

3. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

3.1. ZONIFICACIÓN AMBIENTAL Y DIAGNOSIS DE POTENCIALIDAD

3.1.1. Zonificación ambiental

El relieve y la orientación son los factores determinantes de la gran diversidad ecológica que presenta Tenerife. A la escala Plan, las unidades ambientales de la vertiente septentrional de la isla suponen bandas predominantes de tendencia claramente concéntrica cuyas características varían según se gana en altitud o se cambia de orientación.

Se han definido nueve unidades ambientales homogéneas delimitadas en base a la conjugación de las características ambientales del ámbito de estudio, concretamente las variaciones de los usos del suelo, la vegetación y los hábitats y, en menor grado, las formas de relieve; con las particularidades que conlleva el análisis de una infraestructura lineal, como es la ferroviaria.

Las nueve unidades definidas, tal y como se pueden observar en el plano 1.17.1 del Documento nº3 de Cartografía, comprenden un espectro que va desde las unidades puramente antrópicas, como la formada por los núcleos urbanos y los asentamientos densos, hasta las áreas de elevada naturalidad.

La escala de estudio escogida ha sido 1:15.000 de tal forma que se permite analizar la estructura y la dinámica del territorio a partir de las unidades ambientales establecidas.

Unidad Ambiental I: Núcleos urbanos y asentamientos densos

Esta unidad está conformada por los núcleos urbanos de los diferentes municipios, especialmente por el área metropolitana de Santa Cruz y La laguna (donde se concentra más de la mitad de la población de la isla), las localidades costeras de los municipios de La Matanza, El Sauzal y Tacoronte y el sector occidental conformado por los núcleos residenciales de Puerto de la Cruz y la Orotava.

Unidad Ambiental II: Áreas residenciales diseminadas.

La mezcla de usos de agricultura y vivienda es la característica más importante de esta unidad cuyo origen está ligado al crecimiento experimentado por la isla en las últimas décadas en las medianías, especialmente en los municipios de La Victoria de Acentejo, Tacoronte y Santa Úrsula. De este modo, el aprovechamiento agrícola

tradicional (huertas dedicadas al autoconsumo) se entremezcla con la aparición de pequeños núcleos conectados entre sí por una densa red de caminos conformando una ocupación del territorio claramente dispersa.

Unidad Ambiental III: Sistemas Generales, dotaciones y equipaciones

Esta unidad se refiere a los Sistemas Generales, áreas industriales y comerciales, dotaciones, equipamientos, espacios verdes que estructuran el territorio insular. De manera general ocupan pequeñas superficies a lo largo de todo el ámbito de estudio.

Unidad Ambiental IV: Unidades seminaturales – Dominio antrópico

Conforman esta unidad, de moderado valor ambiental, todos los espacios dedicados a la agricultura intensiva que se localizan fundamentalmente en las llanuras costeras de los términos municipales de Los Realejos, La Orotava y Puerto de La Cruz y, en menor medida en La Victoria y la Matanza de Acentejo, en donde se dan unas condiciones muy favorables de suelo y riego para el cultivo de plantas tropicales y subtropicales.

Unidad Ambiental V: Unidades seminaturales – Dominio natural

Esta unidad engloba a la actividad agropecuaria tradicional que se corresponde fundamentalmente con el cultivo de cereales, papas, leguminosas y frutales; también están incluidos los viñedos de la Denominación de Origen de Tacoronte. El valor ambiental es bastante notable debido a su contribución como creadora y mantenedora de uno de los paisajes más característicos de la isla. Es la unidad más abundante de todo el ámbito de estudio y se localiza fundamentalmente en la zona de medianías.

Unidad Ambiental VI: Unidades de dominante hídrica

La unidad de dominante hídrica está conformada por los barrancos, cauces e infraestructuras hidráulicas del área de estudio. Estos tres elementos son ambientalmente muy valiosos tanto por su función en el ciclo hidrológico como por su valor paisajístico y la vegetación natural que suelen albergar.

Unidad Ambiental VII: Franja litoral

La franja litoral se restringe a aquellas zonas del cinturón costero que no ostenten una figura de protección legal (las zonas protegidas serán incluidas en la Unidad Ambiental IX: Espacios de muy alta naturalidad). Esta unidad está fuertemente

influida por la elevada salinidad que aporta el spray marino favorecido por los vientos constantes e intensos. En estas condiciones se desarrolla una vegetación arbustiva dominada por la lechuga de mar (*Astydamia latifolia*) y la uva de mar (*Zygophyllum fontanesii*).

Unidad Ambiental VIII: Espacios de alta naturalidad

Los espacios de alta naturalidad engloban todos los espacios conformados por masas boscosas de pinar, castaños, eucaliptos y laurisilva. Son formaciones con un alto valor ambiental tanto por su biodiversidad y su importancia paisajística como por la protección erosiva que suponen.

Unidad Ambiental IX: Espacios de muy alta naturalidad

Esta unidad es la de máximo valor ambiental y está integrada por todos los espacios naturales protegidos declarados del ámbito de estudio (ENPs, ZECs y ZEPAs) y por aquellas áreas que, sin tener una figura de protección legal, poseen alto interés geomorfológico, ecológico y/o paisajístico.

Los espacios de muy alta naturalidad se localizan en las franjas de costa de Los Realejos y del Acentejo; en las áreas de mayor altitud situadas por encima de medianías y en algunas zonas puntuales como en el Monumento Natural de la Montaña de Los Frailes y el Malpaís de Güímar.

3.1.2. Definición de las limitaciones de usos

La determinación de las limitaciones de usos permite establecer las restricciones que deben existir en el territorio para la adecuada integración de la componente ambiental en el desarrollo del PTEOI del Tren del Norte. La coincidencia en un mismo punto de recursos ambientales con alto valor ambiental determinará el grado de restricciones para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria (ver plano 1.17.2 del Documento nº3 de Cartografía).

Para ello, se han tomado como referentes las unidades ambientales señaladas en el apartado 3.1.1 y las limitaciones de uso se han establecido utilizando los siguientes criterios:

- 1) Calidad visual del paisaje.
- 2) Singularidad de los elementos bióticos terrestres (espacios protegidos).
- 3) Calidad agrológica del suelo.

Limitaciones de uso derivada de la calidad visual del paisaje

Uno de los principales factores a tener en cuenta que pueden determinar el uso en el ámbito de estudio es el derivado de la calidad paisajística. El paisaje puede considerarse como una mezcla de factores abióticos (materiales, relieve y geomorfología), de factores bióticos (esencialmente vegetación) y culturales (agricultura y grado de urbanización) que, en función de la predominancia de uno u otro criterio, definirán los distintos tipos de paisaje.

A grandes rasgos, el paisaje por el que discurre el corredor de estudio para el Tren del Norte está altamente antropizado y predomina claramente la componente cultural. El predominio visual de la agricultura ocupa una fracción muy importante del valle de la Orotava y de los macizos de Acentejo y Geneto. También es muy significativa la superficie ocupada por los núcleos urbanizados, especialmente en el área de San Cruz-La Laguna que luego se va extendiendo de manera lineal aunque dispersa sobre una franja de la costa norte hasta el Puerto de la Cruz al igual que sobre la costa Sur hasta Güímar. Por último, hay que destacar algunas áreas en donde el paisaje tiene una clara componente natural como a lo largo de la franja costera del macizo de Anaga, en algunos puntos de Güímar y en las zonas más altas del valle de la Orotava.

Las unidades ambientales que poseen valores paisajísticos relevantes para su conservación y que, por tanto, suponen ciertas limitaciones de uso para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria son: la número IX (muy alta naturalidad), la VIII (alta naturalidad), la VII (franja litoral), la VI (barrancos y cauces) y la V (Unidad seminatural – Dominio natural).

Las unidades de muy alta naturalidad (IX) y alta naturalidad son las de mayor interés y valor paisajístico en donde la simbiosis entre los elementos geomorfológicos y abióticos dan lugar a un paisaje de alta calidad que es fundamental conservar. Además, en la unidad IX están incluidos cuatro espacios naturales catalogados con la figura de protección de Paisaje Protegido por sus altos valores paisajísticos; a saber: La Rambla de Castro, Costa de Acentejo, La Resbala y Las Lagunetas.

La franja litoral del ámbito de estudio representa una gran heterogeneidad ya que se alternan los acantilados medios y bajos (los grandes acantilados como los de la Costa del Acentejo están incluidos en la unidad IX) con malpaíses y playas (como las del Valle de Güímar). En esta unidad, el mar, como fondo escénico, es un elemento fundamental de la configuración territorial lo que le otorga una alta calidad paisajística.



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA



De manera general, la percepción de los barrancos y los cauces es bastante limitada ya que frecuentemente están encajonados; la componente biótica suele ser una de las variables más destacables ya que es frecuente que estén cubiertos por vegetación natural de porte arbóreo, como monteverde seco. Por otro lado, las infraestructuras hidráulicas que aparecen de manera salteada en el ámbito de estudio sobresalen en el conjunto visual paisajístico.

La unidad V está conformada por una malla de huertas y de pequeñas parcelas de cultivo dedicadas a la agricultura extensiva que se alternan con edificaciones y otros elementos verticales configurando un paisaje de aspecto rural en donde dominan las formas horizontales. Esta unidad, de componente cultural predominante, conforma uno de los tipos de paisaje más característicos de la isla de Tenerife.

Limitaciones de uso derivadas de los elementos bióticos

Las limitaciones de uso derivadas de los elementos bióticos que se han considerado para la implantación de la infraestructura ferroviaria son las siguientes:

- Albergar muestras representativas de los principales sistemas naturales y de los hábitats característicos de la isla, especialmente aquellos incluidos en el Anexo II de la Directiva 92/43/CEE.
- Albergar poblaciones de animales o vegetales catalogados como especies amenazadas o especies que en virtud de convenios internacionales o disposiciones específicas requieran una protección especial.
- Elementos naturales que destaquen por su rareza o singularidad o que tenga un especial interés científico.

La unidad ambiental IX (muy alta naturalidad) es la unidad de máximo valor y engloba a todos los espacios naturales protegidos, las Zonas de Especial Conservación (ZECs), las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs) y los Hábitats de Interés Comunitario declarados en la isla de Tenerife.

Las unidades VIII (alta naturalidad) y VI (dominante hídrica) también son unidades de alto valor ambiental con importantes boscosas de pinares (*Pinus radiata*), castaños, eucaliptos, monteverde (*Visneo mocanerae-Arbutetum canariensis*) y algunas zonas de matorrales nitrófilos (*Artemisio thusculae-Rumicion lunariae*) en el primer caso, y en los barrancos y cauces dominan el fayal brezal (*Myrico fayae-ericetum arboreae*) y los jarales (*Cystetum symphytifoio-monspeliensis*).

Por tanto, se puede decir que las tres unidades albergan la práctica totalidad de la flora y fauna de interés del ámbito de estudio.

Limitaciones de uso derivadas de la calidad agrológica del suelo

El suelo es el recurso fundamental del sistema productivo agrario y constituye el soporte básico de los ecosistemas terrestres. En la isla de Tenerife, tiene un alto valor ambiental debido a su baja tasa de renovación, a la escasez de los procesos edafogénicos (motivados por la aridez, la pendiente y la juventud de los materiales geológicos) y a sus implicaciones productivas y ecológicas.

La diversidad litológica, bioclimática y topográfica de Tenerife han condicionado enormemente la capacidad de utilización de los suelos. De este modo, a partir de sus características intrínsecas, de su aptitud productiva y de diversos valores paisajísticos-culturales se han determinado dos categorías de unidades ambientales con una capacidad agrícola elevada o muy elevada.

Los suelos de la unidad IV (Unidad seminatural – Dominio antrópico) se caracterizan por estar situados en los llanos costeros de Los Realejos y de la costa del Acentejo. Son suelos con buena disponibilidad de agua y muy óptimos para el aprovechamiento agrícola. De hecho, es en estas zonas donde se cultiva de manera intensiva fundamentalmente plátanos, tomates y flores ornamentales.

La unidad V (Unidad seminatural – Dominio natural) comprende terrenos con un menor potencial productivo situados en las medianías de la isla; están dedicados al cultivo del cereal, la leguminosa o las papas y sustentan la actividad agropecuaria tradicional. Esta unidad además de ser un sector destacado en la economía de Tenerife está fuertemente asociada al paisaje cultural de la isla.

3.1.3. Diagnóstico de la potencialidad ambiental del territorio

La diagnosis de la potencialidad permite evaluar el nivel de aptitud de las unidades ambientales definidas de tal forma que sus valores naturales y culturales sean protegidos adecuadamente.

Los niveles de aptitud se caracterizan por dos aspectos fundamentales: la calidad para la conservación y la capacidad de uso.



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA

3.1.3.1. Calidad para la conservación

La valoración de la calidad para la conservación de las unidades ambientales persigue determinar aquellas zonas y sectores del territorio que deben ser objeto de protección. Se puede definir como el indicador obtenido tras valorar la calidad ambiental y la fragilidad ambiental de cada unidad ambiental homogénea definida.

La calidad ambiental fija el grado de excelencia que posee un elemento del medio natural para que deba ser conservado. Los criterios que se analizarán para establecer la calidad ambiental de las diferentes unidades ambientales son los siguientes:

- Valor ecológico.
- Especies de interés faunístico y florístico.
- Valor geológico, geomorfológico y/o edafológico.
- Valor paisajístico.
- Valor productivo.
- Valor cultural.

La fragilidad ambiental determina el grado de susceptibilidad al deterioro ante la incidencia de determinadas actuaciones o también se puede definir como la capacidad de adsorción de posibles perturbaciones sin pérdida de calidad. La determinación de la fragilidad viene determinada por los siguientes parámetros:

- Fragilidad biológica.
- Fragilidad geológica/geomorfológica.
- Riesgo de erosión.
- Fragilidad paisajística.
- Accesibilidad.

La valoración de los dos parámetros, calidad ambiental y fragilidad ambiental, y, por tanto, de la calidad para la conservación comprende cinco grados: muy alta, alta, media, baja y muy baja, tomando como base los valores naturales y ambientales (ver plano 1.17.3 del Documento nº3 de Cartografía).

Tabla 3.1 – Evaluación de la calidad para la conservación

Unidades Ambientales	Calidad Ambiental	Fragilidad	Calidad para la conservación
I- Núcleos urbanos y asentamientos densos	MUY BAJA	MUY BAJA	MUY BAJA
II - Áreas residenciales diseminadas	BAJA	MEDIA	BAJA
III - Sistemas Generales, dotaciones y equipaciones	MUY BAJA	MUY BAJA	MUY BAJA

Unidades Ambientales	Calidad Ambiental	Fragilidad	Calidad para la conservación
IV - Unidades seminaturales – Dominio antrópico	BAJA	MEDIA	BAJA
V - Unidades seminaturales – Dominio natural	MEDIA	MEDIA	MEDIA
VI - Unidades de dominante hídrica	ALTA	ALTA	ALTA
VII - Franja litoral	ALTA	MEDIA	MEDIA
VIII - Espacios de alta naturalidad	ALTA	ALTA	ALTA
IX - Espacios de muy alta naturalidad	MUY ALTA	MUY ALTA	MUY ALTA

Fuente: Elaboración propia

3.1.3.2. Capacidad de uso

A partir de la identificación de la calidad para la conservación de las diferentes unidades ambientales definidas se pueden establecer las capacidades de uso para cada una de ellas (ver plano 1.17.4 del Documento nº3 de Cartografía).

En la siguiente tabla se recogen los usos de las diferentes unidades ambientales atendiendo a diferentes criterios como los biológicos, paisajísticos, agrícolas, residenciales, etc.

Tabla 3.2. Evaluación de las capacidades de uso de las unidades ambientales

Unidades Ambientales	Capacidad de uso
I- Núcleos urbanos y asentamientos densos	RESIDENCIAL
II - Áreas residenciales diseminadas	RESIDENCIAL PRIMARIO
III - Sistemas Generales, dotaciones y equipaciones	OTROS USOS
IV - Unidades seminaturales – Dominio antrópico	PRIMARIO OTROS USOS
V - Unidades seminaturales – Dominio natural	CONSERVACIÓN PRIMARIO
VI - Unidades de dominante hídrica	CONSERVACIÓN
VII - Franja litoral	RESIDENCIAL CONSERVACIÓN
VIII - Espacios de alta naturalidad	CONSERVACIÓN
IX - Espacios de muy alta naturalidad	CONSERVACIÓN

Fuente: Elaboración propia



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA

3.2. CONDICIONANTES TERRITORIALES

3.2.1. Marco general

Se han analizado hasta aquí todos los elementos constitutivos del soporte territorial objeto de planificación, partiendo de las características físicas y los valores naturales, hasta llegar al examen de las redes de transporte existentes y de su funcionalidad, pasando por el modo de implantación territorial de los asentamientos y de las actividades económicas.

Con todo ello, se logra una visión integral del territorio, de sus puntos débiles y de sus fortalezas, que permite plantear un escenario realista en el que detectar las oportunidades que pueden surgir de la implantación de la nueva infraestructura ferroviaria. A partir de aquí es posible inferir los criterios más apropiados que habrán de guiar los futuros desarrollos y tendencias del uso del territorio.

Además de la detección de esas nuevas oportunidades, el principal objeto del PTEOI del Tren del Norte, desde la perspectiva de la ordenación territorial, puede sintetizarse en la contribución a un modelo territorial más equilibrado y sostenible, a un uso más ordenado del suelo por parte, tanto de la propia infraestructura, como del resto de los posibles nuevos crecimientos propiciados por la nueva accesibilidad o elementos de implantación territorial a los que aquélla pueda dar paso.

A partir de los elementos analizados hasta el momento, se dibuja un territorio de características peculiares, más allá de la conocida y condicionante insularidad.

En primer lugar, por seguir el orden en que se ha llevado a cabo el análisis, destaca el soporte físico de las actividades insulares, un territorio volcánico de escarpados relieves que se desarrolla desde el nivel del mar hasta los 3.718 m de la cumbre del Teide, en el que son muy numerosos los espacios protegidos que reconocen la singularidad y fragilidad de sus ecosistemas. Desde este punto de vista, la implantación de infraestructuras lineales es técnica y ambientalmente compleja. Cabe recordar, sin embargo, que el corredor en el que se desarrollará la futura infraestructura ferroviaria ha concentrado tradicionalmente, y lo hace si cabe de forma más acentuada en la actualidad, el grueso de la población y de las actividades económicas. Ello supone que las muestras de naturalidad, en definitiva los paisajes naturales son escasos y por ello especialmente valiosos.

En segundo lugar destaca el modo de poblamiento actual de la isla: iniciado en las medianías tradicionales alejadas de la costa, cuando la subsistencia dependía de los recursos primarios del agro. Ya entonces estaba presente la notable tendencia a la dispersión, que ha ido acentuándose con el paso del tiempo. Así, a la dispersión

poblacional basada en la actividad agrícola se añaden hoy las nuevas formas de ocupación del territorio por los desarrollos turísticos y residenciales que, alejándose de las medianías tradicionales, ocupan de forma dispersa a la par que intensa, la frágil banda litoral. También la disimetría norte-sur, originalmente relacionada con factores naturales y hoy en día reforzada por el proceso de urbanización turística, es ya un hecho patente. Esta disimetría en origen derivada de unas condiciones climáticas más benignas del barlovento insular, se mantiene aún en la actualidad, cuando el peso del sector primario es residual y ha sido sustituido por el monocultivo turístico.

Cuando dicho sector toma las riendas de la economía de la isla, además de las fuertes implicaciones económicas y sociales que conlleva, se produce una traslocación de los modos de poblamiento. A las medianías tradicionales en las que se alternan núcleos y poblamiento disperso, se añaden los núcleos costeros que vienen a explotar el nuevo recurso económico. Algunos de ellos crecen desmesuradamente, llegando a colocarse en los primeros puestos de la jerarquía de núcleos urbanos de la Isla compitiendo con la capital y las principales ciudades. Este fenómeno es muy apreciable tanto desde el punto de vista demográfico, como económico y territorial en el Sur de Tenerife. Menos espectacular en sus manifestaciones, quizás por su carácter pionero a escala insular, también aparece en el Norte insular, vinculado inicialmente al Puerto de la Cruz y extendiéndose en la actualidad hasta la Orotava. Si en el Valle el crecimiento urbanístico se asocia a la actividad turística, en el entorno de Santa Cruz de Tenerife, singularmente en el caso de La Laguna, (fundamentalmente por su carácter de ciudad universitaria) pero también en municipios geográficamente más distantes como Tegueste, la expansión residencial obedece a un claro proceso de expansión metropolitana. Así, la ciudad central paraliza su crecimiento, que se traslada hacia los municipios limítrofes, actuando como áreas receptoras del dinamismo demográfico y urbanístico. No hay que olvidar que un 40% de la población residente en el Acentejo trabaja en el Área Metropolitana. Tampoco es desdeñable el hecho de que un 15%, lo hace en la Orotava, de modo que ambos centros consolidan su liderazgo en la funcionalidad del septentrión insular.

Progresivamente, conforme se generaliza y difunde el crecimiento económico, la urbanización y, con ella, la necesidad de infraestructuras de comunicación viaria, único modo de transporte terrestre de la Isla, se acrecienta, hasta alcanzar una de las más altas relaciones de kilómetros de viario por habitante del país. Sin embargo, no por denso constituye un sistema eficiente. Por el contrario y a pesar de que la red de carreteras puede calificarse como buena, la gran concentración del empleo en el área metropolitana y en los núcleos turísticos, provoca que el nivel de servicio alcanzado por la red viaria no sea el adecuado. La disociación entre lugar de residencia y lugar de trabajo está en el origen de esta ineficiencia. Hay que

tener en cuenta que en la zona objeto del Plan, si en el valle de la Orotava, tan sólo el 30% de la población residente trabaja fuera del mismo, en el caso del Acentejo, esta proporción se incrementa hasta el 55%. A ello hay que añadir la importancia que adquiere la movilidad no obligada en la isla (pareja a la obligada), que se acentúa en el corredor septentrional, en parte por la presencia de la Universidad de la Laguna, pero también por la del Aeropuerto de Los Rodeos y no sólo para los visitantes.

Este contexto de una economía altamente dependiente del sector turístico, con desequilibrios territoriales entre las zonas residenciales y los lugares en los que se concentra la oferta de trabajo y un sistema viario de transporte que, debido a las altas tasas de motorización y a la dispersión residencial, se encuentra muy cercano a la saturación en determinados puntos, es el escenario en el que se plantea la necesidad de corregir la dotación insular de infraestructuras de transporte, mediante la construcción de sistemas guiados colectivos.

Con el planteamiento de modos alternativos desde el propio Plan Insular, se trata de atajar los problemas de transporte que existen en la actualidad en la isla, provocados por las relaciones entre núcleos y las necesidades de movilidad que generan, unido a una red con algunas deficiencias e insuficiente en relación con el grado de motorización. A modo de ejemplo, cabe señalar que el alto nivel de motorización de los habitantes de Tenerife, que en el año 2010 alcanza los 474vehículos/1.000 hab, que desde el punto de vista territorial se acentúa si se considera que en el primer caso el doblamiento es disperso y en el segundo altamente concentrado.

El planteamiento de estas alternativas de transporte supone una acción que se anticipa al futuro, tratando de evitar que las deseconomías y disfunciones del sistema actual, que ya comienzan a afectar a la calidad del servicio y a la operatividad, se trasladen al nivel económico. Ello sin olvidar la indudable merma en la calidad de vida de los habitantes insulares y de los visitantes que supone la existencia de estas disfunciones.

El transporte por carretera es indiscutiblemente el líder en la isla de Tenerife. Así, el 64% de los viajes se llevan a cabo en vehículo privado, lo que supone diariamente un total de 1,2 millones de desplazamientos. En ellos el transporte público representa tan sólo un 13% de la movilidad total. Abundando en el problema, el 80% de los viajes por trabajo, fundamental motivo de viaje, se realiza igualmente en vehículo privado. A ello hay que añadir 300.000 viajes diarios motorizados protagonizados por turistas, esencialmente en coche de alquiler y guagua discrecional.

Por ende, es ya de sobra conocido que el vehículo privado no es la solución de transporte más adecuada debido a los importantes efectos externos negativos que genera, ya que es el que emite mayor cantidad de contaminantes, el que tiene un mayor gasto energético por pasajero así como mayor consumo de espacio por unidad de transporte. La tendencia del usuario a su utilización, incluso con riesgo de congestión –aumento del tiempo de viaje- proviene de otras características del modo altamente valoradas como: confort, privacidad, ruta directa y flexibilidad. En el caso de Tenerife se añade el hecho de que aproximadamente un 75% de los usuarios del transporte público son cautivos, no tienen carnet y/o automóvil disponible, esto es, en la elección modal no están considerando elementos de la oferta de transporte, sino la imposibilidad de llevar a cabo su viaje en otro modo que el público. El reto está en ofrecer ventajas comparativas, que hagan más competitivo el modo de transporte colectivo.

3.2.2. Problemática ambiental y limitaciones para el planteamiento de corredores y trazados de línea ferroviaria

Teniendo en cuenta la localización de los núcleos que se pretende conectar con la infraestructura ferroviaria, en general cercanos a la costa o en medianías no muy alejadas de la misma, los corredores más lógicos son los que ya siguen las infraestructuras viarias existentes, especialmente la autopista TF-5. Sin embargo, este corredor coincide con muchas de las zonas urbanas y áreas de expansión de los núcleos situados a lo largo del mismo, como es el caso patente de Santa Cruz y de San Cristóbal de La Laguna, pero también de otras urbanizaciones y núcleos residenciales de los municipios de Tacoronte, El Sauzal, Santa Úrsula, La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos.

Al margen de la afecciones patrimoniales, que requerirán, en su caso, de las correspondientes expropiaciones, desde el punto de vista ambiental estas zonas son susceptibles de plantear problemas derivados de la contaminación acústica provocada por la operación ferroviaria, que en algunos casos podrían añadirse a los que ya produce la circulación de vehículos por los principales ejes viarios.

Esta concentración de la población en este corredor, a la que se suma el poblamiento disperso, plantea también una mayor incidencia visual de la actuación, al margen de los valores paisajísticos, en general, limitados que pueda tener la zona.

Por otro lado, el planteamiento lógico de aprovechar el mismo corredor de otra gran infraestructura viaria como la TF-5, tiene el riesgo de incrementar el efecto barrera que produce toda infraestructura lineal, si no se reponen adecuadamente todos los elementos ambientales y territoriales que permiten los flujos transversales de todo

tipo ya sean hidrológicos (aguas de escorrentía y subterráneas), geomorfológicos (procesos de erosión, transporte y sedimentación en barrancos), biológicos (movimientos de la fauna terrestre; dispersión de la vegetación), de personas (carreteras, caminos, itinerarios peatonales) y de sus actividades (transporte de materiales y energía en sentido amplio).

Pero no sólo la presencia de áreas urbanas y de infraestructuras de transporte limitan los corredores y los posibles trazados. También determinadas características del medio físico y natural condicionan el planteamiento de corredores y de posibles trazados de la plataforma ferroviaria.

En primer lugar, las pronunciadas pendientes existentes en determinados sectores del ámbito de estudio, especialmente en el corredor entre Güímar y el valle de La Orotava, limitan el trazado a cielo abierto y obligarán a soluciones en túnel, que permitirán las pendientes longitudinales que exige el trazado ferroviario y a la vez minimizarán la afección al medio físico y natural.

Los relieves de pendientes pronunciadas también aparecen en otros sectores de los tramos y corredores considerados que forman el ámbito de estudio, como, por ejemplo, en la zona del Parque Anaga, y a lo largo del corredor de la TF-5 en su recorrido por los términos municipales de La Matanza de Acentejo, La Victoria de Acentejo y Santa Úrsula, donde, el relieve obligará a que los posibles trazados se aproximen a la costa y a recurrir a soluciones en túnel.

Es precisamente en el ámbito costero donde se localizan los espacios de mayor interés natural en este corredor, coincidiendo con un espacio natural, el "Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo", que afecta a la costa en este sector desde el término municipal de La Orotava hasta el de Tacoronte. Además de los valores paisajísticos, deben considerarse en estos espacios la presencia de formaciones de vegetación natural y especialmente de fauna protegida, principalmente de aves (acantilados marinos de interés ornitológico). Así, además de la protección por su paisaje, parte de la Costa de Acentejo ha sido protegida como área de sensibilidad ecológica.

Desde el punto de vista de los usos del suelo, las zonas de cultivo son las predominantes en todo el corredor principal y especialmente desde Tacoronte hasta Los Realejos. La presencia de vegetación natural es mínima y se reduce a la que se desarrolla en los barrancos y, puntualmente, en algunas laderas que por su pendiente o características físicas no han podido ser ocupadas por los usos agrarios y urbanos. Se trata además de formaciones vegetales de limitado valor, entre las que predominan los matorrales de sustitución.

Además de las zonas costeras comentadas, son los barrancos los elementos ambientalmente más valiosos que son atravesados por todos los corredores y trazados planteados. Además de albergar la escasa vegetación natural presente en la zona, su función en el ciclo hidrológico y su valor paisajístico los hace especialmente frágiles al trazado ferroviario.

3.3. EL MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL ÁREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA

3.3.1. Áreas de regulación homogénea

Como ya se ha comentado a lo largo de este documento, el territorio de la isla de Tenerife posee unas bases de ordenación territorial desarrolladas, compendiadas en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife. Todos esos principios y criterios clave de la ordenación que se reflejan en el PIOT, están presentes en este PTEOITN que ha tratado de adaptarse lo máximo posible tanto a la nomenclatura como a las delimitaciones y determinaciones establecidas para cada uno de los aspectos claves del territorio: áreas de regulación homogénea, sistema urbano, sistemas de infraestructuras básicas, espacios protegidos, áreas de interés ambiental, áreas estratégicas, etc.

Uno de los primeros pasos metodológicos a la hora de abordar un tipo de planeamiento como este PTEOI del Tren del Norte, es el de la delimitación de unidades homogéneas, ver apartado 3.1 de este documento, bajo unas pautas comunes que recojan los valores más destacados del territorio, así como su estado de conservación y sus tendencias evolutivas hacia uno u otro uso preferente y/o determinante. Se trata de identificar así la posible dedicación y la ordenación más adecuada de cada porción de territorio en función de los usos actuales, los previstos y su relación con la nueva infraestructura.

En el caso de la isla de Tenerife, el largo y minucioso proceso que ha llevado a la aprobación definitiva del Plan Insular, ha establecido, con claridad y a una escala de análisis suficiente, la definición, funciones básicas y usos apropiados para cada uno de los distintos elementos de la estructura territorial.

El trabajo de análisis y ordenación territorial que está en la base del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) se materializa en la propuesta de un Modelo de Ordenación Territorial (MOT) para la isla mediante el cual "reforzar las características positivas de los rasgos generales de la estructura actual y anular y reconducir aquellas desviaciones que pudieran desvirtuar el modelo hacia derroteros no deseados". Tal y como se expone en la Memoria del PIOT, "se trata

de una estructura conservadora, en tanto en cuanto no propone cambios revolucionarios en el modo de usar el territorio, sino que intenta corregirla, potenciando los rasgos positivos de una estructura ya existente, de acuerdo a unos criterios generales que rigen el Plan".

La existencia de este Modelo de Ordenación Territorial para la isla de Tenerife, condiciona al PTEOI del Tren del Norte a adoptarlo como referencia tanto en el análisis realizado en esta memoria informativa como en sus determinaciones y futuras propuestas. Se atiende así a la Disposición Territorial contenida en el artículo 2.1.1.1. del Título II de la Normativa del PIOT, en el que se plantea que *"los planes que concreten la ordenación y los procesos de actuación sobre el territorio deberán propiciar que la realidad territorial tienda progresivamente hacia dicho Modelo".*

Es por este motivo por el que el PTEOI del Tren del Norte toma como ámbito de estudio los corredores definidos en el PIOT y poder así establecer las determinaciones más adecuadas para la integración de la infraestructura ferroviaria en el modelo de ordenación del territorio insular.

La estructura del modelo de ordenación se interpreta desde la óptica de la movilidad, diferenciando tres categorías que organizan esta función: redes, nodos y espacios. Las categorías del MOT se redistribuyen asignándolas a cada uno de estos elementos. Se trata de evidenciar así el cometido que cada una de las piezas que conforman el territorio insular cumple en relación con los modos de transporte y la movilidad en el ámbito de estudio.

3.4. ESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA MOVILIDAD

Tomando como referencia, por tanto, el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT se han determinado tres categorías mediante las que pueda desvelarse la estructura territorial que subyace en los movimientos del transporte en el ámbito de estudio. Estas tres categorías se han definido como redes, nodos y espacios.

La propia denominación explícita en sí misma la función que cada uno de estos elementos cumple en el territorio, analizado desde el punto de vista del transporte y la movilidad:

- las redes recogen el sistema de infraestructuras viarias;
- los nodos, aquellas áreas urbanas, industriales o estratégicas que suponen los principales puntos origen/destino, o de intercambio, de los viajes realizados en el corredor, y, por último,

- el resto del territorio queda agrupado en espacios de distintas categorías, según su función o destino principal: espacios productivos, de interés ambiental y de protección territorial.

3.4.1. Redes

Bajo este concepto se agrupan todas las redes de infraestructuras viarias de diversa entidad funcional que canalizan los flujos de transporte en el territorio objeto de análisis.

Las infraestructuras de comunicación son elementos determinantes de la estructura territorial y se recogen aquí con el objeto de reconocer su cualidad territorial como elementos de relación de ámbitos diferenciados.

A excepción del tranvía Santa Cruz de Tenerife-La Laguna, el único modo de transporte terrestre existente hasta el momento en la Isla es el que se realiza por carretera. La jerarquización de las redes se ha basado, de nuevo, en el Modelo de Ordenación Territorial del Plan Insular, adaptando las categorías aquí establecidas a la interpretación hecha desde la óptica territorial:

- **CORREDOR INSULAR.** Eje de relación insular. Especialización de los movimientos interurbanos a escala insular. En el ámbito de estudio esta función está representada por la TF-5. Sirve para la distribución principal de los tráficos interurbanos.
- **VÍAS COMARCALES.** Ejes de relación comarcal. Relaciones longitudinales de medianías y relaciones transversales principales entre medianías y costa.
- **VÍAS LOCALES.** Ejes de relación entre núcleos. Están representadas por las carreteras que conectan entre sí los núcleos dispersos por las medianías, al igual que las que, separándose de la TF-5, alcanzan los desarrollos residenciales que han ido surgiendo en las últimas décadas a lo largo de la costa y en el valle de La Orotava.
- **VÍAS VECINALES.** Canales de distribución y alimentación de último nivel en el asentamiento disperso. Aunque estas vías constituyen un último nivel de distribución, cuya densidad de tráfico no merecería ser mencionada en un planeamiento de esta escala, su importancia en el modelo territorial hace necesaria su mención aunque, dada la escala de representación, no se dibujan en el plano con objeto de que no empasten la superficie gráfica.



*Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte*

**DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA**

3.4.2. Nodos

El sistema urbano se entiende desde su función estructurante de interconexión de las redes de transporte terrestre y de alimentador de viajes. También en este caso se ha tenido en cuenta la clasificación realizada en el Plan Insular, así como otros estudios relativos a áreas comerciales y el propio análisis de la dinámica demográfica, económica y urbanística de los municipios que se insertan en el ámbito de actuación del Plan. Los núcleos urbanos, en sentido amplio, se han considerado como los principales nodos generadores y atractores de tráfico. Éstos son:

- Núcleos urbanos principales, o aquéllos con mayor capacidad de cada comarca. Se consideran incluidos en esta categoría los núcleos residenciales de La Orotava y Los Realejos.
- Núcleos secundarios. Los núcleos residenciales de entidad intermedia que no cuentan con una marcada especialización turística. Estarían comprendidos en esta categoría: Santa Úrsula, El Sauzal, La Matanza del Acentejo, La Victoria del Acentejo, Tegueste y Tacoronte.
- Asentamientos rurales, que marcan los núcleos de medianía que no son cabeceras de municipio y que mantienen las características de poblamiento agrario tradicional.
- Núcleos turísticos, que individualizan las áreas de mayor especialización turística que se refleja tanto en su estructura urbana como en las funciones y servicios predominantes. Se ha englobado en esta categoría el denominado por el PIOT Núcleo Turístico Consolidado Mixto de El Puerto de la Cruz, que el PIOT también considera como Área Urbana Terciaria.

Se ha incluido también como nodo importante para la estructuración del sistema de transporte en el corredor insular los Espacios de Interés Estratégico que han sido definidos y delimitados como tales en el Plan Insular, que en este caso se refiere al Aeropuerto de Tenerife Norte.

La importancia de cada uno de los nodos está relacionada con su nivel de población y actividad económica. Lógicamente aquellos que generan y atraen mayor número de viajes son los que se relacionan directamente con los ejes de mayor importancia jerárquica y los que tendrán un papel preponderante a la hora de definir las relaciones de la nueva infraestructura ferroviaria con la red de transporte existente. Se han incluido asimismo en el análisis otro tipo de nodos que se han considerado necesarios para el adecuado desarrollo del PTEOI del Tren del Norte. Se trata de lo

que se ha denominado como “interconexiones destacadas en el corredor norte insular”. Se definen así los nodos que se considera, en este primer análisis, que constituyen los principales puntos de interconexión entre los principales tráficos que soporta la red: conexión con el Tren del Sur, La Laguna, Aeropuerto, Sauzal-Tacoronte, La Victoria-Santa Úrsula, Puerto de La Cruz-La Orotava, además, obviamente, del principio y el final del corredor. Se les considera embriones de las futuras estaciones e intercambiadores de modo de transporte.

3.4.3. Espacios

Se definen como espacios todas las áreas que conforman el resto del territorio que queda excluido de las redes y los nodos. En ellas, los elementos de la productividad y los servicios, incluidos los ambientales, en definitiva de la actividad económica, que pueden generar movilidad se encuentran dispersos en cada una de las áreas y no distribuidos a lo largo de líneas o concentrados en puntos, más o menos extensos, como sucede en el caso de las categorías de redes y nodos.

Para realizar esta delimitación de los “espacios” se ha vuelto a tomar como referencia la zonificación que, del territorio de la isla de Tenerife, hace el Plan Insular. Se trata de una consideración de las Áreas de Regulación Homogénea, desde sus características intrínsecas en relación con la capacidad de cada una de ellas para generar y/o atraer viajes.

Así, bajo la nomenclatura de “espacios productivos”, se agrupan los espacios agrícolas de exportación, los agrarios tradicionales y los agroturísticos. Se integran con el objeto de esquematizar la información gráfica del plano, aunque cada uno de ellos, tanto debido a su localización como a su dedicación tendrán unas características diferentes en lo relativo a la movilidad dentro de cada una de las áreas y en sus relaciones exteriores, así como en lo referente a su posible relación con la infraestructura ferroviaria en caso de su implantación futura.

Lo mismo sucede en el caso de los denominados “espacios de interés ambiental”, en los que también se agrupa la zonificación realizada en el Plan Insular. De todos modos se considera que, en caso de afección a alguna de éstas áreas protegidas por parte de la traza de la nueva infraestructura, la propuesta y aplicación de las medidas protectoras y correctoras oportunas estará en estrecha dependencia con las características naturales esenciales que han propiciado la protección de cada una de las áreas.

Por último, en la categoría de “otros espacios” se delimitan, también siguiendo los criterios del Plan Insular, los “espacios de protección territorial”, bajo la misma consideración que de ellos se hace en el Plan Insular: la de vacíos territoriales

positivos. Se trata de aquellas áreas que no poseen valores naturales o productivos que puedan necesitar una protección específica, ni forman parte del sistema de asentamientos urbanos o de dotaciones insulares. Su objeto es el de salvaguardar los valores del territorio rústico no utilizado además de revalorizar el territorio vacío y la función paisajística en sí misma, así como garantizar la disponibilidad de espacio para futuros desarrollos urbanísticos.

El uso preferente al que se destinan estas áreas desde el Plan Insular es el agrícola y el de protección del paisaje. Sin embargo, también se las considera como las zonas aptas para la implantación de instalaciones aisladas que no sean compatibles con los usos urbanos o que deban situarse expresamente al margen de los mismos, siempre que no se ponga en peligro el uso objeto de protección.

Se individualizan estas áreas porque, con toda probabilidad, habrán de ser tenidas en cuenta para acoger las instalaciones complementarias de mantenimiento de la infraestructura.

3.5. EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN EL CORREDOR NORTE

3.5.1. Red viaria

La persistencia en las tendencias a la dispersión poblacional dificulta enormemente la creación de una red eficaz de transporte público, lo que obliga a utilizar de manera predominante el vehículo privado como medio de transporte. Este hecho incrementa a su vez, las tendencias a la dispersión y la congestión de la red viaria.

La estructura dispersa requiere una cantidad proporcionalmente más elevada de infraestructura de todo tipo que un modelo concentrado. La urbanización a borde de camino, por la estricta dependencia que tiene del vehículo privado para la movilidad de la población, provoca en los corredores que forman parte del ámbito, y en general la Isla, serios problemas de movilidad al congestionarse la red viaria, en particular en los accesos a las ciudades más importantes.

Por tanto, para mejorar la calidad y funcionalidad de la red viaria habría que pensar en:

- Invertir las tendencias a la dispersión, creando entornos urbanos compactos y de tamaño suficiente para permitir una política de transporte público eficaz.
- Eliminar el tráfico de penetración generado por las relaciones O/D más importantes, mediante la construcción de variantes o rutas alternativas. Estas vías alternativas canalizarían los tráficos internos de cada comarca. En

el área metropolitana, además, habría que sacar los tráficos de paso del continuo urbano, creando una vía de circunvalación que aporte nuevas vías de penetración.

- Implantar un modo alternativo de transporte masivo rápido, que facilite los desplazamientos a lo largo del corredor norte de la Isla, en especial en sus relaciones con el Puerto de la Cruz- La Orotava y La Laguna-Santa Cruz que constituyen los principales polos de atracción de viajeros, tanto para la movilidad forzada, como para la que no lo es.

Estas actuaciones tendrían que ir acompañadas de algunas obras complementarias de mejora de las infraestructuras viarias transversales y de las correspondientes líneas de guaguas que facilitasen el acceso al nuevo modo.

3.5.2. Transporte público

La creciente dependencia de la movilidad del automóvil, crea problemas de accesibilidad imposibles de resolver desde el crecimiento de las infraestructuras viarias.

La no existencia de vías alternativas potentes de conexión ente el norte de la Isla y Santa Cruz de Tenerife, la ausencia de carriles especiales para autobuses, la saturación de algunos tramos de la red, en especial los accesos a la capital y a La Laguna; provoca una baja velocidad comercial para el transporte público.

Los servicios de transporte público al estar sometidos a estos condicionantes, presentan algunas debilidades como son; altos tiempos de recorrido, baja fiabilidad y baja penetración en algunos medios urbanos. Pero, además, contribuyen a empeorar los problemas de congestión del tráfico rodado.

Como ya se ha comentado en el diagnóstico de la red viaria, si se opta por una ordenación encaminada hacia la concentración de la edificación residencial y turística en los núcleos existentes, es fácil hacer éstos accesibles mediante transporte público, lo que supone disminuir la dependencia del vehículo privado.

Este modelo de ordenación contribuiría a la posible implantación de un sistema de transporte colectivo funcional y rápido, adecuado a las características y necesidades de las relaciones de movilidad existentes en el ámbito de estudio.

La implantación de un modo alternativo de transporte masivo rápido a lo largo del corredor, facilitaría los desplazamientos a lo largo del eje; mejorando la movilidad



en él; pues le descargaría de vehículos privados, mejorando las condiciones de circulación.

Esta actuación tendría que ir acompañada de algunas obras complementarias de mejora de las infraestructuras viarias transversales que facilitasen el acceso al nuevo modo. Así, la red viaria ejercería un papel aglutinador para las nuevas infraestructuras de transporte.

3.6. FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE LA SITUACIÓN ACTUAL

En cualquier análisis o discurso sobre las islas Canarias es ineludible la consideración de la insularidad y de las limitaciones que ésta impone al territorio y a las economías insulares. Además de las evidentes, directamente derivadas de su posición y condición geográfica, como la fragmentación y pequeño tamaño del mercado y el alejamiento de los principales centros de desarrollo económico, es imprescindible considerar, en relación con el objeto de planificación del PTEOI del Tren del Norte, las referidas a las características de su territorio en cuanto a disponibilidad de recursos naturales y al uso del suelo.

Son conocidas, y se han comentado, la escasez y las limitaciones de determinados recursos naturales como el agua y el suelo. Además, más estrechamente relacionado con el objeto de este PTEOI, aparece como factor de riesgo que puede comprometer varios aspectos del desarrollo económico de Tenerife, el uso desordenado del suelo. Este recurso ha sido utilizado casi sin planificación y en ausencia de disciplina urbanística desde los primeros momentos del intenso crecimiento que inicia la isla en la década de los sesenta. Aunque sus difícilmente reversibles efectos son hoy patentes en cualquier rincón insular (especialmente en la zona metropolitana y en el Puerto de La Cruz, como pionero del desarrollo turístico insular), existe en el momento actual una voluntad política de planificación una de cuyas manifestaciones es este Documento directamente derivado del Plan Insular.

El principal activo de Tenerife es el territorio y sus recursos. Sobre ellos existen procesos en marcha con los que hay que ser especialmente vigilantes. Algunos de ellos se localizan en el ámbito de planificación del Tren del Norte. Se trata, por un lado, del área metropolitana de Santa Cruz-La Laguna, en la que se están dando preocupantes procesos de suburbanización y por otro, de algunos de los núcleos turísticos del Norte, especialmente en el Puerto de la Cruz y en menor medida en La Orotava, necesitados de intervenciones de renovación y de planificación de cara al futuro. En ambos casos la construcción de una línea ferroviaria de conexión entre los dos ámbitos debe suponer un acicate para la reconducción de los procesos que se han comprobado lesivos para la sostenibilidad de los recursos y del territorio.

Entre estos procesos, que se consideran estrechamente relacionados con la razón de ser del Tren del Norte y que deben ser tenidos en cuenta en su planificación, destaca la distribución territorial de la población y la actividad económica. Se recordará que la actividad laboral se concentra en la capital y en el valle de la Orotava, hecho que hace necesaria una elevada movilidad de la población para acceder a los puestos de trabajo. Sin embargo, las características orográficas de la isla y las deficiencias en la red de infraestructuras, provocan destacados desajustes territoriales entre puestos de empleo vacantes y tasas de paro que, a su vez, están evidenciando dificultades en la movilidad geográfica de la población, que pueden deberse tanto a cuestiones socioculturales, como a dificultades en el transporte por el interior de la isla, o bien a diferencias en el acceso a la vivienda y a los servicios sociales. Es decir, que aunque la puesta en explotación de una línea ferroviaria en el corredor del norte de la isla no contribuya a reequilibrar la distribución de la población y la actividad, lo cierto es que tiene capacidad para mejorar la calidad de vida tanto de los residentes en las áreas emisoras (esencialmente el Acentejo), como la de las áreas receptoras (La Orotava y el Área Metropolitana).

Por otro lado, y aunque es evidente que la dotación de infraestructuras es algo necesario para garantizar el crecimiento, también es cierto que en la isla de Tenerife las características físicas y cualitativas del territorio condicionan el diseño y la construcción de infraestructuras. Ambos aspectos, orografía y protección de espacios naturales, junto con la preservación de estructuras urbanas existentes y previstas son muy importantes a la hora de tomar decisiones sobre el trazado de nuevas infraestructuras de cara a la prioritaria conservación de los recursos. Sin embargo, el déficit y los problemas de congestión que se observan en la red de infraestructuras de transporte terrestre de la isla obligan a abordar la ampliación de éstas bajo la óptica del mínimo impacto.

Por último, aunque no por ello menos importante, es necesario mencionar expresamente el factor turístico, para dibujar un escenario completo del punto de partida con el que analizar la oportunidad del Tren del Norte. La oferta turística insular, se encuentra en un punto en el que es necesario evitar el crecimiento desordenado y excesivo y mejorar la calidad, no sólo de cara a la sostenibilidad del recurso sino porque los consumidores turísticos tienen, cada vez más, una marcada preferencia por la calidad y el medio ambiente, agudizada por un mayor sentido crítico derivado de una mayor experiencia vacacional en destinos de similares características. El Puerto de la Cruz, como uno de los destinos turísticos pioneros en Tenerife, en actual proceso de renovación y cualificación, y el Valle de la Orotava, como "área de turismo" alternativo al sol y playa tradicionales, son potenciales focos de atracción de demanda del nuevo modo de transporte, tanto para la población residente y trabajadora, como para los visitantes.

El Tren del Norte, además de servir como elemento dinamizador de la renovación de tejidos obsoletos y acicate para la planificación de nuevos desarrollos, puede suponer una adecuada herramienta para acercar al turismo de sol y playa al resto de los valores paisajísticos y ambientales de la isla, hasta ahora alejados de los intereses de la mayor parte de los turistas. Se trata de promocionar nuevos productos turísticos cada vez más demandados y para los cuales el tren puede suponer un valor añadido.

La construcción del Tren del Norte, continuación del Tren del Sur, encaja perfectamente en los grandes objetivos estratégicos hacia los que debe tender la isla para favorecer la consecución del desarrollo sostenible, entre los que destacan, desde este enfoque, el fomento de un desarrollo territorialmente equilibrado y la promoción de un crecimiento económico diversificado y sostenido desde unas actitudes respetuosas con el medio ambiente.

En definitiva, la situación actual del territorio tinerfeño observada desde el punto de vista de la implantación de una nueva infraestructura ferroviaria, puede dividirse en una serie de fortalezas y debilidades que sintetizan tanto el punto de partida como las estrategias que han de dirigir la actuación.

Como fortalezas que han de tomarse como punto de partida y que han de consolidarse con la construcción de la infraestructura para mantenerla dentro del modelo de desarrollo que se pretende para la isla, destacan:

- Un "escenario ambiental" muy favorable, tanto desde el punto de vista climático como en lo relativo a rareza, exotismo y variedad de los paisajes y los biotopos.
- Una posición competitiva en el sector turístico con una posición consolidada en el mercado europeo y elevado grado de fidelidad de los turistas.
- Una buena dotación de infraestructuras de comunicación con el exterior: dos aeropuertos, un gran puerto comercial y varios deportivos de entidad reconocida.

En el extremo opuesto hay que considerar las debilidades, para las que una buena implantación del Tren del Norte puede suponer una adecuada solución y apoyo al desarrollo equilibrado:

- La fuerte presión sobre el territorio que se manifiesta con especial intensidad en el uso desordenado del suelo, la indisciplina urbanística y el poblamiento disperso.
- La desigual distribución de la población y de la actividad económica sobre el territorio, con una polarización de la actividad hacia el Área Metropolitana y los destinos turísticos del Sur.
- Alta congestión de las infraestructuras viarias.
- Transporte público insuficiente en buena parte del corredor norte de la isla.



*Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte*

**DOCUMENTO N°1
MEMORIA
INFORMATIVA**