

DOCUMENTO N° 1

MEMORIA INFORMATIVA

CONTROL DE APROBACIÓN DOCUMENTAL		
TÍTULO INFORME/DOCUMENTO:		
Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía		
CÓDIGO	FECHA	REVISIÓN
091003 100707. Doc.1_Memoria Informativa-v03	07-10	03
Realizado por:	Virginia Fuentes Montes	02/07/10
Revisado por:	Alicia Blázquez Díaz	05/07/10
Aprobado por:	Pablo Ramos Trujillo	06/07/10

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. OBJETO Y ANTECEDENTES	1
1.2. MARCO LEGAL Y DEFINICIÓN DEL CONTEXTO DE PLANIFICACIÓN	3
1.2.1. Introducción	3
1.2.2. Documentos de ordenación	5
1.2.3. Documentos de definición de infraestructuras	18
1.3. OBJETO, ENFOQUE Y ALCANCE DEL PTEOI	20
1.4. ÁMBITO DEL PLAN TERRITORIAL	23
2. BASES PARA LA DEFINICIÓN DEL MODELO TERRITORIAL DEL TRANSPORTE EN EL CORREDOR SUR DE LA ISLA	24
2.1. MARCO TERRITORIAL	24
2.1.1. Inventario ambiental	24
2.1.2. Problemas ambientales relevantes. Impactos y riesgos.	66
2.1.3. Zonificación ambiental	79
2.1.4. Los usos del suelo y el modelo de ordenación	80
2.1.5. Sistema de núcleos y asentamientos. Jerarquía, relaciones y conectividad	86
2.2. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE	89
2.2.1. Sistemas de infraestructuras de transporte	89
2.2.2. Nodos generadores de tráfico	92
2.3. FACTORES DETERMINANTES DE LA MOVILIDAD	94
2.3.1. Demografía	94
2.3.2. Motorización	98
2.3.3. El factor turístico	98
2.4. EL TRANSPORTE EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD	101
2.4.1. Análisis de la movilidad de los residentes	101
2.4.2. Análisis de la movilidad de los turistas	115
2.4.3. Conclusiones del análisis de la movilidad	117
2.5. EL TRANSPORTE EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTE PÚBLICO	118
2.5.1. Funcionalidad de las infraestructuras viarias	118
2.5.2. El transporte colectivo terrestre	130
2.5.3. El sistema de transporte en la situación actual. Red viaria	131
2.5.4. Las instalaciones de intercambio modal	139
3. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO TERRITORIAL	141
3.1. CONDICIONANTES TERRITORIALES	141
3.1.1. Marco general	141
3.1.2. Las instalaciones de intercambio modal	146
4. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO TERRITORIAL	149
4.1. CONDICIONANTES TERRITORIALES	149
4.1.1. Marco general	149
4.1.2. Problemática ambiental y limitaciones para el planteamiento de corredores y trazados de línea ferroviaria	150
4.2. LAS UNIDADES HOMOGÉNEAS DEL TERRITORIO	151
4.2.1. Distribución básica de los usos. Áreas de regulación homogénea	151
4.3. ESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA MOVILIDAD	152
4.3.1. Redes	152
4.3.2. Nodos	153
4.3.3. Espacios	153
4.4. EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN EL CORREDOR SUROESTE	154
4.4.1. Red viaria	154
4.4.2. Transporte público	154
4.5. FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE LA SITUACIÓN ACTUAL	155
4.5.1. Problemática ambiental y limitaciones para el planteamiento de corredores y trazados de línea ferroviaria	156
4.6. LAS UNIDADES HOMOGÉNEAS DEL TERRITORIO	157
4.6.1. Distribución básica de los usos. Áreas de regulación homogénea	157
4.7. ESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA MOVILIDAD	158
4.7.1. Redes	158
4.7.2. Nodos	159
4.7.3. Espacios	159
4.8. EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN EL CORREDOR SUROESTE	160
4.8.1. Red viaria	160
4.8.2. Transporte público	161
4.9. FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE LA SITUACIÓN ACTUAL	161

1. INTRODUCCIÓN

1.1. OBJETO Y ANTECEDENTES

El presente documento contiene la Memoria Informativa del Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de la Ampliación del Tren del Sur a Fonsalía, plan que promueve el Cabildo de Tenerife y Metro Tenerife, con el objetivo último de definir una nueva línea ferroviaria en la isla de Tenerife que discorra entre la estación de Costa Adeje y el nuevo complejo ferroviario que daría servicio al futuro puerto de Fonsalía.

El alcance del trabajo es el necesario para servir de base a los procesos de Información Pública y Oficial establecidos en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (L.O.T.T.) y en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. El ordenamiento jurídico canario en materia de ordenación territorial ha sido adaptado a dicha Ley mediante el Reglamento de procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo (B.O.C. nº 104, de 31.5.06) y modificado mediante Decreto 30/2007, de 5 de febrero (B.O.C. nº 034, de 15.2.07). La evaluación ambiental de los planes se detalla en los artículos 24, 25, 26 y 27.

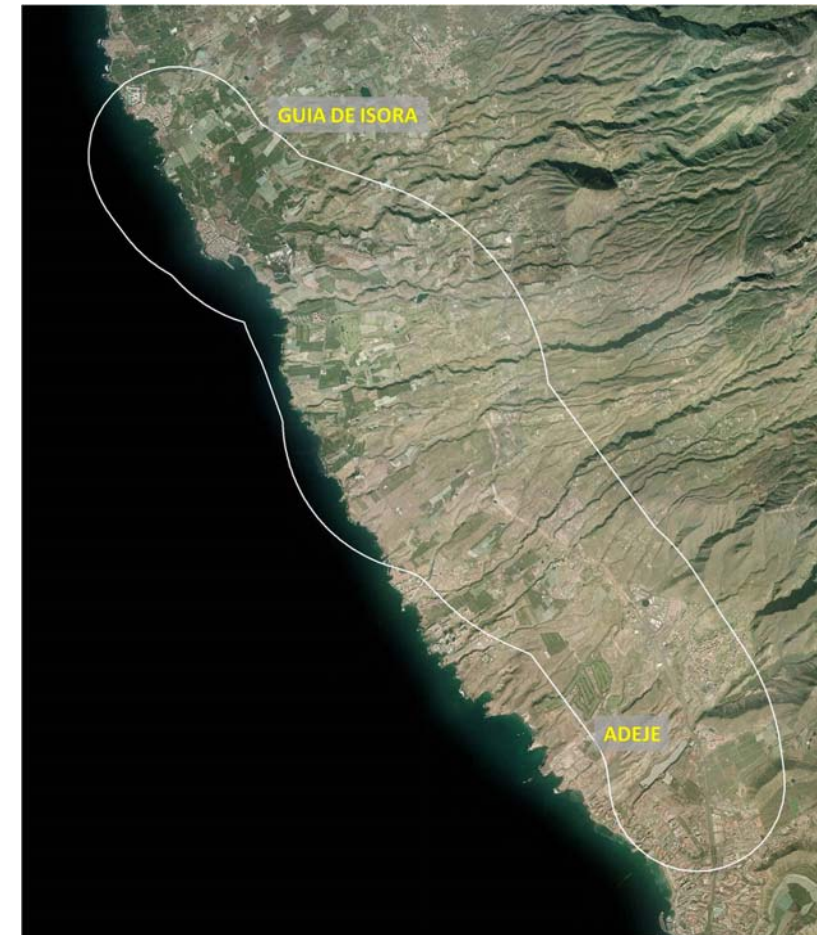
El Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, define con detalle el procedimiento de tramitación de los planes territoriales de ordenación.

Desde el punto de vista del desarrollo de la infraestructura, el proceso metodológico se concreta en cuatro fases fundamentales relacionadas con el desarrollo del propio plan:

- 1ª Fase. Trabajos previos Esta fase corresponde al inventario y análisis de los antecedentes técnicos existentes en relación con el PTEOI de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía.
- 2ª Fase. Avance del Plan. Análisis de alternativas. Estudio Informativo. Corresponde a un nivel de detalle de escala 1:25.000 y comprende entre otras tareas el estudio de corredores, la identificación y caracterización de soluciones.
- 3ª Fase. Documento de Aprobación Inicial del Plan. Estudio Informativo. Escala 1/5.000.

4ª Fase. Aprobación Definitiva del PTEOI. Inicio de la elaboración de los proyectos constructivos.

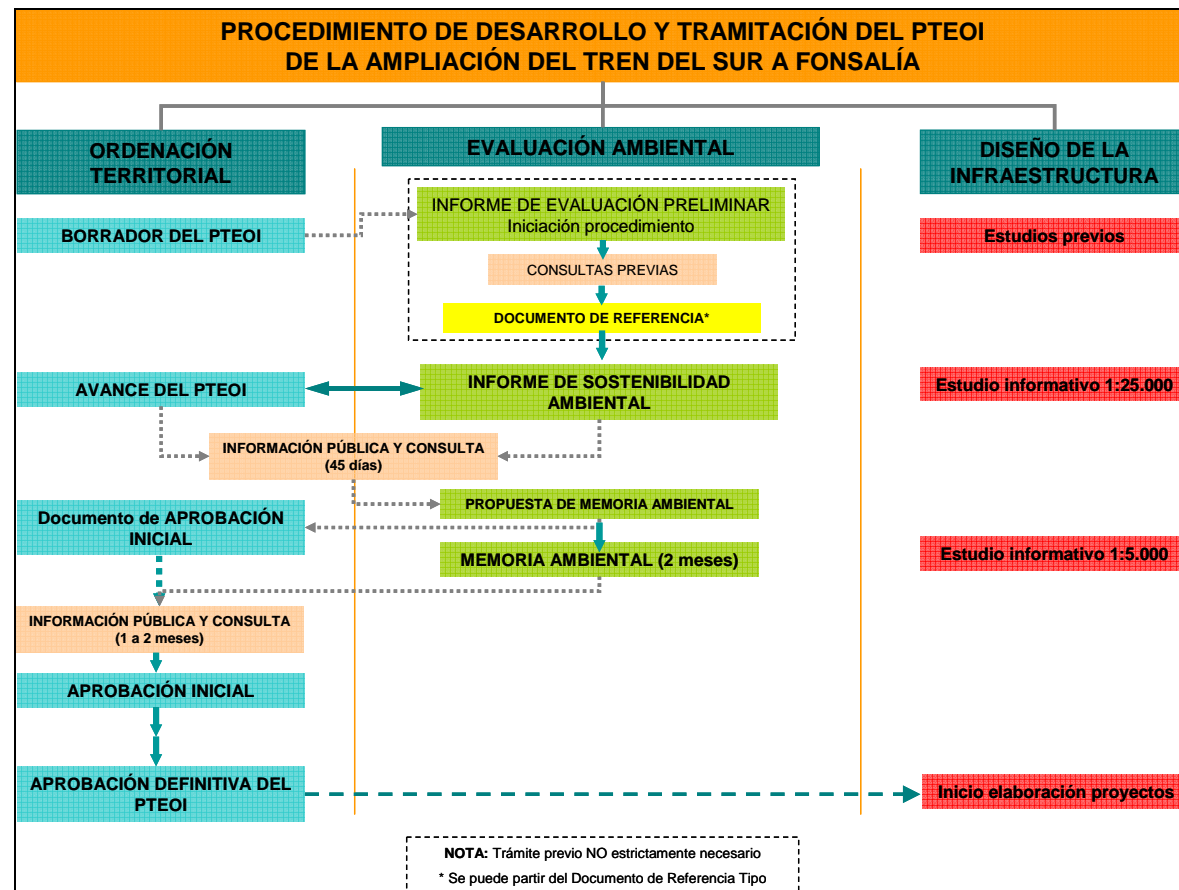
Ilustración 1.1. Ámbito general del PTEOI de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía



Fuente: Elaboración propia a partir de GRAFCAN (Cartográfica de Canarias, S.A.). Ortofoto Enero-Mayo de 2009.

El proceso esquemático de tramitación y elaboración del PTEOI, de su evaluación de ambiental y del diseño de la infraestructura se presenta en la figura adjunta.

Ilustración 1.2. Esquema de tramitación del PTEOI de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía



Fuente: Elaboración propia

El presente documento de Avance del Plan Territorial Especial forma parte, por tanto, de la tramitación requerida para la construcción y puesta en servicio de la nueva infraestructura de transporte que constituye una prolongación del Tren del Sur.

Desde el punto de vista técnico, el primer antecedente representativo del plan territorial del Tren del Sur, se encuentra en el Estudio Preliminar de la Red de Transporte Ferroviario de Tenerife, análisis específico desarrollado en Santa Cruz, redactado por el Cabildo Insular de Tenerife con la colaboración de SENER, en mayo de 2000.

Posteriormente, las Normas y Directrices del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, en el documento aprobado por el Pleno de esa Corporación Insular en sesión ordinaria, celebrada el 28 de julio de 2000, recogían la posibilidad de estudiar modelos de transporte colectivo alternativos, coordinados y complementarios a los ya existentes:

“Con objeto de promocionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo, se estudiará la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero, ...). Estos estudios analizarán la implantación de líneas ferroviarias en 3 áreas:

- Área Metropolitana de Santa Cruz-La Laguna.
- Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con la vertiente norte de la isla.
- Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con la vertiente sur de la isla”.

A fin de dar cumplimiento a ese interés, el Cabildo Insular de Tenerife inició el proceso de elaboración y redacción de un Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras para posibilitar la implantación de una línea ferroviaria que conecte la capital insular Santa Cruz, y su área metropolitana con los núcleos turísticos del sur y suroeste, Los Cristianos y Las Américas, además de mejorar las conexiones con las grandes infraestructuras de transporte de este sector de la Isla, tanto con las existentes como con las previstas. La ampliación a Fonsalía completa el trazado original mediante la conexión de la estación de Costa Adeje con el nuevo complejo ferroviario que daría servicio al futuro puerto de Fonsalía.

En el marco de los trabajos del presente avance, se ha realizado un Estudio de Alternativas a escala 1/25.000. En esta Fase 1/25.000 se realiza la caracterización del contexto geográfico en el que se inscribe la actuación, el estudio preliminar de corredores de trazado y el planteamiento de distintas alternativas sobre el corredor seleccionado, la caracterización temática de éstas, la funcionalidad de las infraestructuras, la evaluación preliminar de los impactos ambientales en el que se identifican y valoran los espacios de interés ambiental que se encuentran en ese contexto y las afecciones que sobre ellos podrían ocasionar las distintas soluciones planteadas, y la selección y propuesta de alternativas que se desarrollarán en la siguiente fase 1/5.000.

El tercer antecedente técnico a considerar es el Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur, realizado por la Unión Temporal de Empresas denominada INECO-SYNCONSULT, con anagrama “TREN SUR, UTE”. Este plan fue informado públicamente durante el mes de septiembre de 2002, habiendo sido aprobado definitivamente por el Cabildo Insular con fecha de 27 de marzo de 2009 (BOC Nº 094. Martes 19 de Mayo de 2009).

El pleno del Excelentísimo Cabildo Insular de Tenerife de fecha 25 de abril de 2008 se acordó la Aprobación Inicial del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (PTEOITS) con los siguientes compromisos, entre otros:

- Presentación de la modificación del documento de Aprobación Inicial del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur incluyendo la extensión de la infraestructura ferroviaria hasta el Puerto de Fonsalía
- Incluir en el sistema ferroviario insular además del transporte de viajeros, el servicio de transporte de mercancías entre los distintos puertos existentes y los planificados en la isla que permita descongestionar el viario insular del transporte de mercancías.
- Introducir un servicio de cercanías en los corredores del área metropolitana y de la comarca al sur de San Isidro en Granadilla, compatible con el servicio rápido previsto en el Plan. Para ello se estudiarán las necesidades de estaciones o Intercambiadores adicionales en Güimar, San Miguel y Arico, dando prioridad a aquellos municipios que hayan hecho las correspondientes reservas de suelo en sus Planes Generales de Ordenación Urbana.

Para el cumplimiento de estos compromisos adquiridos por el equipo de Gobierno del Cabildo Insular de Tenerife delegó en Metropolitano de Tenerife S.A. (MTSA) la contratación de los siguientes trabajos:

- Estudio de viabilidad para la prolongación de la infraestructura ferroviaria del Norte de la isla hasta la zona de la Isla Baja
- Actualización del PTEOITS para su aprobación definitiva
- Estudio de implantación del servicio de mercancías en la infraestructura ferroviaria del Tren del Sur
- Realización de un nuevo estudio de demanda para analizar las posibles alternativas de paradas de un posible servicio de cercanías para el transporte de viajeros en el Tren del Sur
- Redacción del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones de la Ampliación del Tren del Sur a Fonsalía

La contratación de estos trabajos a Ineco fue aprobada por el Consejo de Administración de Metropolitano celebrado el día 14/10/09

1.2. MARCO LEGAL Y DEFINICIÓN DEL CONTEXTO DE PLANIFICACIÓN

1.2.1. Introducción

Desde el punto de vista legal el contexto de la planificación, formulación y evaluación del PTEOIE de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía viene determinado por los siguientes instrumentos y normas reglamentarias:

1. El Decreto Legislativo 1/2000 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y la Ley de espacios Naturales de Canarias (en adelante TRLOTENC).
2. La Ley 19/2003, de 14 de abril, por el que se aprueban las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias.
3. Los Reglamentos estatales de Planeamiento y Gestión Urbanística, en aplicación de la Disposición Transitoria Décima del TRLOTENC.
4. El Reglamento de Gestión y Ejecución del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 183/2004, de 21 de diciembre.
5. El Reglamento de Contenido Ambiental de los Instrumentos de Planeamiento, aprobado por Decreto 35/1995, en especial sus artículos, 10.3 y 10.4.
6. El Plan Insular de Ordenación de Tenerife, aprobado definitivamente el 16 de Octubre de 2002 mediante el Decreto 150/2002 y en vigor desde su publicación en el BOC, el 19 de octubre de 2002.
7. El Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo.

La redacción de los Planes Territoriales de Especiales está prevista en el TRLOTENC. En concreto, en el Capítulo II: Ordenación de los recursos naturales y del territorio, Artículo 23 de la Sección 4ª: Otros planes de ordenación, donde se mencionan los Planes Territoriales de Ordenación, entre los que se encuentran los Planes Territoriales Especiales.



Respecto a estos Planes Territoriales Especiales se indica que "... podrán tener ámbito regional, insular o comarcal, tendrán por objeto la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y cualesquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico y social...".

En lo que se refiere a su formulación y al procedimiento de tramitación, el artículo 24 del TRLOTENC indica que su formulación corresponde a "la administración competente por razón de la materia...", lo que supone en este caso que es responsabilidad del Cabildo de Tenerife, al ser éste competente en transporte terrestre, y que su aprobación corresponderá "a los Cabildos Insulares cuando desarrollen determinaciones del Plan Insular de Ordenación (PIO)", lo que supone que esta corresponderá al Cabildo Insular, al desarrollar propuestas recogidas en el PIOT aprobado definitivamente en 2002.

La competencia en materia de ferrocarriles fue transferida por el Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias a través del Estatuto de Autonomía de Canarias, administración que a su vez la transfirió al Cabildo Insular de Tenerife por la Ley 14/1990, del 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, modificada por la Ley 8/2001, que establece, en su disposición adicional primera: "Quedan transferidas a las islas, en su ámbito territorial respectivo, las competencias administrativas sobre las siguientes materias: 14. Transporte por carretera o por cable. Ferrocarriles en el marco de los que disponga la normativa sectorial autonómica"

La Sección 3ª del Título III del PIOT contempla en su artículo 3.3.3.8 Criterios sobre la ordenación del transporte colectivo la elaboración de Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero, etc.), que analizarán la implantación de líneas ferroviarias en 3 áreas:

- Área Metropolitana de Santa Cruz – La Laguna.
- Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.
- Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla.

El Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, define con detalle el procedimiento de tramitación de los planes en diferentes artículos. Se extraen a continuación aquellos que se refieren

específicamente a los Planes Territoriales de Ordenación, en relación con los plazos máximos de tramitación (18 meses), con la necesidad de la elaboración y publicación de Avance y con aspectos relacionados con la competencia (el Cabildo Insular correspondiente) y tramitación de este tipo de planes.

Artículo 2. Plazos de Tramitación.

b) Planes Territoriales de Ordenación y Planes Especiales de los Paisajes Protegidos: dieciocho meses.

(Sección 4ª. Trámites comunes)

Artículo 28.- Avance de los instrumentos de ordenación.

3. Será preceptiva la elaboración y publicación de Avance en los procedimientos de aprobación y revisión general de los siguientes instrumentos de ordenación:

e) Planes Territoriales de Ordenación.

Artículo 68.- Competencia y tramitación (de los Planes Territoriales de Ordenación)

2. Los Planes Territoriales Especiales de Ordenación, a la Administración competente por razón de la materia, en función del objeto de la ordenación...

3. La tramitación se llevará a cabo conforme se establece en el Título I del presente Reglamento, correspondiendo el impulso del procedimiento a la Administración que haya formulado, con la salvedad de que el plazo del trámite de consulta e informe será, como mínimo, de dos meses.

4. Si las determinaciones del plan afectasen a un Espacio Natural Protegido, se requerirá informe del órgano encargado de su gestión. Cuando no estuviese constituido el órgano de gestión, el informe de compatibilidad deberá ser emitido por el correspondiente Cabildo Insular.

5. La aprobación definitiva de los Planes Territoriales de Ordenación corresponderá a:

...

b) Los Planes Territoriales Especiales que desarrollen determinaciones del Plan Insular de Ordenación, al Cabildo Insular correspondiente.

En conclusión, los trámites relativos al presente PTEOI se realizarán en el marco de los procedimientos de evaluación ambiental y aprobación del planeamiento, que tienen su fundamento en los artículos 27 y 28 del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias.

1.2.2. Documentos de ordenación

1.2.2.1. Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo

En la exposición de motivos de la Ley 19/2003 de 14 de abril mediante la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, se fundamenta su formulación como una de las acciones institucionales dirigidas a lograr: *"un modelo de desarrollo más sostenible y duradero para las islas, especialmente respetuoso con el medio ambiente y conservador de los recursos naturales, del patrimonio cultural y del territorio, pero también socialmente más equilibrado y justo, y generador de riqueza económica"*.

Como primer paso a la configuración de dicho modelo se formulan de forma conjunta ambas Directrices, en la idea de que la definición de un modelo territorial y de relación con los recursos naturales no es eficaz sin el diseño simultáneo de la principal actividad económica del archipiélago.

Las Directrices de Ordenación General tienen como objeto:

- a) Articular las actuaciones que garanticen el desarrollo sostenible de Canarias, y en este sentido:
 - 1) Orientar las políticas y actuaciones necesarias coordinando los distintos niveles competenciales.
 - 2) Fijar el ritmo de expansión de las actividades económicas en función de las dotaciones, infraestructuras y servicios de cada sistema insular.
 - 3) Determinar las orientaciones de reconversión de las actividades económicas con incidencias negativas sobre el territorio.
- b) Definir los criterios básicos para la ordenación y gestión de los recursos naturales, propiciando su uso racional y eficiente y la conservación de la biodiversidad, compatibilizándose con un equilibrado desarrollo económico y social, y respetando la integridad de los ecosistemas y su capacidad de renovación o sustitución alternativa.
- c) Fijar los objetivos generales de las intervenciones con relevancia territorial.
- d) Establecer estrategias de acción territorial para la definición del modelo territorial básico de Canarias.
- e) Establecer un marco referencial para las Directrices de Ordenación sectorial que se formulen y de obligado cumplimiento para los restantes instrumentos de ordenación, en los términos del artículo 14 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

- f) Articular las actuaciones sobre la base del equilibrio interterritorial y la complementariedad de los instrumentos que conforman el sistema de ordenación territorial.

El TÍTULO V de estas Directrices se dedica a las Infraestructuras y al Transporte. En relación con el presente PTEOI de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía, cabe destacar el Capítulo II que tiene por objeto la regulación de las infraestructuras. Entre los principios que se establecen en relación con ellas resultan especialmente relevantes los siguientes:

- La priorización del uso y utilización más eficiente de las infraestructuras existentes frente a la ejecución de otras nuevas.
- El respeto a los valores naturales, económicos, paisajísticos y culturales del territorio en su planificación y diseño.
- La consideración de horizontes temporales a medio y largo plazo en su planificación y la coordinación entre las distintas políticas sectoriales.

Se establecen igualmente una serie de criterios para la planificación y ejecución de las nuevas infraestructuras, siendo esencial su expresa previsión en el planeamiento territorial o, en su defecto, el urbanístico, en los términos establecidos por la legislación vigente:

- La planificación de infraestructura deberá justificar su coherencia con el modelo territorial previsto por la ordenación territorial o urbanística, estableciendo sus características dimensionales en función del mismo y de la satisfacción ponderada de las necesidades de servicio actuales y futuras.
- La planificación desarrollará las alternativas que generen un menor impacto ambiental y supongan un menor consumo de los recursos, incluido el suelo y los materiales. En particular, analizará la viabilidad de las nuevas infraestructuras, en contraposición a las alternativas de mejora de la eficiencia de infraestructuras existentes.
- Analizará la incidencia de las infraestructuras en los ecosistemas a los que afecte y establecerá, en su caso, las medidas correctoras precisas para minimizar sus efectos.
- Establecerá las zonas de protección de las infraestructuras previendo las necesidades futuras y su compatibilidad con otros elementos infraestructurales.

El capítulo VI, por su parte tiene como objeto el transporte colectivo, en el que se engloba un Plan de las características como el que nos ocupa.

El objetivo esencial es que los sistemas de transporte público terrestre a implantar o a mejorar en las islas han de satisfacer al menos a igual número de movimientos que los realizados mediante el vehículo privado, dirigiéndose de forma especial a solventar las demandas de movilidad de los flujos entre las ciudades y los centros de actividad económica, en particular los núcleos turísticos, así como a facilitar el acceso de las poblaciones urbanas a los principales nodos de atracción.

El sistema de transporte público terrestre se consolida desde las Directrices Generales como el principal articulador de la movilidad terrestre en cada isla. Este sistema ha de integrar las redes intermunicipales y urbanas de guaguas y los sistemas ferroviarios, en su caso, con los aparcamientos disuasorios, las estaciones de taxis y las instalaciones intermodales, facilitando su debida articulación, entre sí y con los polos de acceso desde el exterior con cada isla, y dotándolos con un sistema tarifario que fomente tal articulación.

Desde el punto de vista ambiental, la planificación de los transportes públicos ha de esforzarse por contribuir de manera eficiente al proceso hacia un desarrollo más sostenible en el archipiélago, de forma que sus propuestas favorezcan el ahorro del consumo energético, la minimización de las demandas de nuevas infraestructuras de vialidad, la reducción de las emisiones contaminantes originadas por el tráfico de vehículos y la preservación de los ecosistemas y espacios de mayor interés. Esta planificación deberá respetar y ser acorde en todo momento con las determinaciones contenidas en los Planes Insulares de Ordenación y, en particular, con las que configuran el sistema de ciudades de cada isla.

Estos objetivos y principios fundamentales se concretan en la elaboración de un Plan Territorial Especial de Transporte de ámbito insular, que en el momento de redacción del presente PTEOI se encuentra igualmente en elaboración, habiéndose concluido la fase A, correspondiente al análisis y diagnóstico. Entre otras actuaciones dicho Plan habrá de contemplar las acciones necesarias para la gestión y ordenación del transporte colectivo en la isla, estimulando la formación de Consorcios Insulares de Transporte o de figuras similares que atiendan la implantación y la debida integración de los diferentes elementos del sistema.

Para garantizar su eficacia se adopta la figura del contrato-programa, que ha de atender de manera especial a la implantación de los medios de transporte público menos contaminantes.

Por ello se establece que los Planes Insulares de Ordenación deberán prever para los corredores de alta demanda la introducción de sistemas de transporte en plataforma exclusiva, considerando la oportunidad del establecimiento de servicios ferroviarios para atenderlos.

El planeamiento general, por su parte, deberá prever las reservas de suelo que precisen los corredores de transporte colectivo previstos en el municipio, de acuerdo con las determinaciones de los Planes Territoriales Especiales de Transporte. Dichas determinaciones podrán afectar, al menos, a la ubicación de las estaciones principales de guaguas interurbanas, al establecimiento de plataformas compartidas o exclusivas para el transporte público interurbano en algunos tramos, a la ubicación y características de los aparcamientos públicos.

1.2.2.2. Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

En el marco de la Ley 1/87 reguladora de los Planes Insulares de Ordenación, modificado por la sucesiva atribución a los Planes Insulares de nuevos papeles por otras leyes posteriores, como la Ley de Espacios Naturales de Canarias o la Ley de Suelo Rústico o la Ley de Ordenación del Turismo de Canarias, la isla de Tenerife cuenta con un Plan Insular de Ordenación (PIOT), aprobado en julio del 2000, en el que se establece el marco común para su desarrollo territorial.

En él se agrupan las distintas figuras de ordenación con incidencia sobre el territorio y los recursos, en categorías diferenciadas según su función, ámbito y grado de operatividad:

- Planes Ambientales. Incluyen, por un lado, los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (P.O.R.N.) y, por otro, los que regulan la utilización de un recurso concreto.
- Planes Sectoriales. Deben ordenar sectores de actividad con incidencia sobre el uso del territorio o de los recursos.
- Planes y Normas de Espacios Protegidos. Se incluyen aquí las Áreas de Regulación Homogénea Naturales, Forestales y Litorales.
- Planes de Infraestructuras y Equipamientos.
- Planes Territoriales. Su finalidad es la ordenación integrada de partes concretas del territorio.
- Planes Generales Urbanísticos. Concretan sobre parcelas específicas del territorio las determinaciones de carácter territorial que establezcan el resto de los planes descritos, estableciendo el régimen del suelo adecuado en cada caso.



Plan Territorial Especial
de Ordenación
de Infraestructuras
de la ampliación
del Tren del Sur
a Fonsalía

DOCUMENTO Nº 1.
MEMORIA INFORMATIVA



Parte esencial del PIOT es el establecimiento del Modelo de Ordenación Territorial de la isla, que incluye aquellos elementos significativos en el nivel de ordenación insular, que se entienden como submodelos de un sistema global que es el propio Modelo de Ordenación Territorial, y que son los siguientes:

- La distribución básica de los usos, entendida como los destinos globales que desde la ordenación se asignan a cada porción del territorio. En tanto elementos del sistema, los usos se concretan en ámbitos homogéneos distribuidos en el territorio insular.
- Los núcleos urbanos principales, cuyo destino es conformar áreas urbanizadas para concentrar las actividades de naturaleza urbana de la población.
- Las infraestructuras básicas, que condicionan la estructuración del territorio insular.
- Los equipamientos insulares, nodos dotacionales que polarizan el territorio a la escala propia del PIOT mediante su capacidad de prestación de servicios.

El PIOT centra gran parte de su contenido en la "Distribución Básica de Usos", que se guía por el principio de la racionalidad en el sentido de que las actividades con mayor poder de degradación habrán de concentrarse en los terrenos y sectores de la isla que ya han sido alterados, preservando aquellos que por su escasa alteración pueden albergar el patrimonio natural o cultural de la sociedad, o servir de soporte a procesos ecológicos o productivos de gran importancia.

Para ello, se divide el territorio en distintos ámbitos de ordenación, agrupados en categorías de igual régimen básico normativo, denominadas Áreas de Regulación Homogénea (ARH). Su denominación responde en principio a su vocación específica, aspecto que es claro para todas aquellas cuya vocación específica es la protección, pero no lo es tanto para las comunes y las de interés estratégico.

Siguiendo esta línea de análisis, los planes que realicen la ordenación territorial o urbanística dividirán el territorio en ámbitos de ordenación, cada uno de los cuáles deberá adscribirse a una categoría de ARH.

El PIOT establece las Áreas de Regulación Homogénea, asignándoles una distribución porcentual, en el conjunto de la isla, que se refleja en la Tabla 1.1 y en la ilustración 1.3.

Tabla 1.1. Áreas de regulación homogénea del PIOT de Tenerife

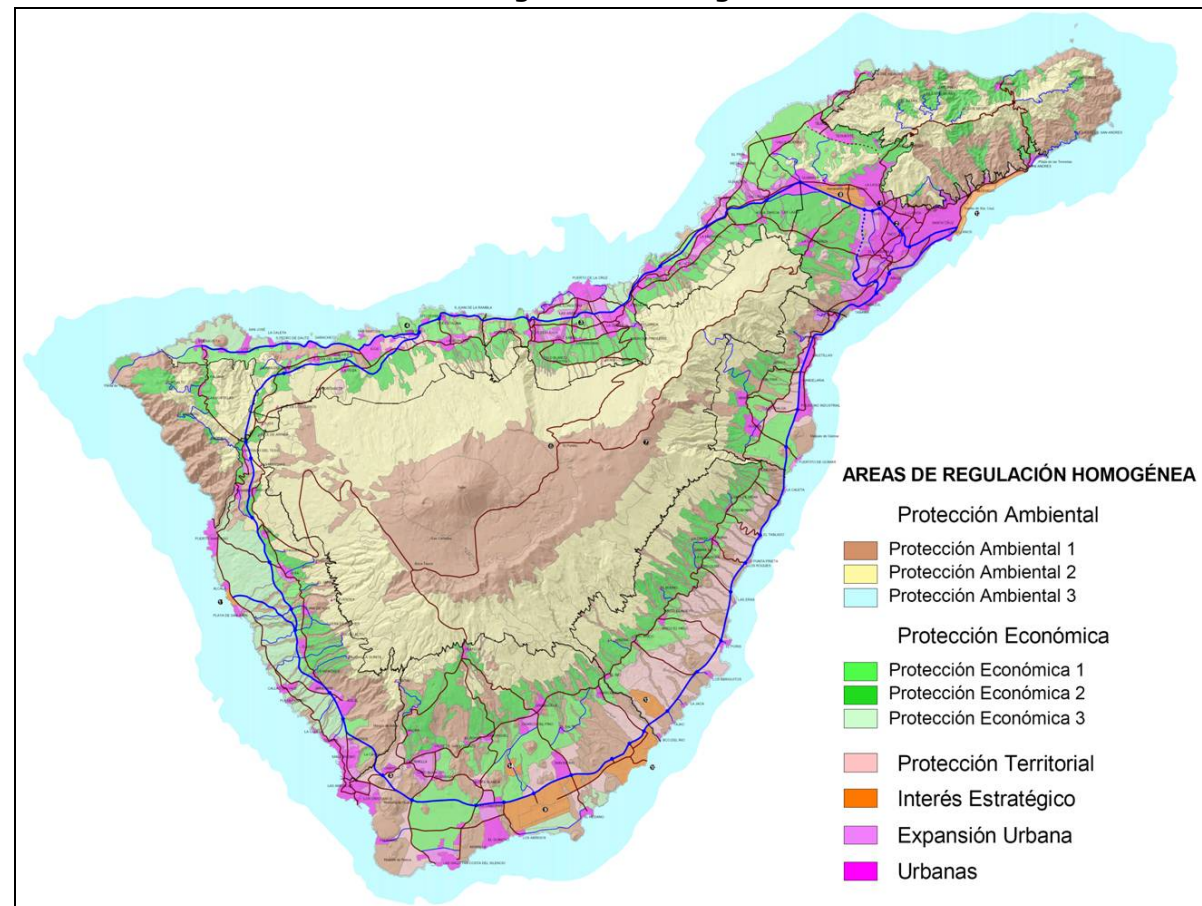
ÁREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA	%
Áreas Naturales: montañas, barrancos, laderas, malpaíses y llanos	27,0
Áreas Forestales: forestales consolidadas y potenciales	35,5
Áreas Litorales: costeras	1,2
Áreas Agrícolas: agrícolas 1 y 2	21,3
Áreas Comunes: sin uso definido, reserva en el modelo territorial	4,2
Áreas de Interés Estratégico: suelos idóneos para albergar operaciones de desarrollo urbanístico y territorial	4,3
Áreas Urbanas	6,5

Fuente: PIOT de Tenerife

El submodelo de núcleos urbanos, por su parte está conformado por aquellos núcleos con suficiente entidad a nivel insular o comarcal, clasificados según los usos principales que deben definirlos (residenciales, turísticos y productivos).

El objetivo de la ordenación en este campo es configurar un sistema de asentamientos coherente, organizado y dotado de servicios, equipamientos e infraestructuras, mediante los dos criterios siguientes: dirigir las dinámicas de crecimiento hacia los cascos urbanos principales existentes evitando la ocupación desordenada y concentrar esfuerzos en la resolución de los déficits de urbanización y servicios de los núcleos existentes.

Ilustración 1.3. Áreas de Regulación Homogénea del PIOT de Tenerife



Fuente: PIOT de Tenerife

A escala insular el PIOT define los tres ámbitos principales en que debe centrarse el crecimiento futuro de la isla:

- El área urbana de Santa Cruz – La Laguna, que debe orientar su crecimiento hacia el suroeste, tomando como límite exterior el cierre del anillo insular y evitando la expansión edificatoria sobre los llanos que rodean La Laguna. La materialización de este crecimiento debe ejecutarse en paralelo a la resolución de los notables déficit infraestructurales y dotacionales que aún presenta el área consolidada.
- El Valle de La Orotava, potenciando la compactación de La Orotava, Los Realejos y el Puerto de la Cruz, conformando un sistema de tres núcleos principales articulados entre sí y reconduciendo los procesos de ocupación dispersa hacia el ámbito interior de este conjunto urbano-territorial.
- El entorno de Las Américas

En cuanto a las áreas urbanas industriales y terciarias, el PIOT fija como áreas a cumplir un papel insular los polígonos de Güímar y de Granadilla, y los vinculados al Puerto de Santa Cruz.

Las redes básicas de infraestructuras adquieren igualmente especial importancia en la definición del modelo, dado su decisivo carácter de soporte físico de gran parte de las relaciones entre los distintos elementos de la estructura territorial y de canales integradores del resto de las infraestructuras lineales. La propuesta del PIOT se conforma a través de la definición de la red viaria y de transportes insular así como por los puertos y aeropuertos que canalizan las comunicaciones con el exterior.

Junto con la definición de modelo territorial y de sus componentes básicos, el PIOT establece también los criterios que han de guiar la elaboración de los diferentes instrumentos de planeamiento, y en particular los de los Planes Especiales de Ordenación de Infraestructuras y equipamientos, a los que se dedica el Capítulo 2 del Título I.

Cada Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y de Equipamientos (en adelante PTEOIE) tiene por finalidad la planificación de una determinada red de infraestructuras o equipamientos, completando las determinaciones que el PIOT, en su caso, establezca al respecto.

Con carácter indicativo, y a los efectos de servir de guía para la posterior redacción de los Planes, el PIOT establece cuál ha de ser el contenido genérico y mínimo de los PTEOIE, que se estructura en cinco epígrafes fundamentales:

- Información y diagnóstico.
- Criterios y objetivos.
- Modelo de Implantación.
- Normas e instrucciones técnicas.
- Líneas y programas de actuación.

Con respecto a la primera fase, de información y diagnóstico, los PTEOI habrán de cubrir los siguientes aspectos:

- Con carácter previo, el Plan incluirá la relación y definición de todos los elementos que conforman la categoría de equipamientos o de infraestructuras objeto de su ordenación. En base a las características específicas de funcionamiento de la categoría de equipamientos o de infraestructuras de que se trate, el Plan definirá para cada una su ámbito de servicio y su consiguiente integración en un nivel determinado de ámbito territorial.
- El Plan contendrá un estudio informativo con carácter de inventario de las infraestructuras o equipamientos existentes de ámbito municipal o superior, indicando, para cada elemento, sus características materiales y técnicas, ubicación precisa, estado de conservación, función en la red, problemática y cuantos otros aspectos fueran relevantes.
- La información se complementará con un estudio de la evolución de los datos de servicio de la categoría de equipamientos o infraestructuras de que se trate durante un periodo suficientemente significativo; en la medida de lo posible, dicho estudio deberá desagregarse por ámbitos territoriales, coherentes con los propios de la red de servicio. Tomando como base la evolución estudiada, así como los indicadores de crecimiento de los distintos sectores de actividad, se elaborarán las pertinentes hipótesis de necesidades de servicio para distintos horizontes temporales.

A partir del conocimiento de la situación existente y de las previsiones respecto a futuras necesidades de servicio, el Plan establecerá el Modelo de implantación de la red dotacional o de infraestructuras de que se trate concretando los objetivos básicos que se establecen en el PIOT en los capítulos 2 y 3 del Título III.

El Plan debe igualmente contener una regulación normativa de los elementos de su competencia de ordenación, señalando especialmente las condiciones técnicas y de servicio que deben cumplir, así como aquellas otras referidas a sus condiciones de ejecución.

Por otra parte, el PTEOI, en su caso, establecerá el contenido de las distintas figuras de planeamiento a través de las cuales se desarrollen sus determinaciones, en orden a definir la ubicación territorial de los elementos que no defina expresamente. Asimismo, establecerá condiciones relativas a la formulación de los proyectos de las distintas infraestructuras o de los equipamientos de que se trate.

Por último, el PTEOI incluirá la programación de las acciones necesarias para cumplir sus objetivos. Para cada uno de los elementos de nivel supramunicipal se señalarán explícitamente las intervenciones a realizar (sean de nueva ejecución o

sobre elementos existentes), el modo de acometerlas, los agentes responsables, la valoración aproximada y su adscripción temporal, que podrá ser fija o variable mediante el establecimiento "a priori" de condiciones objetivamente verificables en cada momento.

Específicamente el PIOT hace referencia a la elaboración de Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero, etc.), con el objeto de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo.

Como ya se ha comentado, en dichos planes habrá de analizarse la posible implantación de líneas ferroviarias en tres zonas concretas de la isla:

- Área Metropolitana de Santa Cruz - La Laguna.
- Corredor Norte, que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.
- Corredor Sur, que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla.

Se especifica igualmente que la implantación de estos sistemas alternativos conllevará un replanteamiento del transporte público de guaguas de tal forma que ambos den un servicio coordinado y complementario.

La definición de los trazados deberá hacerse basándose en un estudio de movilidad del área a la que se pretenda servir, así como de estudios de viabilidad técnica y económica que justifiquen su necesidad y conveniencia y su sostenibilidad en el tiempo.

La implantación del transporte alternativo se utilizará como catalizador de renovaciones urbanísticas y como herramienta para reconducir el esfuerzo urbanizador hacia los núcleos principales del sistema insular de asentamientos urbanos definido por el PIOT.

1.2.2.3. Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral Suroeste de la Isla de Tenerife (Tramo 2)

El PTPO del Litoral Suroeste de la isla de Tenerife (Tramo 2), en la actualidad en fase de Avance, parte de la definición de la comarca del mismo nombre definida por el PIOT como la "franja de la vertiente suroeste de la isla acotada por el macizo de Tenorio al noroeste, y, al sureste, por el de Adeje y la alineación Roque del Conde-

Guaza-Rasca. El límite norte lo define el borde del Valle de Santiago con el macizo de Teno hasta el entorno de Erjes; el sureste se hace coincidir con la división municipal entre Adeje y Arona; el este (superior) con los Espacios Naturales de La Corona Forestal y del Chinyero. Comprende partes de los municipios de Santiago del Teide, Guía de Isora y Adeje". El PTPO abarca por su parte desde el límite sur de La Caleta de Adeje hasta el Parque Rural de Teno, en una franja de una anchura de aproximadamente 500 m, tierra adentro.

El PTPO define dentro de este ámbito los siguientes Sectores:

1. LA CALETA
2. ACANTILADOS DE ADEJE
3. AREA TURÍSTICA PLAYA PARAÍSO - CALLAO SALVAJE
4. ERQUES – ACANTILADOS DE ISORANA
5. PLAYA SAN JUAN – ALCALÁ
6. LLANO DE LA JAQUITA - PUNTAS BLANCAS
7. AREA TURÍSTICA DE PUERTO SANTIAGO – LOS GIGANTES

El PTPO realiza un análisis de la franja costera partiendo de un análisis paisajístico en términos de usos del suelo (sistema urbano, actividad agrícola, suelo urbano y actividades de ocio) y de las previsiones de desarrollo urbano, basadas en la red viaria, en la clasificación y calificación del Suelo en el Planeamiento General y en la previsión de obras en el borde litoral.

De este diagnóstico emanan características particulares de la franja costera suroeste en el contexto insular:

- Es el espacio territorialmente más alejada de los grandes centros urbanos.
- Es el área con mayores expectativas del sistema turístico insular, puesto que se encuentra ubicada en una zona de valores paisajísticos considerables; y
- Es el área más accesible desde las islas occidentales y por tanto con mayor capacidad para jugar el papel de cabeza de puente con ellas, a lo que corresponde la propuesta del nuevo Puerto de Fonsalía.

Ello se completa con un diagnóstico ambiental que en el que se subrayan los impactos existentes en la zona, los problemas asociados tanto a la pérdida de la naturalidad de los ecosistemas (degradación de la vegetación, introducción de especies invasoras, etc.), como a la sobreexplotación de recursos (ocupación excesiva del suelo, falta de agua para abastecer el crecimiento previsto, etc.), así como problemas de contaminación (contaminación hídrica, ruido), etc.

El diagnóstico concluye con la definición de las limitaciones de uso derivadas de algún parámetro ambiental tales como el alto valor paisajístico de las unidades, del interés para la conservación y científico de los elementos biológicos y de áreas ricas en biodiversidad, del interés productivo o científico de los suelos, de los valores patrimoniales o de la existencia de elevadas pendientes.

El modelo de ordenación propuesto parte de la definición de una serie de objetivos y criterios generales sobre la protección de los espacios naturales, la explotación turística de la zona, sobre el sistema viario y de transporte, etc. En función de dichos objetivos el PTPO plantea una serie de alternativas en relación con los modelos de:

1.2.2.3.1. El sistema viario y de transporte

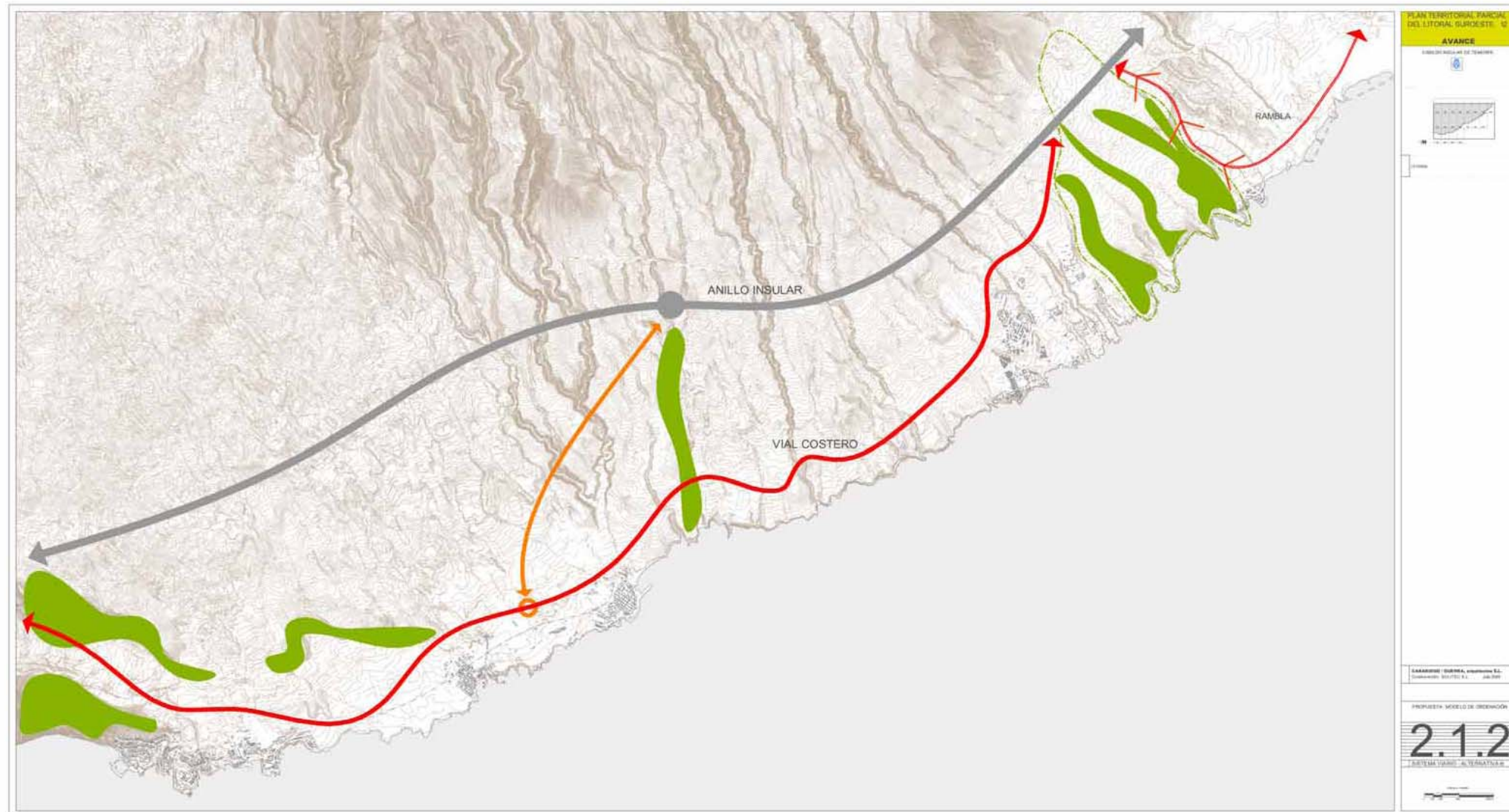
Se plantean tres alternativas:

- La propuesta del PIOT, con un esquema de traza longitudinal paralelo a la costa donde se localizarían los dos ejes fundamentales:
- El corredor suroeste (continuación de la TF-1), viario de más alto rango, que completaría el anillo de circunvalación insular, y
- El eje costero, de desarrollo cercano a la costa, que intentaría estructurar los núcleos urbanos de litoral, tanto sean estos de carácter turístico, como tradicional.

El esquema se terminaría de definir con dos estructuras complementarias de carácter transversal a la anterior, una, que conectaría el corredor principal de media ladera con la nueva centralidad de Fonsalía, y otra, que estaría formada por los diversos tramos de menor entidad y perpendiculares a la costa dirigidos a resolver la conexiones entre los dos corredores principales.

Asume la propuesta del PIOT combinada con estructuras puntuales "en peine", cuando la continuidad viaria afecta a espacios que no exigen, y para los que no se recomienda, su penetración.

Ilustración 1.4. Propuesta de sistema viario y de transporte para el ámbito de estudio del modelo de ordenación del PIOT de Tenerife



Fuente: Avance del Plan Territorial Parcial del Litoral Suroeste

1.2.2.3.2. Las expectativas de transformación del suelo

En esta dirección, el modelo de ordenación que se propone se apoya en una cuádruple estrategia que combina operaciones:

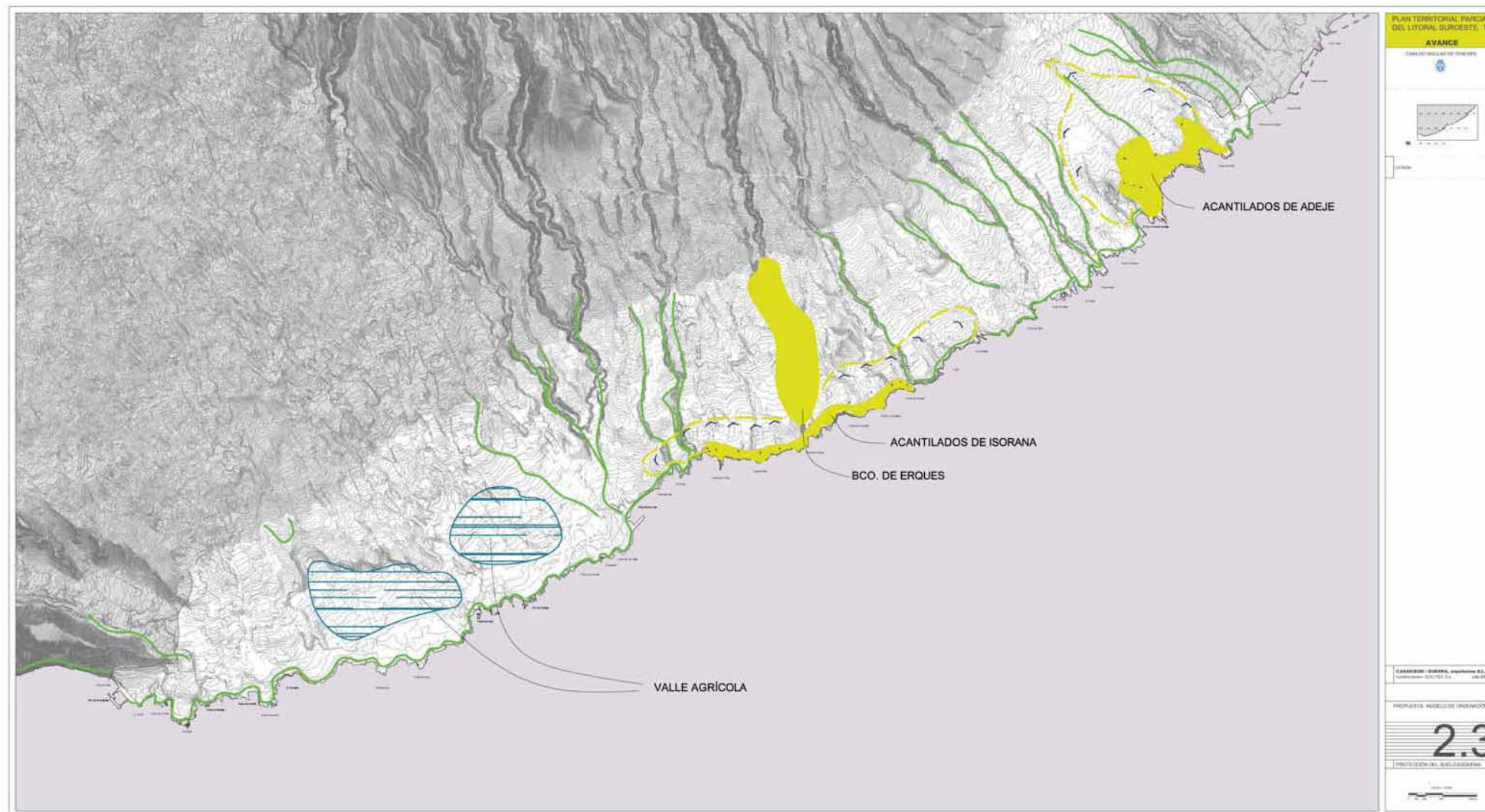
- de consolidación (compactación del suelo ocupado mediante el llenado de los vacíos existentes en las áreas consolidadas),
- de desarrollo (que se concentran exclusivamente en la nueva centralidad de Fonsalía),
- de crecimiento interno (de compactación, de apoyo a los núcleos tradicionales costeros, de apoyo a las urbanizaciones turísticas de litoral, y reservas de suelo para acampadas) y

- de rehabilitación (núcleos tradicionales costeros, y rehabilitaciones generales de aplicación a las urbanizaciones turísticas de litoral).

1.2.2.3.3. La protección del espacio natural

La propuesta de protección del espacio litoral del plan, queda establecido por la yuxtaposición de los diferentes tipos de protección provenientes de otros instrumentos de planeamiento de rango superior, así como otros nuevos que también se consideran protegibles, a partir de los resultados de la información previa del Plan, y de su papel en el conjunto del área de actuación.

Ilustración 1.5. Propuesta de protección del espacio natural para el ámbito de estudio del modelo de ordenación del PIOT de Tenerife



Fuente: Avance del Plan Territorial Parcial del Litoral Suroeste

La propuesta se instrumentaliza desde el punto de vista urbanístico con la definición y regulación de:

- **Áreas de desarrollo:** En lo que se refiere a la nueva centralidad de Fonsalía, se potencia con el traslado del tramo del eje costero ladera arriba y la previsión de un área de expansión residencial ligada a la nueva centralidad. La hipótesis que el plan baraja es que la nueva centralidad propuesta va a generar en su entorno una demanda residencial que él mismo debe prever y controlar morfológicamente.
- **Áreas de crecimiento:** Las áreas de crecimiento se concentran en el Puertito de Adeje, Rocabella, Hoya Grande SAU, Hoya Grande III en el término

municipal de Adeje y Villa Erqués, Costa de San Juan, La Jaquita y Cueva del Polvo en Guía de Isora.

- **Áreas de rehabilitación:** Se proponen operaciones de rehabilitación urbana en todos los asentamientos de litoral existentes, tanto en los núcleos tradicionales como en las urbanizaciones turísticas. También se proponen operaciones de rehabilitación en algunas edificaciones o instalaciones aisladas, ligadas con anterioridad a la actividad agrícola o pesquera.
- **Áreas de acampada:** Área de Puntas Blancas, con una superficie de 31,50 has.

- Áreas de especial protección:
 - “Sitio de Interés Científico de La Caleta” (Ley del Territorio, 2000). Comprende el espacio litoral entre Bajas de Adeje y El Pris o Puertito de Adeje.
 - “Sitio de Interés Científico de Acantilados de Isorana” (Ley del Territorio, 2000). Comprende el espacio litoral entre Punta del Cangrejo y Punta de Tijera y contiene Punta La Cordonera, Punta de la Isorana, Puntilla de Erqués, y Callao Gordo.
 - “Paisaje Protegido de Barranco de Erques” (Ley del Territorio, 2000). Comprende el espacio correspondiente al barranco que queda incluido en los límites del plan.

A estas áreas se añaden los barrancos de Gui, de San Juan, de la Rabiona, de Chabugo, de las Moradas, de las Barandas, de Pinque, de las Salinas y del Burro.

En tercer lugar se encuentran los bordes litorales, urbanizados o no, protegidas por la Ley de Costas, con condiciones específicas para cada caso. La Categoría de suelo se denomina “Áreas de Protección del Borde Costero”.

Y, por último, se incluye el Suelo de Protección Económica, definido en el Plan Insular, en relación con las superficies de producción agropecuaria, cuya Categoría se denominan en el Plan se denomina “Áreas de Protección Común”.

El Plan se completa con una propuesta de Medidas Correctoras definidas en relación con:

- Los usos de infraestructura y usos recreativos.
- Las áreas residenciales, turísticas, dotacionales y terciarias.
- Los usos industriales y de infraestructura portuaria.
- Las determinaciones a las que deben sujetarse las construcciones e instalaciones en el medio natural.

1.2.2.4. Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur.

Con fecha de 27 de marzo de 2009, el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife aprobó definitivamente el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (BOC Nº 094. Martes 19 de mayo de 2009).

El PTEOI del Tren del Sur tiene como principal objeto, tal y como queda definido en el PIOT (Título I, Sección 5ª), “la planificación de la infraestructura ferroviaria, completando las determinaciones del PIOT”, para integrar y coordinar las actuaciones relacionadas y derivadas de ella. El objetivo principal que guía la construcción del Tren del Sur es la consecución de un enlace eficaz con velocidades

comerciales competitivas para el impulso de las relaciones en el corredor sur de la isla, entre el área metropolitana de Santa Cruz y las zonas turísticas de Arona y Adeje, sin olvidar la integración eficaz de las consideraciones medioambientales y el aprovechamiento de las oportunidades de desarrollo que puedan derivarse de esta acción.

Una vez definidos los fundamentos legales, el objeto, y el alcance del Plan, éste define los objetivos de movilidad hacia los que debe tender el futuro sistema de transporte insular para el que el Tren del Sur es una pieza clave. Estos objetivos, aunque globalmente interrelacionados se dividen en: ambientales, territoriales, de transporte y socioeconómicos.

Tras un análisis y diagnóstico de los elementos que deben considerarse en la definición del modelo de transporte en el corredor sur de la isla (medio natural, usos actuales del suelo y sistemas de núcleos y asentamientos) se consideran igualmente los actuales sistemas de infraestructuras de transporte, los principales factores que determinan la movilidad y los rasgos principales del transporte en el escenario actual.

El análisis y diagnóstico aportados sientan las bases para el análisis de modos de transporte alternativos, de media-alta capacidad, que sean capaces de dar mejor respuesta a las necesidades de movilidad, actuales y futuras de la población, respetando los valores medioambientales e introduciendo, paulatinamente, el camino hacia la sostenibilidad, como elemento esencial de su planteamiento.

El PTEOI plantea como Alternativa 0 la situación actual, a partir de la cual, y pensando en los posibles sistemas viables que puedan dar soluciones a medio y largo plazo a los problemas de movilidad del corredor, se han establecido dos alternativas más. La primera supone el mantenimiento del sistema de transporte de viajeros por carretera, mejorando las condiciones de la infraestructura, de la flota y del propio sistema y, la segunda, introduce un nuevo modo de transporte en el escenario insular, apostando por el ferrocarril y estudiando su viabilidad y oportunidad.

La alternativa 1 se basa en la construcción de una plataforma reservada para guaguas, contigua a la actual TF-1 desde Santa Cruz de Tenerife hasta Las Américas. Se mantiene en este caso el modo predominante hasta el momento para el transporte colectivo de viajeros en la isla, la guagua, pero se la separa de uno de los problemas que más influyen en su calidad: la congestión. Ello supone una ampliación de calzada en ambos sentidos de la autopista, sobre el que circularía una flota de autobuses compuesta por coches de unas 50 plazas, mejores para la explotación de líneas interurbanas que los articulados de mayor capacidad

Como segunda alternativa de modo de transporte para establecer la comparación con el escenario 0 supuesto, se plantea la ejecución de una línea de ferrocarril con los mismos puntos de origen (Santa Cruz) y destino (Las Américas, estación Costa Adeje) y un trazado también paralelo a la autopista TF 1, con inicio en la estación de Guaguas en Santa Cruz de Tenerife. Con una longitud de unos 80 kilómetros, la línea se diseña con los requerimientos técnicos necesarios para realizar el recorrido en un tiempo aproximado de 45 minutos, habiendo realizado cinco paradas intermedias: Acorán, Candelaria, San Isidro, Aeropuerto Sur y Los Cristianos.

Las principales conclusiones que se desprenden del análisis multicriterio realizado para la selección del modelo de transporte son:

- La solución de transporte basada en el modo ferroviario resulta la de mayor eficacia en comparación con la basada en la plataforma reservada para guaguas.
- Estas diferencias están basadas, en lo que se refiere al análisis cuantitativo, en una considerable reducción de tiempos de viaje y disminución de las externalidades y costes de explotación, características ambas inherentes al modo ferroviario. La diferencia de inversión favorece ligeramente al modo plataforma reservada, aunque cuando se efectúan los cálculos relativos a la amortización en la vida útil con valor residual, esta diferencia se reduce considerablemente.
- En el análisis cualitativo las ventajas del modo ferroviario son indudables ya que se trata del modo de transporte con más posibilidades de desarrollo dentro de parámetros ambiental y socialmente sostenibles.
- Adicionalmente debe considerarse que la plataforma reservada dispone de una capacidad residual acotada y que en algunas ciudades en las que se ha implantado este modo, el sistema está saturado sin posibilidades de crecimiento.

Decantado el modelo de transporte por el modo ferroviario, el PTEOI plantea la definición de corredores de trazado. Se analizaron fundamentalmente dos corredores:

- El TF-1, que discurre prácticamente paralelo a la costa y a la autopista TF-1 en todo su recorrido entre Santa Cruz y Las Américas.
- El TF-822: coincidente con el primero en sus tramos inicial y final, se despega del mismo a la altura de Candelaria para buscar la medianía en la carretera general del sur o TF 822, y volver a unirse al "Corredor TF 1" a la altura de San Isidro.

Una vez seleccionado el corredor TF-1, se procede a la generación de trazados con los que intentar recoger los diferentes objetivos planteados, proponiendo distintos recorridos y formas de acceso ferroviario a los núcleos poblacionales y estratégicos de importancia situados entre Santa Cruz y Las Américas.

El Tren del Sur, en el trazado seleccionado entre Santa Cruz de Tenerife y Costa Adeje, tiene una longitud total aproximada de 80 kilómetros, habiéndose estimado el tiempo de viaje entre Santa Cruz y el Aeropuerto Reina Sofía en 33 minutos, y en 45 minutos entre Santa Cruz y Las Américas. El trazado queda dividido en tres tramos de características homogéneas:

- Tramo 1. Guaguas-Tabaiba: El inicio se sitúa en la estación soterrada del intercambiador de Guaguas, facilitando así la intermodalidad con los servicios de guaguas y metro ligero. A partir de aquí el trazado discurre próximo a la costa. Este tramo discurre por zonas densamente pobladas y topográficamente adversas para el ferrocarril y obliga a la ejecución de una infraestructura de elevado coste en la que se incluyen túneles, falsos túneles y viaductos. La longitud total de este primer tramo es de 12.398 m.
- Tramo 2. Tabaiba-San Isidro. Dadas las escasas dificultades orográficas y la ausencia de núcleos urbanos, la solución discurre básicamente paralela a la autopista TF-1, que se adapta perfectamente a la velocidad de 220 km/h sin incremento de coste adicional y suponiendo una reducción considerable en el tiempo total de recorrido. La longitud de este tramo es de 44.002 m.
- Tramo 3. San Isidro-Las Américas Sur. Justo en el inicio de este tramo se proyecta en superficie la estación de San Isidro. Desde aquí el trazado se separa de la autopista, descendiendo rápidamente en dirección sur hacia el aeropuerto, al que atraviesa con un largo falso túnel. En las inmediaciones de la terminal se ubica una estación soterrada. Al final del tramo se ubica la estación soterrada de Las Américas. El trazado continúa soterrado con dirección norte, lo que permitirá el futuro estudio de su continuidad por la costa oeste de la isla. El desarrollo de este tramo en zonas densamente pobladas y con importantes valores ambientales obligan a la ejecución de una infraestructura de elevado coste, recurriendo a túneles y falsos túneles, sin que en este caso sea determinante la topografía. La longitud del tramo es de 23.138 m.

En síntesis, la mayor parte del trazado que configura el nuevo Tren del Sur se ha estructurado en función de la velocidad máxima de diseño para la que se ha definido (220 km/h), con explotación en ancho internacional y tráfico de viajeros, lo que permitirá establecer circulaciones entre Santa Cruz y Las Américas en un tiempo aproximado de 45 minutos.

En el PTEOI se definen igualmente acciones denominadas de "Ámbito Estratégico", es decir, que sin estar directamente relacionadas con la ejecución del ferrocarril, tienen una importancia decisiva para el cumplimiento de los objetivos planteados. Dentro del ámbito estratégico se han diferenciado dos niveles mediante los que clasificar las propuestas de intervención: el territorial y el ambiental.

En el nivel territorial se han diferenciado tres tipos de intervenciones definidas como:

- Matizaciones en Áreas de Regulación Homogénea: consistentes básicamente en modificar el planeamiento para dotar de densidad residencial al entorno de las estaciones.
- Relaciones con Operaciones Estratégicas: tendentes a dotar esos suelos de mejores conexiones en transporte público con las paradas del Tren del Sur.
- Modificaciones en trazados de líneas de guaguas: destacando la supresión de las líneas 110, 341,115, 116, 130,122 y 124 y disponiendo que en cada municipio, las líneas que conectan dos o más núcleos de población pasarán por la estación ferroviaria que se encuentre más próxima a su itinerario. Si el itinerario de una línea se realiza en dos o más municipios se propone que tenga parada en la(s) estación(es) ferroviaria(s) más próxima.

El nivel ambiental incluye las que se han considerado de mayor significación territorial en relación con la prevención y corrección de las afecciones ambientales a lo largo del proceso de ejecución de la infraestructura ferroviaria. Se incluyen tan sólo aquellas cuya significación territorial las hace apropiadas para ser clasificadas en este apartado y en ambos casos están relacionadas con la afección directa al relieve y, por extensión al entorno natural. Se han denominado:

- Montaña de Guaza.
- Cruces de Barrancos

El PTEOI se completa con una Normativa estructurada en:

- Capítulo I. Normas Generales
- Capítulo II. Normas de Protección Ambiental
- Capítulo III. Normas Particulares del Sistema Ferroviario
- Capítulo IV. Interacción con el planeamiento territorial y urbanístico

El Anuncio de 27 de abril de 2007, relativo a la aprobación definitiva del "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", publicado en el Boletín Oficial de Canarias núm. 87, miércoles 2 de mayo de 2007, incluye en el punto quinto del acuerdo que "El Excmo. Cabildo Insular de Tenerife iniciará los estudios pertinentes para la posible ampliación del corredor ferroviario hasta el futuro Puerto de Fonsalía".

1.2.2.5. Planeamiento Urbanístico de los términos municipales afectados.

Adeje

Este municipio cuenta como figura de planeamiento vigente una Adaptación de las Normas Subsidiarias al Decreto Legislativo 1/2000. Se encuentra pendiente la contratación para la elaboración del Plan General de Adeje en su fase de avance.

En la Memoria Justificativa de las Normas Subsidiarias vigentes, dentro del cuadro de sistemas generales hay un subapartado dedicado a transporte y comunicaciones, donde se refleja el suelo reservado para el viario rodado y además para el ferrocarril.

Guía de Isora

Guía de Isora cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana con adaptación plena al Decreto Legislativo 1/2000 y a las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, aprobado provisionalmente en mayo de 2009. (Acuerdo plenario de 19 de mayo de 2009).

El PGO reserva un apartado a la "movilidad y accesibilidad" en el que se desarrolla la red viaria municipal, haciendo hincapié en el futuro anillo insular y el viario para acceder al Puerto de Fonsalía, desarrollado en el punto de Redes viarias. Por último, en el punto de principales elementos del sistema general de infraestructuras, si bien se centra en el Puerto de Fonsalía, menciona la Estación de Transporte Público de Guía de Isora, ya existente y que ocupa una superficie de 1.735 m².

En la Tabla 3 se resume la situación del planeamiento urbanístico en el ámbito de estudio en el momento de redactar la presente memoria.

Tabla 1.2. Situación del planeamiento urbanístico en el ámbito de estudio

Municipio	Figura de planeamiento
Adeje	Adaptación de las Normas Subsidiarias al Decreto Legislativo 1/2000. En la actualidad y con fecha de 4/11/2009 se ha publicado el concurso para la licitación del Avance del Plan General de Ordenación (Adaptación Plena a la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias, las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias y el Plan Insular de Ordenación).
Guía de Isora	Plan General de Ordenación Urbana (Aprobación Provisional) de la adaptación plena al D.L. 1/2000 y a la Ley 19/2003 de Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias (acuerdo plenario de 19 de mayo de 2009).

Fuente: Elaboración propia

Las adaptaciones realizadas en los planeamientos de ambos municipios permiten el establecimiento de tres grandes clases de suelo:

- Suelo Rústico
- Suelo Urbano
- Suelo Urbanizable

La clasificación del Suelo Rústico en distintas categorías, aunque con ligeras matizaciones en cuanto a su denominación y en cuanto su regulación, se adapta a las tres clases esenciales de suelo definidas por el PIOT en sus Áreas de Regulación Homogénea, en correspondencia con lo dispuesto en el DL 1/2000:

- Suelo Rústico de Protección Ambiental
- Suelo Rústico de Protección de los Valores Económicos
- Suelo Rústico de Protección Territorial

Así como otras tres categorías cuya justificación se encuentra en su capacidad para admitir usos de naturaleza urbana o infraestructuras y equipamientos de carácter estratégico:

- Áreas de interés estratégico
- Áreas urbanas
- Áreas de expansión urbana

Para una mejor interpretación se ha realizado una homogeneización de las distintas clasificaciones que regulan el suelo en este corredor y que quedan reflejadas en el plano 1.7 del Documento nº 3 Cartografía del presente Plan Especial.

Se han cartografiado cinco grandes categorías de suelo, que se describen a continuación:

A. SUELO RÚSTICO

El suelo rústico está conformado por los terrenos que se incluyen en esta clase al concurrir en ellos alguna de las condiciones, circunstancias o valores determinados para dicha clasificación en la legislación, urbanística ambiental o sectorial; o por considerarse conveniente preservarlos de acuerdo al modelo territorial elegido.

Se han establecido dos grandes categorías de suelo rústico: Suelo Rústico de Protección y Suelo Rústico de Asentamientos.

El Suelo Rústico de Protección es aquél que por sus valores ambientales, naturales, productivos, culturales, territoriales o paisajísticos precisa de especial protección. En función de dichos valores se ha discriminado entre:

Por sus valores naturales o culturales precisados de protección ambiental:

- Suelo Rústico de Protección Natural
- Suelo Rústico de Protección Paisajística
- Suelo Rústico de Protección Costera
- Suelo Rústico de Protección de Entornos (en este caso para la preservación de las perspectivas y de los procesos ecológicos de Espacios Naturales Protegidos).
- Suelo Rústico de Protección Cultural

Por sus valores económicos y para el establecimiento de infraestructuras:

- Suelo Rústico de Protección Agraria
- Suelo Rústico de Protección Hidrológica
- Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras
- Suelo Rústico de Protección Territorial

Se incluyen en esta última categoría los terrenos que en el modelo de ordenación territorial no ostentan una vocación específica que exija la protección de sus valores naturales o productivos, ni forman parte del sistema de núcleos urbanos, pero que constituyen una reserva fundamental de un recurso escaso como es el territorio disponible y en especial del valor del medio rural no ocupado, así como la salvaguarda de su capacidad de sustentación de desarrollo urbanístico.

El criterio general en el Suelo Rústico de Protección es el mantenimiento o la mejora de los valores que le han hecho acreedor de tal protección, por lo cual y por lo general se consideran usos característicos del suelo rústico:

- Los que engloban actividades productivas agropecuarias (agrícolas y ganaderas.)
- La defensa, conservación, mejora y rehabilitación del medio natural.

Se prohíben en ellos las edificaciones, las infraestructuras y los movimientos de tierras. Sin perjuicio de lo dicho anteriormente pueden considerarse compatibles en el suelo rústico, con las salvedades o limitaciones que establece cada una de las figuras de planeamiento consideradas para cada categoría del Suelo Rústico, y cuyo emplazamiento sea necesariamente en dicha clase de suelo, y que, en la mayoría de los casos, se legitimen a través de las figuras de Calificación Territorial o Proyecto de Actuación Territorial, entre otros que no interesan a los objetivos del presente trabajo, la ejecución y el mantenimiento de las obras públicas de infraestructuras y de las dedicadas a la conservación del medio físico y del paisaje.

Por su parte el Suelo Rústico de Asentamientos, distinguiendo entre asentamientos agrícolas y rurales, se define por la existencia y necesaria preservación de formas tradicionales de poblamiento rural. Se denominan Asentamientos Rurales a las entidades de población existentes en suelo rústico con mayor o menor grado de concentración, generalmente sin vinculación actual con actividades primarias, cuyas características no justifican su clasificación y tratamiento como suelo urbano. El Suelo rústico de asentamiento agrícola, se refiere por su parte a áreas de explotación agropecuaria en las que haya tenido lugar un proceso de edificación residencial relacionado con dicha explotación, definiéndose para la ordenación, con la debida proporción, entre la edificación y la actividad agropecuaria correspondiente.

B. SUELO URBANIZABLE

Se incluye en esta clase de suelo los susceptibles de transformación, mediante su urbanización y que sirvan de soporte del desarrollo urbanístico de los distintos municipios, no siendo edificables hasta que no se ejecute la urbanización de su planeamiento parcial. El suelo Urbanizable pasará a Urbano mediante la ejecución del planeamiento parcial y a medida que se realicen los elementos de urbanización previstos y se cumplan las obligaciones de los propietarios y otros agentes actuantes.

El artículo 53 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias distingue entre:

- Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado: cuando se ha producido directamente su ordenación pormenorizada.

- Suelo Urbanizable Sectorizado no Ordenado: cuando no se ha producido ordenación alguna. Este suelo puede adoptar alguna de las siguientes categorías: turístico, estratégico, (que es el reservado por el planeamiento para la localización o el ejercicio de actividades industriales o del sector terciario relevantes para el desarrollo económico o social) y diferido, integrado por el restante suelo urbanizable no sectorizado.

C. SUELO URBANO

Este suelo está conformado por:

- Aquellos terrenos, integrados o ser susceptibles de integrarse en la trama urbana, bien porque ya están transformados por la urbanización, bien porque ya están consolidados por la edificación, al ocupar la misma al menos dos terceras partes de los espacios aptos para ello.
- Aquellos que, en ejecución del planeamiento urbanístico, hayan sido efectivamente urbanizados de conformidad con sus determinaciones.

Se han discriminado distintas categorías:

- Suelo urbano consolidado: conformado por aquellos terrenos que cuenten con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales y suministro de energía eléctrica, en condiciones de pleno servicio tanto a las edificaciones preexistentes como a las que se hayan de construir, además de aquellos terrenos que contando con los anteriores servicios dispongan también de los de pavimentación de calzada, encintado de aceras y alumbrado público.

- Suelo urbano no consolidado: integrado por el restante suelo urbano.

En cualquiera de estas dos categorías es posible encontrar:

- Suelo Urbano de interés cultural, por contar con elementos de patrimonio arquitectónico o etnográfico, formen o no conjuntos y estén o no declarados bienes de interés cultural.
- Suelo Urbano de renovación o rehabilitación urbana, por quedar sujeto a operaciones que impliquen su transformación integrada.

D. SISTEMAS GENERALES

Los Sistemas Generales constituyen elementos fundamentales del modelo de organización y de la ordenación urbanística estructural que los instrumentos de planeamiento urbanístico definen para cada municipio. Se trata de espacios

reservados para el establecimiento de infraestructuras y servicios, por lo general de carácter público, pero que también pueden ser de titularidad privada. Pueden situarse bien sobre "Suelo No Urbanizable de Sistemas Generales" o sobre cualquier otra categoría de ordenación, siendo las más frecuentes el Suelo Urbano Consolidado y No Consolidado. Es frecuente igualmente que se califiquen como Suelo Rústico de Protección Económica de Infraestructuras y Equipamientos.

E. ÁREAS SUSPENDIDAS SEGÚN ACUERDOS DE LA COTMAC

Se trata, por lo general, de Planes Parciales de Suelo Urbanizable Sectorializado no Ordenado que, por una razón u otra, no cuentan con la aprobación de la COTMAC para su posterior desarrollo.

1.2.3. Documentos de definición de infraestructuras

1.2.3.1. Plan Estratégico del Transporte de Canarias

El Plan Estratégico de Transporte de Canarias (PETCAN) es una figura de planeamiento que tiene su origen en las Directrices de Ordenación General aprobadas por la Ley 19/2003 de la Comunidad Autónoma de Canarias (Título V, "Infraestructuras y Transporte"; Capítulos I a VI; Directrices nº 81 a 102).

El PETCAN se plantea tres objetivos fundamentales:

- Contribuir, al desarrollo, articulación y optimización de los tres elementos que configuran la oferta multimodal de transportes (infraestructuras, servicios y sector productivo).
- Contribuir a la mejor ordenación de las demandas de movilidad de viajeros y mercancías.
- Contribuir, en consecuencia, a que la oferta multimodal de transportes atienda a las demandas de movilidad en condiciones apropiadas de calidad y de coste y con una perspectiva sostenible a medio y largo plazo.

En su concreción en la isla de Tenerife el PETCAN parte de un análisis de la movilidad de basado en su división en 7 zonas: Candelaria, Güimar, Arona, Icod, La Orotava, Tacoronte y Santa Cruz-La Laguna.

El análisis de la movilidad realizado establece que la isla de Tenerife se encuentra claramente polarizada en dos áreas generadoras de actividad y por ende de movilidad obligada, que son Santa Cruz-Laguna y Arona. La Orotava aparece

bastante equilibrada en equipamientos aunque no es capaz de retener los viajes obligados, debiendo desplazarse hacia Santa Cruz y Arona. La movilidad no obligada (ocio y compras) tiene como núcleo principal el área capitalina y desde los últimos años el aumento de superficie comercial en La Orotava ha actuado de manera positiva en la contención de viajes por este motivo hacia la capital.

El modelo conceptual que se plantea en el Plan Insular de Ordenación consolida esta estructura y ha sido elaborado a partir del reconocimiento y aceptación de las pautas que han dirigido los procesos de transformación territorial y de la estructura consolidada, fomentando su reforzamiento y limitando los procesos que tienden a desvirtuarla.

El PETCAN analiza posteriormente el sistema de transportes de Tenerife, que está basado en la red de carreteras, donde coexisten el vehículo privado, el transporte público de pasajeros regular y discrecional y el transporte discrecional de mercancías, que sirve como colector y distribuidor de viajes de media larga distancia, hacia y desde la Red Transcanaria de Transportes (RTT). En el momento de su redacción estaba ya en estudio el proceso implantación de corredores ferroviarios al Norte y Sur de la isla, éste último con un Plan Territorial Especial aprobado en mayo de 2009.

La fase de diagnóstico, en la que en la actualidad se encuentra el PETCAN, concluye con el establecimiento de los principales problemas detectados en la isla:

- Los desequilibrios espaciales en la especialización, por ejemplo, saldos de actividades y otros aspectos, que provocan excesos de "movilidad forzada" y sobrecargas en los actuales servicios e infraestructuras.
- La mala accesibilidad desde los núcleos a media ladera a los servicios de guaguas en la Autopista Este-Sur.
- Carencia de autobuses de servicio en el Aeropuerto Sur, para aviones fuera de su horario programado.
- Características insuficientes de la conexión Garachico-Armeñime (Cierre Oeste). Estaciones de Autobuses poco funcionales en Santa Cruz, La Laguna, Puerto de la Cruz. Dificil integración del nuevo Tranvía en la Estación de Autobuses.
- Baja participación del Transporte Público en los Corredores Norte y Este-Sur.

1.2.3.2. Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte en la isla de Tenerife, en adelante PTEOTT, en redacción en el momento de elaborar el PTEOI del Tren del Norte, tiene como objetivo desarrollar el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT), en lo relativo a políticas y actuaciones públicas en materia de Transporte de Viajeros, incorporando también indicaciones relativas a políticas de movilidad. El PTEOTT se plantea pues, ante todo, integrar y desarrollar las directrices y actuaciones referidas al transporte público.

El proceso de elaboración del PTEOTT puede resumirse en tres hitos fundamentales:

- El AVANCE DEL PLAN, que se formaliza tras un análisis en profundidad de la situación actual y el planteamiento de unas propuestas de futuro. Constituye la fase preliminar, siendo el único elemento disponible en la actualidad.
- El DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL, que incorporará al Avance los resultados de la participación ciudadana y otros elementos necesarios (desarrollos técnicos, memoria ambiental, normativa, programación y financiación,...).
- La resolución de ALEGACIONES, y el seguimiento del proceso POLÍTICO Y ADMINISTRATIVO hasta la aprobación definitiva del PTEOTT.

El Documento de Avance del PTEOTT presentado en el verano de 2009, se estructura en dos grandes bloques: la Memoria y Planos de Información y la Memoria y Planos de Ordenación. En el momento de la redacción del PTEOIE del Tren Norte, está disponible únicamente la Memoria y los Planos de Información, denominada Fase A.

La Memoria de Información se presenta dividida en nueve partes:

1. Marco jurídico-administrativo del PTEOTT. Establece las competencias de la Comunidad Autónoma en materia de transporte y de los Cabildos Insulares, desde el punto de vista del transporte por carretera, del ferrocarril y de la Ordenación del Territorio.
2. Marco urbano y territorial. En este epígrafe se realiza un análisis de las Directrices de Ordenación General y de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (Ley 19/2003, de 14 de abril) en relación con las políticas y medidas relativas al transporte que en ellas se contienen. Se elabora igualmente un análisis de Plan Insular de

Ordenación de Tenerife (PIOT) resaltando los criterios que de él emanan para la elaboración del PTEOTT y las interrelaciones y condicionantes que surgen en relación con el modelo de ordenación territorial (MOT) y los modelos de ordenación comarcal (MOC). Este análisis a pequeña escala se completa con la consideración del planeamiento municipal vigente. De todo ello emana una serie de condicionantes para la elaboración del PTEOTT que se hacen explícitos.

3. Infraestructuras y servicios de transporte. Este capítulo se dedica a la caracterización y el diagnóstico tanto de las infraestructuras de transporte terrestre existentes en la isla como de los servicios ofertados. Se estructura en cuatro epígrafes:

- Clasificación de la red (Viario Exterior, Red Urbana Básica, Red Urbana Local).
- Inventario del transporte público, sobre la base de información estadística y documental, la realización de trabajo de campo y la elaboración de bases de GIS y TransCad.
- Inventario de la red de carreteras, con el mismo tipo de fuentes y de tratamiento de la información
- Inventario de los aparcamientos.

4. Elementos de referencia para los viajes. El análisis de la movilidad insular se inicia con el establecimiento de una serie de indicadores representativos que reflejan los elementos esenciales y condicionantes de la demanda de transportes actual y futura, como pueden ser la población residente por núcleos, la densidad demográfica, la población residente futura estimada a partir de las previsiones del ISTAC, los empleos y la oferta de equipamientos y servicios.

Se analizan seguidamente las variables explicativas de la generación de viajes (evolución histórica de la población insular, estructura demográfica, distribución por zonas de movilidad, caracterización socioeconómica de las familias y las personas y elaboración de proyecciones a futuro). Se analizan igualmente las variables explicativas de la atracción de viajes, tales como el empleo, el turismo, la sanidad, la educación y la oferta de ocio y comercio, tanto en la situación actual, como mediante la elaboración de proyecciones a futuro.

5. Análisis de la demanda de movilidad. En el análisis de la demanda de movilidad se discrimina inicialmente entre los residentes y los no residentes. En el primer caso se analizan los aspectos socioeconómicos de la movilidad (caracterización socioeconómica de las unidades familiares, movilidad de las personas), aspectos espaciales (viajes por motivos, por modo de transporte principal, viajes atraídos y generados, viajes según motivo por modos), aspectos modales de la movilidad, cadena modal de viajes mecanizados y motivaciones en la elección modal. En el caso de la movilidad de los no residentes se analiza su procedencia, se establece el perfil del turista y se caracterizan los viajes.
6. Modelización del sistema de movilidad/transporte. La modelización del sistema de transporte se lleva a cabo a partir de la definición de la estructura del modelo de demanda, de la modelización de la oferta de transporte (red viaria y oferta de transporte público) y de la modelización de la demanda de los residentes (generación y atracción de viajes, modelos de distribución espacial, transformación de Generación-Atracción en Origen-Destino y vehículos equivalentes, modelos de reparto modal y modelo de asignación). La modelización del sistema de movilidad concluye con el establecimiento del Modelo de Reparto de Preferencias Declaradas.
7. La oferta del transporte público. En primer término se lleva a cabo un análisis de la cobertura de la demanda de movilidad (cobertura geográfica e indicadores de calidad) y de las actuales concesiones y operadores de transporte. Este análisis se completa con la determinación del coste de la oferta de transporte público. Ello permite la generación de nuevas fórmulas de prestación y la definición de los principios que deberían inspirar la nueva oferta de servicios, así como el cálculo de las necesidades financieras que ello implicaría.
8. Economía del transporte público. Este epígrafe se estructura en torno al análisis del transporte público por carretera (cuentas de los operadores en el período 2004–2007, establecimiento de indicadores técnicos y económicos, caracterización de la economía de las líneas de TITSA), que permiten establecer un diagnóstico de la situación actual y el planteamiento de posibles pautas de actuación. Se analiza igualmente el transporte público en el tranvía metropolitano (viajeros y su procedencia, viajeros transportados y viajeros previstos y cuentas de explotación). Por último, se lleva a cabo un análisis y diagnóstico de los modos y los motivos de viaje.

9. Inversiones y actuaciones previstas. La fase de avance concluye con una revisión analítica y previsión de actuaciones, referidas tanto a las realizadas en el último cuatrienio, como las diseñadas para el futuro, que se complementa con un análisis de su financiación y con el estudio de los instrumentos jurídicos existentes para la financiación del sistema.

1.3. OBJETO, ENFOQUE Y ALCANCE DEL PTEOI

De acuerdo con la Sección 5ª del Capítulo 2 del Título I del Plan Insular de Ordenación del Territorio de Tenerife, en adelante PIOT, cada Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y de Equipamientos (en adelante PTEOI) tiene por finalidad la planificación de una determinada red de infraestructuras o equipamientos, completando las determinaciones que el PIOT, en su caso, establezca al respecto.

En concreto, el PTEOI de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía tiene como objeto el análisis de las posibles soluciones para definir la prolongación del Tren del Sur desde la estación de las Américas hasta el futuro puerto de Fonsalía. Por medio de esta actuación se persigue ampliar a este ámbito los beneficios de la red ferroviaria en proceso de implantación en la isla Tenerife.

Desde el punto de vista formal y de contenido, el PIOT establece que de manera general los PTEOI adoptarán la forma e incorporarán el contenido y determinaciones propios de los Planes Territoriales Especiales de Ordenación del Decreto Legislativo 1/2000 (TRLOTENC). Con carácter indicativo, a los efectos de servir de guía para la redacción de los planes, se señalan como contenido mínimo los siguientes aspectos:

- Información y diagnóstico. Se deberán cubrir al menos tres aspectos básicos: i) Relación y definición de las infraestructuras de transporte terrestre existentes en Tenerife (considerando la definición de ámbitos de servicio y la integración en los distintos niveles o ámbitos territoriales); ii) Inventario de las infraestructuras existentes de ámbito municipal o superior (características materiales y técnicas, ubicación, estado de conservación, función en la red, problemática,...); iii) Estudio de la evolución de los datos de servicio, que complementado con los indicadores de crecimiento de los distintos sectores de actividad económica ha de permitir elaborar distintas hipótesis de necesidades de servicio para diferentes horizontes temporales.
- Criterios y objetivos. A partir del conocimiento de la situación existente y de las previsiones respecto a futuras necesidades de servicio, el Plan establecerá el Modelo de implantación de la red de infraestructuras concretando los objetivos básicos que el PIOT establece para ella.

- Normas e instrucciones técnicas. Regulación normativa, señalando especialmente las condiciones técnicas y de servicio que deben cumplir las infraestructuras ferroviarias, así como aquellas otras referidas a sus condiciones de ejecución. Asimismo, establecerán el contenido de las distintas figuras de planeamiento a través de las cuales se desarrollen las determinaciones del Plan, en orden a definir la ubicación territorial de los elementos que no defina expresamente. Finalmente, fijarán las condiciones relativas a la formulación de los proyectos y en especial la definición de límites en que deben plantearse las alternativas de cada proyecto.
- Líneas y programas de actuación. Para cada uno de los elementos de nivel supramunicipal se señalarán explícitamente las intervenciones a realizar (sean de nueva ejecución o sobre elementos existentes), el modo de acometerlas, los agentes responsables, la valoración aproximada y su adscripción temporal, que podrá ser fija o variable mediante el establecimiento "a priori" de condiciones objetivamente verificables en cada momento.

El contenido documental del Avance se indica en el artículo 11 del Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento, si bien con carácter general (para todo tipo de instrumentos de planeamiento) y desde la óptica urbanística. En concreto se exigen, como mínimo, los siguientes documentos:

- La Memoria, que incluirá los siguientes extremos:
 - a) Información urbanística que incorporará, además de la documentación establecida por el resto de la legislación urbanística, el contenido señalado en el apartado 3.b) del artículo 10 del mencionado Decreto 35/1995.
 - b) Objetivos y criterios de la ordenación del territorio, incluyendo igualmente el diagnóstico ambiental, con el contenido señalado en el apartado 3.c) del artículo 10 del mencionado Decreto 35/1995.
 - c) Examen y análisis ponderado de las diferentes alternativas contempladas, incluyendo el de los efectos diferenciales de cada una de ellas sobre el medio ambiente y su grado de adecuación a los criterios y objetivos ambientales definidos.
 - d) Justificación del modelo de desarrollo elegido y descripción de la ordenación general propuesta.

e) Esquema de normativa básica aplicable en suelo urbano, urbanizable y rústico, avanzando los principales parámetros relativos tanto a los usos prevalentes en cada uno de los sectores o categorías de suelo, como a su intensidad (densidad, edificabilidad, altura máxima y otras determinaciones significativas) y grado de compatibilidad con otros usos, así como el cuadro de medidas específicas de protección y corrección de carácter ambiental tanto en el medio urbano como en el rural.

- Los planos de información señalados en el apartado 4 del artículo 10 del Decreto 35/1995, además de los exigidos por la normativa urbanística que le es de aplicación.
- Los planos de ordenación, entre los que se distinguirá:
 - a) Plano de ordenación general, a escala adecuada, no inferior a 1:25.000, en los que se grafíen los principales sistemas generales infraestructurales, la clasificación de suelo y la calificación en las diversas categorías de suelo rústico.
 - b) Planos de ordenación de los núcleos urbanos y rurales, a escala no inferior a 1:5.000, con esquema del sistema viario y de los equipamientos generales y locales más significativos, en especial con ubicación de los parques y las principales zonas libres de dominio y uso público.

Por lo que respecta al contenido específicamente ambiental, en aplicación de diferentes artículos del citado Decreto 35/1995:

- La memoria y planos de información han de incorporar el diagnóstico ambiental y territorial correspondiente (artículos 10.3.c y 10.4.b) del mencionado Decreto 35/1995.
- Igualmente la memoria informativa recogerá el diagnóstico de la infraestructura objeto de estudio, su problemática tanto por la densidad de desplazamientos, las necesidades de comunicación con los núcleos de población, el consumo de suelo, la seguridad en la circulación y mejora de la accesibilidad, que deberá desarrollarse en base a un sistema integrado de transporte de la isla, conforme a los principios establecidos en el Plan Director de Infraestructuras de Canarias y en el planeamiento superior de aplicación.
- Del mismo modo, la memoria informativa recogerá el correspondiente inventario ambiental y la información urbanística (artículos 10.3.b y 10.4.a) del mencionado Decreto 35/1995.

- La memoria de ordenación incluirá la definición de objetivos ambientales y criterios generales (artículos 2.1 y 10.3.c) del mencionado Decreto 35/1995. Se considerarán de forma especial los objetivos y criterios ambientales establecidos en el Plan Insular de Ordenación, el Plan Director de Infraestructuras de Canarias, así como los generales que señalan las Directrices 3.1, 7 y 8 y los específicos recogidos en las Directrices 35, 94, 95 y 100 de Ordenación General, las Directrices 3 y 6 de Ordenación del Turismo, y los artículos 2.2, 3.1 y 5 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.
- Por lo que respecta al estudio y análisis de alternativas se tendrá en cuenta lo establecido en los artículos 10.3.e) (párrafo tercero), 10.4.c) y 11.1.c) del Reglamento de contenido ambiental.

La memoria y los planos de ordenación incluirán la evaluación de efectos ambientales señalada en el artículo 10.3.c) del Reglamento de contenido ambiental.

Los apartados correspondientes de la memoria, normativa, planos, estudio económico financiero y documento de programación o priorización de actuaciones desarrollarán las determinaciones sobre medidas preventivas, protectoras, correctoras o reductoras contenidas en los artículos 10.3.e) (párrafo quinto) y 10.5 a 10.6 del Reglamento de contenido ambiental.

Teniendo en cuenta los diferentes aspectos relativos al alcance y contenido comentados, desde el punto de vista formal se plantea en la práctica organizar el Avance del PTEOI de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía incorporando los siguientes documentos:

I. Memoria Informativa

Además de la contextualización del PTEOI desde el punto de vista legal y de la planificación, la Memoria Informativa consta de dos elementos esenciales:

- Las bases para la definición del Modelo Territorial del Transporte en la prolongación del corredor Sur de la Isla: marco ambiental y territorial, infraestructuras de transporte, factores determinantes de la movilidad y análisis del transporte en el ámbito de estudio.
- La síntesis del diagnóstico ambiental y territorial.

II. Memoria Justificativa (o de Ordenación)

Los elementos constitutivos de la memoria de ordenación son:

- Definición de objetivos.
- Evaluación de Alternativas. Justificación de la Alternativa Seleccionada.
- Descripción de la Alternativa Seleccionada.
- Análisis de la coherencia del Plan con el Modelo de Ordenación del Territorio.
- Evaluación de los efectos ambientales del Plan.
- Propuestas de Ordenación para el desarrollo del Tren del Norte.
- Medidas de integración ambiental para el desarrollo de la infraestructura.

III. Documento cartográfico:

- Planos de Información
- Planos de Ordenación

IV. Normativa

En ella habrán de establecerse las condiciones técnicas de ejecución y de servicio de las líneas ferroviarias, el contenido de las figuras de desarrollo de las determinaciones del PTEOI y las condiciones relativas a la formulación de los proyectos. El esquema para abordar estos aspectos es el siguiente:

- Normas generales
- Normas de protección ambiental
- Normas particulares del sistema ferroviario
- Interacción con el planeamiento territorial y urbanístico

V. Documento de programación (programa de actuaciones) y Estudio Económico Financiero (valoración de las actuaciones).

VI. Informe de Sostenibilidad Ambiental.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental contempla los siguientes aspectos:



Plan Territorial Especial
de Ordenación
de Infraestructuras
de la ampliación
del Tren del Sur
a Fonsalía

**DOCUMENTO Nº 1.
MEMORIA INFORMATIVA**



- Contenido, objetivos y relaciones con otros planes y programas conexos.
- Situación actual del Medio Ambiente y problemática existente.
- Características ambientales.
- Objetivos de protección ambiental.
- Alternativas consideradas.
- Efectos significativos sobre el medio ambiente.
- Medidas previstas para reducir los efectos del Plan.
- Seguimiento ambiental.
- Resumen no técnico.

1.4. ÁMBITO DEL PLAN TERRITORIAL

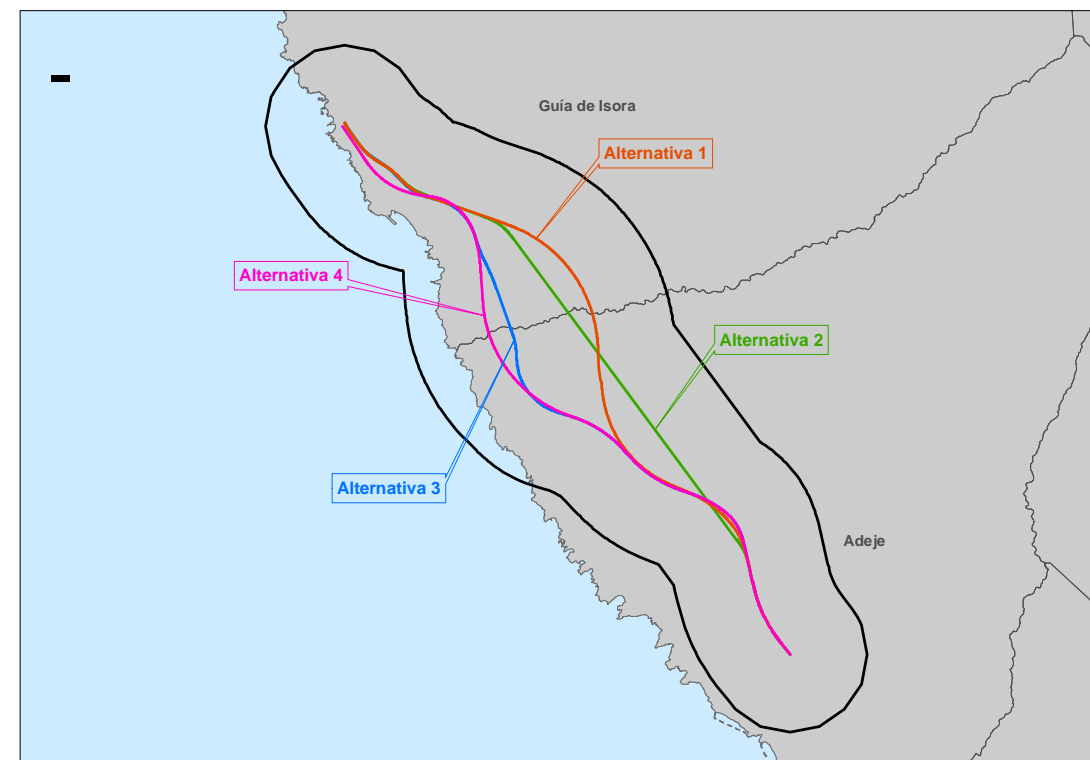
En los últimos cuarenta años, la actividad económica insular ha sufrido notables transformaciones. Éstas son suficientemente conocidas y pueden sintetizarse en el hecho de la implantación del sector servicios como el económicamente predominante, suponiendo el turismo la última de la serie de especializaciones que han caracterizado la economía insular a lo largo de la historia. El gran cambio respecto a las anteriores es que ahora las islas no utilizan sus recursos para producir una mercancía que exportar, sino que ofrecen esos recursos para su consumo en el propio lugar en el que se encuentran, aunque tampoco disminuya con ello la dependencia exterior basada en el control de la demanda.

El PTEOI del Tren del Sur prevé una infraestructura ferroviaria que conecte la capital insular Santa Cruz, y su área metropolitana con los núcleos turísticos del sur y suroeste, Los Cristianos y Las Américas, además de mejorar las conexiones con las grandes infraestructuras de transporte de este sector de la isla, tanto con las existentes como con las previstas. La ampliación del Tren del Sur a Fonsalía amplía el recorrido del Tren del Sur hasta la prevista instalación portuaria del mismo nombre, por lo que se toma como ámbito de estudio del presente PTEOI, en sentido amplio, el comprendido por la comarca Suroeste y de forma más concreta los municipios de Adeje y de Guía de Isora, cuyas partes más elevadas (muy alejadas del trazado ferroviario) corresponden a la comarca del Macizo Central.

Este Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía opta por esa visión global para abordar el análisis de la mejor solución posible así como de los probables impactos territoriales (positivos y negativos) que pueden derivarse de la ejecución de una infraestructura de este tipo y cuya sinergia debe ser aprovechada. Se circunscribe así dentro de los criterios generales establecidos por el PIOT para el modelo de infraestructuras viarias y de transporte.

El corredor objeto de estudio se sitúa, por tanto, en la vertiente suroccidental de la Isla de Tenerife (Archipiélago de las Islas Canarias), entre la zona costera y la de medianías, y atraviesa los municipios de Adeje y de Guía de Isora.

Ilustración 1.6. Ámbito territorial del PTEOI del Tren del Sur-Ampliación del Tren del Sur a Fonsalía



Fuente: Elaboración propia

En los planos 1.1 y 2.1 del Documento nº3 Cartografía se muestra la localización y el ámbito de estudio.