> <tr> <td>Facilidad de evacuación</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> SÍ</td> <td></td> </tr> </table>	Facilidad de evacuación	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ									
Facilidad de evacuación	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ												

Condiciones del servicio:																												
			Nº viajes por guagua (trayecto de ida y vuelta)	Capacidad de transporte (con efectivo de 20 guaguas)				---	--	--	-------			Nº viajes/hora	Nº de pasajeros (con ocupación del 100%)				Hora	Día			6	16	848	6.360		
			Coste unitario del Servicio diario (€/guagua)	Estimación de costes			---	----------------------	-----------------------			Operativo (€/día)	Tarifa del pasaje (€)		397	7.940	1,25											

Descripción:
Salida de guaguas próxima al Restaurante Aguamansa y parada de la línea 345 (Pto. Cruz-La Orotava-Aguamansa) de TITSA. Corte del Tráfico a la altura del PK 15+100 de la Carretera TF-21, pasada la conexión con Camino El Velo. Para facilitar tráfico y aparcamiento de vehículos privados durante el Operativo se plantea la posibilidad de establecer un bucle de circulación de un solo sentido a lo largo de las siguientes vías urbanas: El Velo, Isidro Álvarez, Casiano García y Maravillas, así como la utilización de los espacios disponibles para parking en la Caldera, permitiendo acceso controlado de vehículos y recogida de pasajeros en este punto de la carretera TF-21. Para su efectiva aplicación se precisa del diseño previo de un dispositivo municipal específico con la puesta a disposición de los recursos necesarios.




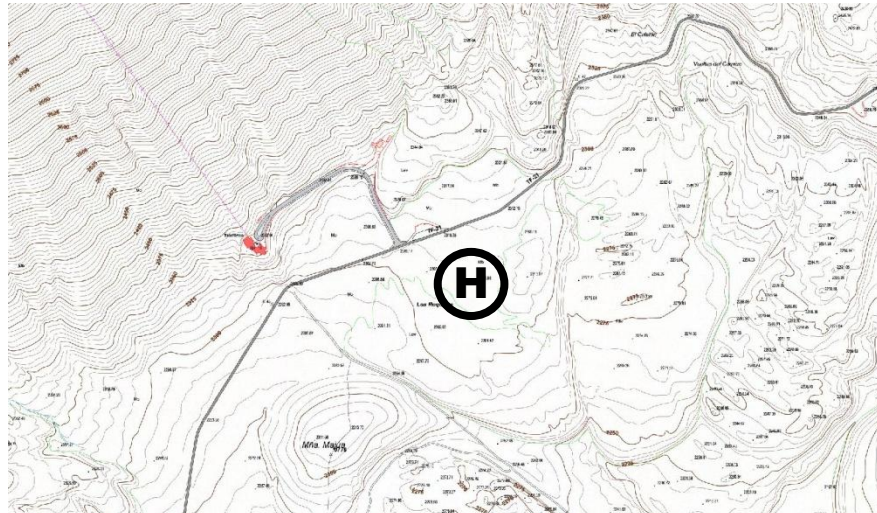
OPERATIVO NEVADAS




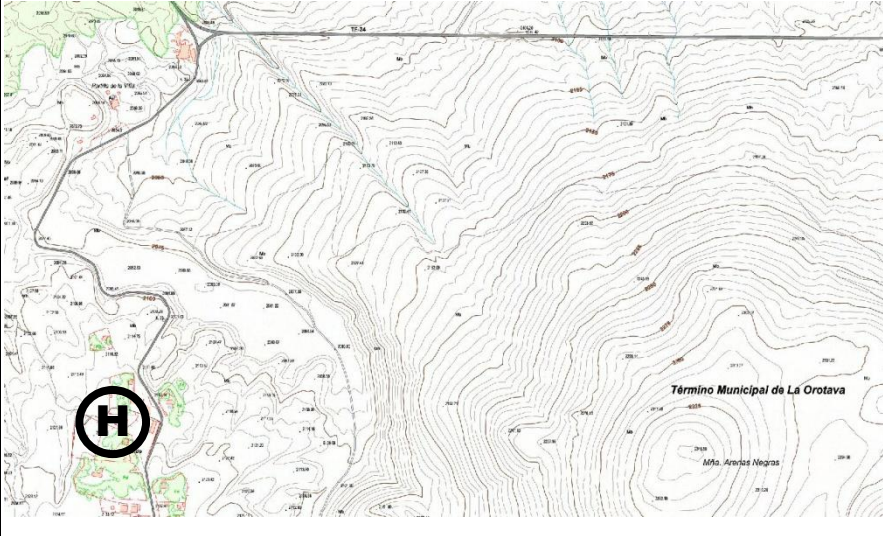
ANEXO

Helisuperficies



Ref. Helisuperficie:	Nº1	Coordenadas (UTM):	X = 341.052
Localización	BASE DEL TELEFÉRICO		Y = 3.126.400
Municipio:	T.M. de La OROTAVA	Cota (m):	Z = 2.305
			



Ref. Helisuperficie:	Nº2	Coordenadas (UTM):	X = 346.460
Localización	CASERÍO DEL PORTILLO ALTO (Explanada frente a las dependencias de Carreteras del Cabildo)		Y = 3.131.123
Municipio:	T.M. de La OROTAVA	Cota (m):	Z = 2.126
			



Ref. Helisuperficie:	Nº3	Coordenadas (UTM):	X = 351.504
Localización	ACCESO AL OBSERVATORIO DE IZAÑA (entronque de la vía con la carretera TF-24)		Y = 3.131.628
Municipio:	T.M. de FASNIA	Cota (m):	Z = 2290
