

## 5. ANÁLISIS DE LA COHERENCIA DEL PLAN CON EL MODELO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

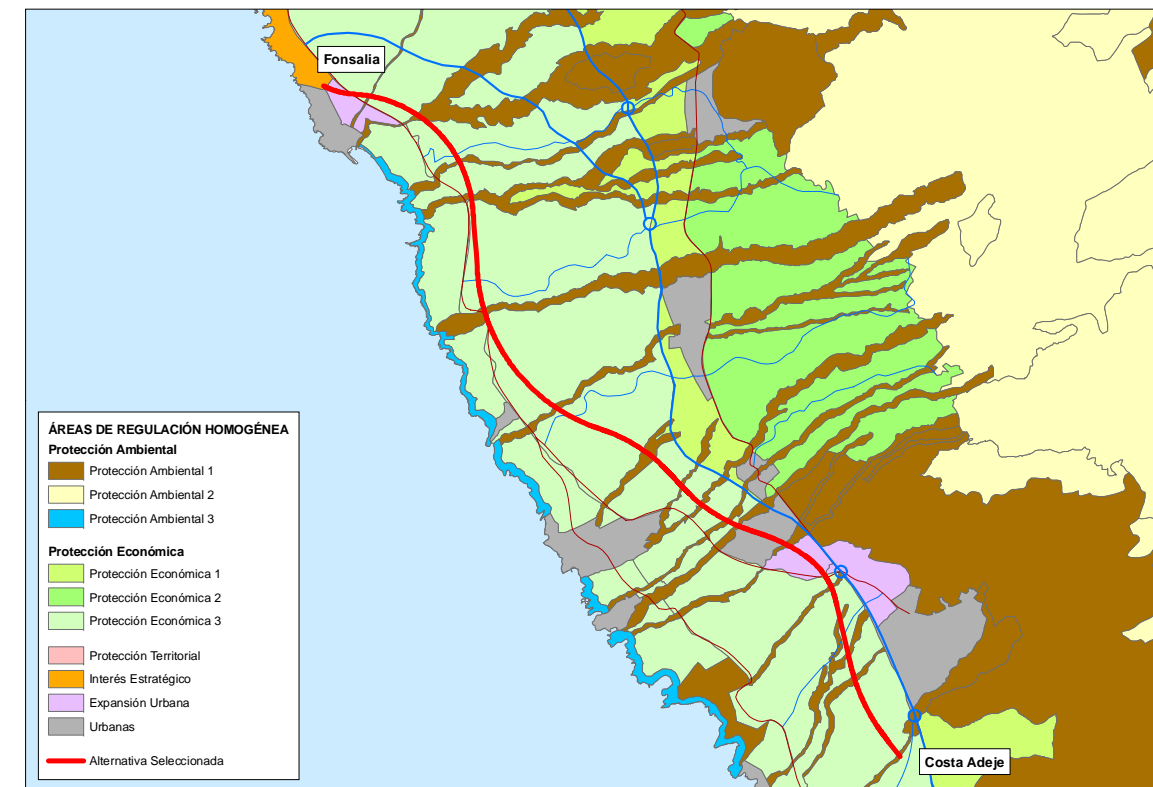
Como se ha descrito en los capítulos precedentes, en la decisión sobre la selección del corredor y de la alternativa de trazado preliminar han intervenido muchas variables, la mayor parte de las cuales se han justificado adecuadamente. Sin embargo, se considera necesario certificar que no existen incompatibilidades ni contradicciones con las determinaciones del PIOT, concretamente con el Modelo de Ordenación Territorial, con el Modelo de Ordenación Comarcal y con las Operaciones Singulares Estructurantes que, directa o indirectamente puedan tener alguna relación con la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía. Por los mismos motivos se analiza el planeamiento municipal con el objetivo de constatar la adecuación de la propuesta o, en su caso, de detectar las incongruencias que puedan aparecer de modo que pueda iniciarse su adecuación y evitar retrasos posteriores innecesarios.

### 5.1. COHERENCIA CON EL MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL INSULAR

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

El objetivo del presente epígrafe es analizar la compatibilidad de la alternativa seleccionada con respecto a la regulación establecida en el PIOT a través de sus Áreas de Regulación Homogénea, caracterizadas en el epígrafe 2.1.4 de la Memoria Informativa del PTEOI de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía. Los criterios utilizados a la hora de realizar la evaluación en relación con dicha regulación se explicitan a continuación.

Ilustración 5.1. Áreas de regulación homogénea y alternativa seleccionada



Fuente: Elaboración propia

#### 5.1.1. Criterios para el análisis de la coherencia

Se consideran más graves las afecciones a las categorías de:

- ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 1 (Montañas, Barrancos, Laderas, Malpaíses y Llanos), ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 2 (Bosques consolidados y potenciales), ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 3 (Costeras, ya que las marinas no tienen sentido en esta ocasión), por cuanto que en todos los casos el uso principal para estas zonas es la conservación y la preservación natural, que es incompatible con la introducción de una nueva infraestructura.
- ÁREAS DE PROTECCIÓN ECONÓMICA 1, que se corresponden con las zonas de mayor aptitud productiva, que admiten el desarrollo de cultivos intensivos, normalmente plantaciones tropicales y subtropicales. No son demasiado abundantes en la isla y representan el sector agrícola más rentable, considerándose lesiva su destrucción por ocupación por la vía.

Se considera que el nivel de gravedad de la alteración es intermedio en el caso de:

- **ÁREAS URBANAS:** por cuanto que supone una afección a las zonas reservadas por el PIOT para consolidar el sistema de núcleos urbanos principales de la isla.
- **ÁREAS DE EXPANSIÓN URBANA:** Son aquellas reservadas para la expansión de los núcleos, una vez agotadas y consolidadas las áreas urbanas, ya que su afección supone interferir o modificar la ordenación estructural de los núcleos implicados y sus previsiones de desarrollo y de crecimiento.
- **ÁREAS DE INTERÉS ESTRATÉGICO:** por cuanto que precisamente se trata de los ámbitos que sirven de soporte a infraestructuras, servicios o equipamientos de nivel insular o que están destinados a albergar instalaciones de este tipo o sus ampliaciones. Sin embargo, en tanto en cuanto no se concrete su desarrollo, en este caso determinado por un Plan Territorial Parcial, todavía sin redactar, sólo podrán autorizarse actos de uso del suelo y de transformación territorial propios de la naturaleza rústica de los terrenos, para su explotación agrícola, ganadera o forestal. También podrán autorizarse, usos o intervenciones de carácter provisional, de acuerdo a lo establecido en la legislación urbanística, garantizándose que no comprometan su destino final.

Se consideran menos lesivas las afecciones a:

- **ÁREAS DE PROTECCIÓN ECONÓMICA 2 y 3:** por su menor valor productivo y por su abundancia relativa en la isla.
- **ÁREAS DE PROTECCIÓN TERRITORIAL:** en tanto en cuanto no presentan una vocación de uso definida ni especiales méritos de conservación, más allá de la mera disponibilidad de espacio.
- **ÁREAS DE INTERÉS ESTRATÉGICO:** por cuanto que precisamente se trata de los ámbitos que sirven de soporte a infraestructuras, servicios o equipamientos de nivel insular o que están destinados a albergar instalaciones de este tipo o sus ampliaciones.

En el análisis del comportamiento de la alternativa seleccionada en relación con las Áreas de Regulación Homogénea se tendrá en consideración tan sólo la afección superficial y la correspondiente a falso túnel, por cuanto que son las que suponen la alteración de los elementos preexistentes en el territorio.

### 5.1.2. Afección total y por tramos

El siguiente cuadro resume la afección cuantitativa a cada una de las Áreas de Regulación Homogénea, expresada en metros lineales de recorrido.

**Tabla 5.1. Afección cuantitativa estimada de las Áreas de Regulación Homogénea**

Áreas de regulación homogénea	Afección previsible de la alternativa seleccionada (m.l.)
Áreas de expansión urbana	375
Áreas urbanas	287
Protección Ambiental 1- Barrancos	834
Protección Económica 3	7.399
Áreas de Interés Estratégico	860
<b>TOTAL</b>	<b>10.283</b>

Fuente: Elaboración propia

Sobre un total de 14.320 m de longitud aproximada, el 28% de la alternativa seleccionada se desarrolla en túnel.

Como puede apreciarse, el grueso de las afecciones corresponde a las Áreas de Protección Económica 3, que suponen el 51,7% de la afección superficial y en falso túnel, seguidas a gran distancia por las Áreas de Interés Estratégico (6,0%) y por las Áreas de Expansión Urbana (2,6%), mientras que las Áreas de Protección Ambiental tienen una afección muy minoritaria (5,8%). Ello no es de extrañar, dado que la alternativa seleccionada discurre esencialmente en la zona de agricultura de medianías, en un corredor en el que se concentran los núcleos de población y las zonas de actividad económica.

Como afecciones más destacables cabría resaltar:

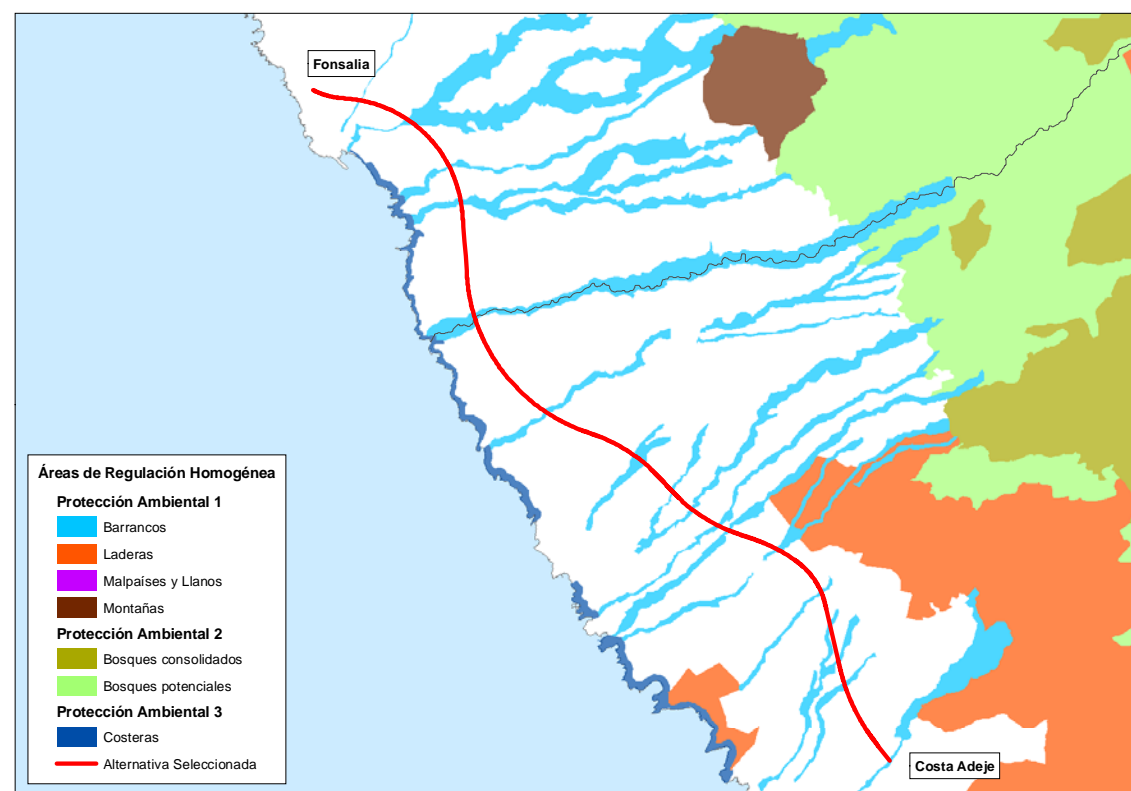
- Entre los PK 4+000 y PK 4+300: afección superficial a una zona urbana, en la que, sin embargo, no existen edificaciones en la actualidad.
- Entre los PK 13+200 y 13+500: afección superficial a una zona de expansión urbana prevista en el entorno de la Finca Molero.
- Entre los PK 13+500 y 13+700: afección en falso túnel a las Áreas de Interés Estratégico correspondientes a la OSE del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía, que se prolonga en superficie hasta el PK 14+200 dónde se ubicaría la estación. Tomando sensu stricto las determinaciones del PIOT con respecto a este tipo de AHR esta afección sería importante, por cuanto que se trata de una infraestructura inicialmente no prevista para esta OSE. Sin embargo, dado que en la actualidad todavía no se ha formulado el Plan Territorial Parcial de desarrollo y que la ejecución del

ferrocarril no entra en contradicción con la vocación del futuro puerto; bien al contrario, podría ser un elemento coadyuvante de su funcionalidad en buena medida dependería de cómo podría integrarse la nueva infraestructura, de modo a potenciar las sinergias entre ambas actuaciones, minimizando sus posibles efectos negativos y, por supuesto, sin cuestionar la funcionalidad esencial de la OSE.

### 5.1.3. Coherencia de la alternativa seleccionada con el modelo de ordenación territorial

Para comprobar este condicionante se ha superpuesto el trazado sobre la delimitación de las diferentes Áreas de Regulación Homogénea en las que se concreta el MOT y se han estudiado, para cada una de las categorías en las que existen cruces, tanto los criterios a los que, de acuerdo con las disposiciones y normas del PIOT, deberá adecuarse la infraestructura como la forma en la que la ésta deberá relacionarse con el entorno de acuerdo a las características que han individualizado cada una de las Áreas de Regulación Homogénea.

**Ilustración 5.2. Áreas de regulación homogénea de protección ambiental y alternativa seleccionada**



Fuente: Elaboración propia

#### 5.1.3.1. Áreas de Protección Ambiental I

La totalidad de las afecciones a Áreas de Protección Ambiental corresponde a la intersección de la vía con los numerosos barrancos que discurren transversalmente a la misma en dirección Noreste-Suroeste, en su descenso desde las laderas del Teide hacia el mar. En relación con las infraestructuras, el PIOT permite su cruce por nuevos viarios mediante puentes o viaductos.

CRITERIOS DE ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN LAS ARH DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 1:

- Aplicación de las medidas de prevención y corrección del impacto ambiental de tal modo que garantice el mantenimiento del estado de los recursos naturales. Se prestará especial atención en los barrancos a que las estructuras no interferirán con la dinámica hidrológica ni modificarán las formas preexistentes.
- Tanto la ejecución de la obra como la restauración del medio deberán ser especialmente cuidadosas ya que se trata de medios naturales muy frágiles. Las medidas de restauración serán específicas para ecosistemas áridos que tengan en cuenta las singulares formaciones geológicas, las condiciones climáticas y los ciclos biológicos de fauna y vegetación.
- Permeabilización de la vía en consonancia con la otra infraestructura lineal a la que corre paralela, en una parte importante de su trazado.

RELACIONES ENTRE LAS ARH DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 1 Y LA INFRAESTRUCTURA:

- La implantación de la infraestructura no altera el destino que el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT establece para estas áreas.
- La relación debe establecerse a través de la mínima alteración por parte de la infraestructura de las características naturales que han condicionado la inclusión de esas áreas en esta categoría.

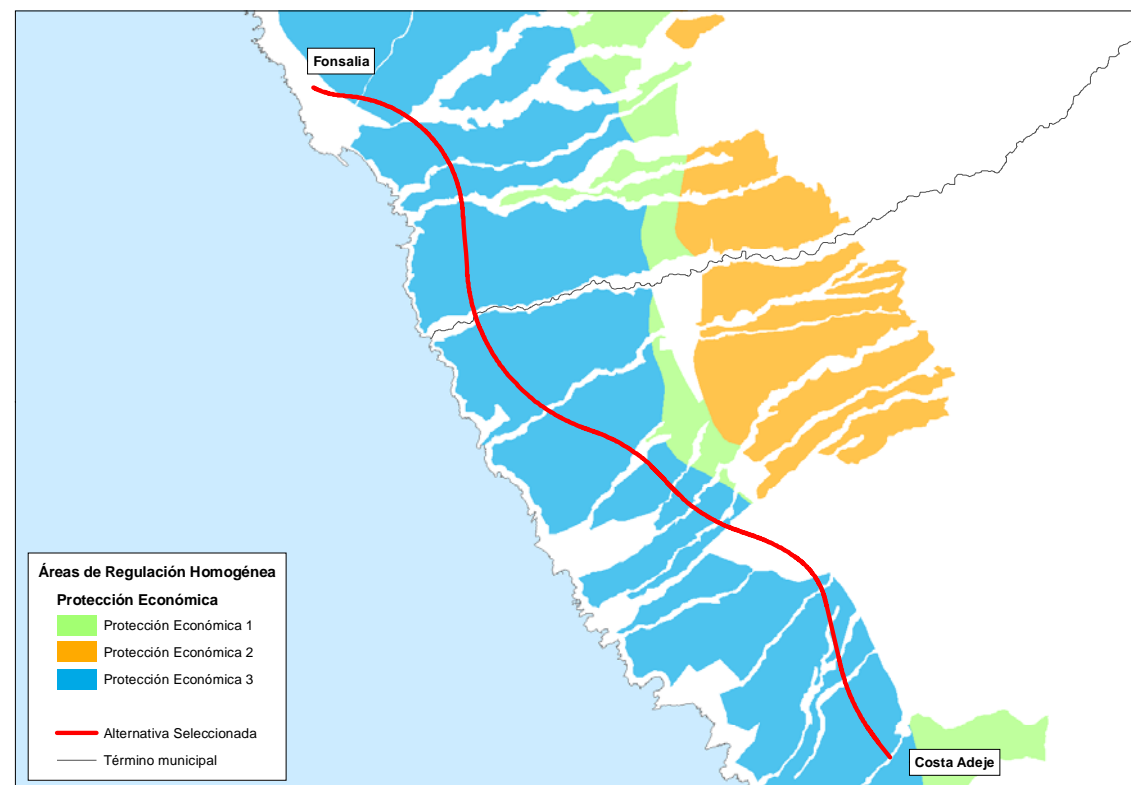
#### 5.1.3.2. Áreas de Protección Económica

Estas áreas y en concreto las correspondientes a la subcategoría 3 se ven afectadas a lo largo de todo el recorrido de la alternativa seleccionada, siendo el ARH con mayor grado de ocupación (superior al 50%).

### CRITERIOS DE ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN LAS ARH DE PROTECCIÓN ECONÓMICA

- En la mayoría de las áreas pertenecientes a esta categoría que son atravesadas por el trazado propuesto se cumple el criterio de reducir al máximo la ocupación de suelo, desarrollándose el recorrido en túnel o en viaducto.
- Aún así la plataforma ferroviaria deberá aproximarse lo máximo posible a las lindes que separan los terrenos agrícolas de otros usos (generalmente infraestructurales), de modo que se produzca la pérdida cuantitativa más reducida de suelo por ocupación y se reduzcan las mermas efectivas por falta de viabilidad de los terrenos que quedan aislados.
- Como criterio general se ha de preservar en la medida de lo posible la estructura del parcelario y las infraestructuras ligadas a la actividad agrícola tradicional. Las afecciones a éstos deberán ser subsanadas mediante su restitución a las condiciones originales.
- Deberá contemplarse siempre la reutilización de los suelos productivos mediante su reubicación y aprovechamiento en zonas agrícolas de similares características.

**Ilustración 5.3. Áreas de regulación homogénea de protección económica y alternativa seleccionada**



Fuente: Elaboración propia

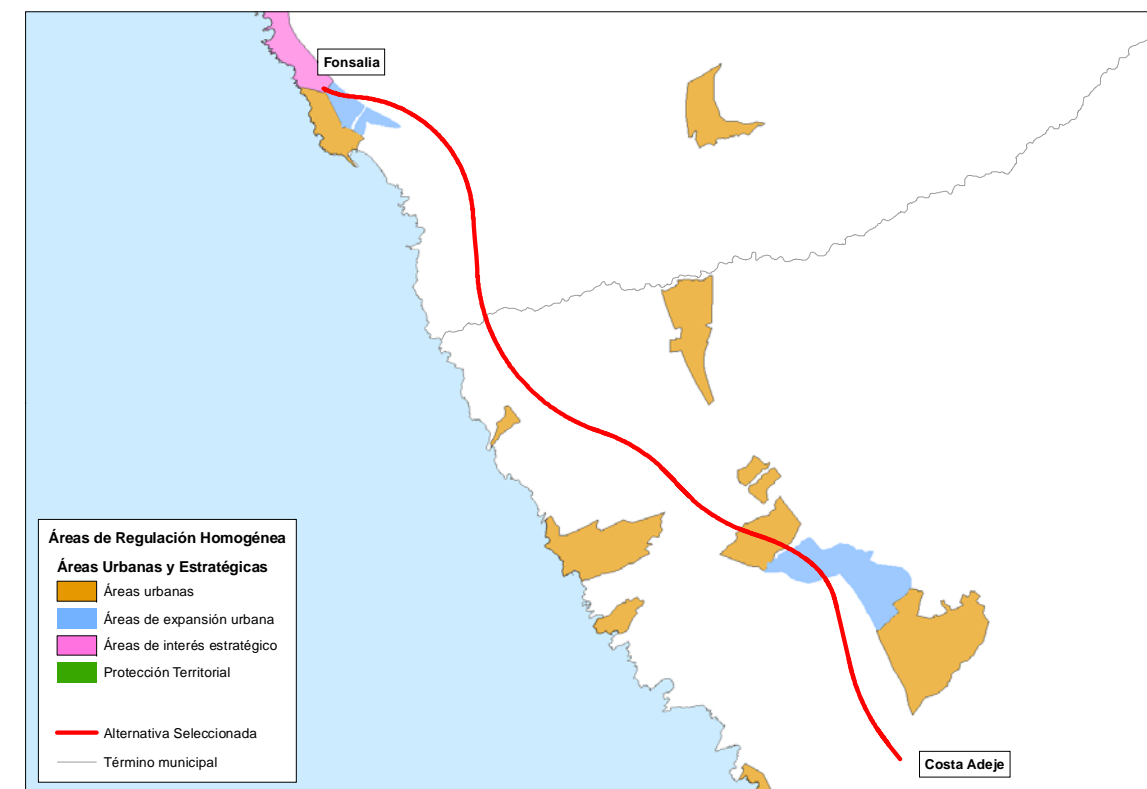
### RELACIONES ENTRE LAS ARH DE PROTECCIÓN ECONÓMICA Y LA INFRAESTRUCTURA

- La implantación de la infraestructura no altera el destino que el MOT del PIOT establece para estas áreas, más allá de la mínima ocupación de suelo agrario aunque sin pérdida de recurso.
- La relación debe establecerse a través de la mínima alteración por parte de la infraestructura de las características naturales que han condicionado la inclusión de esas áreas en esta categoría. Se pondrá especial atención en el mantenimiento de las relaciones territoriales implicadas en la producción agraria.

#### 5.1.3.3. Áreas Urbanas y Áreas de Interés Estratégico

El PIOT establece que no podrán clasificarse como suelo urbano o urbanizable las márgenes de los viarios que no formen parte de la trama urbana de un núcleo. Por extensión, se entenderá lo mismo en relación a las vías del tren.

**Ilustración 5.4. Áreas de regulación homogénea urbanas y estratégicas y alternativa seleccionada**



Fuente: Elaboración propia

#### CRITERIOS DE ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN LAS ÁREAS URBANAS Y ÁREAS DE INTERÉS ESTRATÉGICO

- La ampliación del tren del Sur a Fonsalía será un aglutinador de las áreas urbanas existentes en su principal función de conector. Deberán tomarse las adecuadas decisiones en el planeamiento para desarrollar preferentemente los nuevos crecimientos urbanos de modo concentrado en las áreas de mayor accesibilidad a este modo de transporte, de acuerdo con los criterios de sostenibilidad de las Directrices y del propio PIOT.
- Al igual que en el resto de los casos, deberá mantenerse la permeabilización de la vía para minimizar el efecto barrera.
- Se procurará el ajuste del trazado de la vía al límite de las áreas, con el fin de evitar la aparición de "islas", aisladas entre distintas infraestructuras o la desestructuración de los desarrollos urbanísticos previstos por el mismo efecto barrera.

#### RELACIONES ENTRE LAS ÁREAS URBANAS Y LA INFRAESTRUCTURA

- La implantación de la infraestructura deberá potenciar la relación entre las áreas urbanas y el acceso al modo ferroviario, favoreciendo de manera especial la intermodalidad.
- En lo que se refiere al Área de Interés Estratégico de Fonsalía, la presencia de la infraestructura ferroviaria potencia sin duda su interés, habida cuenta que la Operación no consiste solamente en la ubicación de un nuevo puerto insular, sino en la conformación de un nodo importante de articulación comarcal. La disponibilidad de acceso ferroviario redundará así tanto en su carácter de elemento cualificador de la oferta turística, como de consolidación de una nueva área de centralidad funcional.
- La relación se establece a través de las paradas de la línea, actuales o futuras. En el trazado actual, una de las estaciones coincide con un área de interés estratégico. Deberá darse prioridad a la inserción de la estación en la estructura funcional de esta área, garantizando tanto su máxima accesibilidad como el posible efecto atractor de actividades, esencialmente terciarias.
- Se cuidará la adaptación de las instalaciones ferroviarias a las necesidades actuales y futuras y el adecuado dimensionamiento de las mismas, evitando una reserva excesiva de suelo, así como un infradimensionamiento del mismo que podría condicionar su explotación.

#### 5.2. COHERENCIA CON EL MODELO DE ORDENACIÓN COMARCAL

El PIOT define en el Capítulo 2 del Título II de la Normativa, los Modelos de Ordenación Comarcal en donde expone cómo debe orientarse la planificación de los componentes de la estructura territorial de cada una de las comarcas. En el caso de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía se trata de la Comarca del Suroeste.

El PIOT considera que la función a ejercer por esta comarca en el conjunto insular será el de ámbito principal para el desarrollo turístico de cara al futuro. Este desarrollo se plantea con una serie de condicionantes como son el mantenimiento del paisaje agrícola y la consolidación de los principales núcleos residenciales. Esta comarca es una de las que cuenta con más posibilidades de crecimiento socioeconómico, lo que exige una especial selección de las opciones concretas, tanto en la coordinación de los diversos sectores como en los ritmos de intervención, para garantizar el adecuado equilibrio.

Por otra parte, El PIOT define explícitamente como infraestructura integrante del Modelo de Ordenación Insular en esta comarca, el futuro puerto de Fonsalía, cuya finalidad principal es el transporte de pasajeros y mercancías entre Tenerife y las tres islas occidentales. La centralización de estos tráficos convertirá a tal instalación en un nodo articulador del territorio circundante, generador de actividades y del desarrollo urbanístico de su entorno. Para ello el PIOT va más allá de las propias obras portuarias, incluyendo igualmente la ordenación y adaptación conjunta del espacio urbano entre Alcalá y Playa de San Juan, potenciando su centralidad funcional en la comarca a través de la implantación de actividades comerciales, recreativas y dotacionales que configuren un centro comarcal de servicios. Además, la ejecución de esta OSE estará coordinada y vinculada a la del corredor insular sur, que asegura su adecuado acceso e inserción en el modelo, en el que el nuevo sistema ferroviario se integra, potenciando los efectos sinérgicos de la nueva accesibilidad.

#### 5.3. COHERENCIA CON LAS OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES

Las operaciones estratégicas u operaciones singulares estructurantes forman parte esencial del Modelo de Ordenación Territorial ya que constituyen un elemento fundamental en su articulación. Se trata, en síntesis de operaciones complejas de muy distinto carácter cuyo desarrollo será prolongado en el tiempo. Común a todas ellas es el carácter estructurante, es decir, de elemento clave en la articulación del MOT.

De todas las operaciones previstas en el PIOT, la que se relaciona directamente con el futuro corredor de transporte es la ya citada del Puerto y centro de servicios de Fonsalía, cuya figura de planificación será la del Plan Territorial Parcial (PTPO) y en su gestión y desarrollo tendrá un papel preponderante la Administración, sin perjuicio de que puedan plantearse mecanismos para la participación del sector privado.

El carácter estructurante de esta operación obliga a tenerla presente en el PTEOI de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía con el objeto de prever y potenciar las relaciones entre la infraestructura de transporte y dicha operación estratégica, cuyo PTPO todavía no ha sido iniciado.

Como ya se comentado, el objetivo principal de esta actuación es el desarrollo de un puerto comercial de conexión con las islas occidentales. Se trata de crear un ámbito portuario que también sea adecuado para la acogida de cruceros de turismo, embarcaciones deportivas y de pesca. Más allá de su finalidad meramente infraestructural, la operación tiene también como objetivo la generación de un núcleo de servicios que permita cualificar el desarrollo comarcal, articulando urbanísticamente los núcleos de Playa de San Juan y Alcalá y concentrando en un ámbito acotado los equipamientos y servicios necesarios en un entorno turístico que resultan poco adecuados por sus dimensiones o características en el interior de las urbanizaciones turísticas.

Una de las especificaciones concretas del PIOT es que el Plan Territorial Parcial de desarrollo de la actuación habrá de incluir el eje costero en su trazado definitivo, así como los espacios necesarios para resolver los enlaces entre éste y el corredor insular sur, debiendo resolverse todos los intercambios de tráfico de modo que el tramo interior a la Operación tenga las características de un canal de acceso directo al puerto, esquema en el que deberá también integrarse la infraestructura ferroviaria.

#### **5.4. COHERENCIA CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y SECTORIAL**

Este apartado se dedica íntegramente a analizar la posible interrelación existente entre el PTEOI y el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife (en adelante PTOTT).

##### **5.4.1. Objeto y contenidos del PTOTT**

El objeto esencial del PTOTT es la adaptación de la ordenación turística insular a las condiciones y límites al crecimiento que se prevé establecer cada tres años y el

desarrollo de las condiciones de renovación, traslado y rehabilitación que establecen las Directrices, cuando no estén contenidas en el planeamiento insular en vigor, tal como recoge la Disposición Transitoria Cuarta para la primera formulación de los mismos.

Desde su concepción inicial, el Plan pretende armonizar dos planteamientos:

- La consecución de los objetivos básicos: fijación de límites responsables de crecimiento turístico; fomento de la renovación y sustitución de la planta alojativa inadecuada y la regeneración de la ciudad turística o la mejora de la calidad de los establecimientos turísticos, que a su vez requiere la adaptación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, y al mismo tiempo,
- El desarrollo, puesta en funcionamiento y aplicación de los instrumentos, mecanismos de intervención y control y revisión de la normativa sectorial previstos en las directrices 28 y siguientes DOTC, referentes al sistema de información turística; el sistema de seguimiento y en él, el sistema de indicadores para la evaluación de la capacidad de carga o las cuentas satélites, etc.

Los principios o criterios básicos de la ordenación del PTOTT, precisos para lograr estos objetivos son los establecidos en la directriz 3 DOTC y en el artículo 3.7.1.1 del PIOT:

- a) La identificación del espacio turístico conforme el modelo territorial del PIOT. La fijación de límites responsables de crecimiento turístico y de expansión de la urbanización turística y la ocupación de este espacio turístico con estricta limitación de los suelos previamente clasificados.
- b) Fomento de la renovación y sustitución de la planta alojativa inadecuada y la regeneración de la ciudad turística, manteniendo la calidad de la oferta de los núcleos turísticos existentes, las posibilidades singulares de diferenciación de estos núcleos y las condiciones de compatibilidad en ellos de otros usos en función de sus aptitudes de desarrollo turístico y la capacidad de sus suelos vacíos.
- c) Primar la calidad de los establecimientos turísticos y su orientación hacia los sectores más rentables que comporte un incremento de la productividad por gasto y duración de la estancia, mediante su especialización y diferenciación.

En cumplimiento de los contenidos mínimos exigidos por la Disposición Adicional Primera, apartado 3 y la Disposición Transitoria Cuarta, apartado 1, de la L 19/2003, son contenidos propios del PTOTT:

- a) Las previsiones específicas de desarrollo turístico, incluyendo:
  - Criterios de localización de la oferta alojativa
  - Definición de tipologías, categorías y calidades mínimas de las modalidades turísticas susceptibles de implantación.
  - Condiciones para el traslado del alojamiento a otros emplazamientos.
- b) Número de plazas de nueva creación que, a nivel insular y para el trienio están prefijadas con un crecimiento cero, sin perjuicio de las autorizables por el procedimiento excepcional de los proyectos turísticos de especial cualificación.
- c) Los criterios para la reclasificación y recalificación por el planeamiento general, de los sectores y ámbitos de suelo con destino alojativo turístico.
- d) Los criterios para la sectorización del suelo urbanizable no sectorizado con destino turístico.
- e) Los criterios para la revisión del planeamiento de desarrollo.
- f) La relación de Planes Parciales extinguidos por inexecución, de acuerdo a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda de la Ley 6/2001, de 23 de julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo de Canarias.
- g) Los criterios básicos para el reconocimiento y delimitación, en las Zonas Turísticas, de áreas en las que se aprecie la necesidad de rehabilitación de las edificaciones existentes.

En concordancia con lo anterior y en desarrollo de las previsiones del PIOT, y conforme con lo dispuesto en las directrices 8 y siguientes DOTC, el PTOTT contiene determinaciones específicas en relación con:

- a) La segmentación de zonas y productos turísticos a fin de desarrollar una especialización y diferenciación de la oferta turística en la Isla.
- b) La identificación de las condiciones territoriales del espacio turístico y su adecuación a las exigencias de los diferentes modelos turísticos que puedan caracterizar dichas zonas.

c) La utilización del territorio de las zonas reservadas para el uso turístico y las condiciones de su estructura básica de comunicaciones.

d) Los criterios de intervención en el espacio público en las Zonas Turísticas, las recomendaciones al planeamiento urbanístico y a los programas de actuación públicos y privados.

e) Los criterios de intervención en el espacio privado en las Zonas Turísticas, las recomendaciones al planeamiento urbanístico y a los programas de actuación públicos y privados.

f) Las condiciones de compatibilidad de los usos admisibles en las Zonas Turísticas y la potenciación de la oferta turística complementaria.

#### **5.4.2. Las Zonas Turísticas**

El trazado propuesto para la ampliación a Fonsalía del Tren del Sur discurre a lo largo de dos de las Zonas Turísticas definidas por el PTOTT: la de Los Cristianos-Las Américas y la de Adeje-Isora.

En la primera se localiza la oferta alojativa más importante de Tenerife, con cerca de 93.000 plazas en el 2001, dividida entre los municipios de Arona y Adeje. La evolución en la generación de nueva planta alojativa ha sido espectacular, desde 1990 hasta el 2001, se incrementó en un 45%, cifra que representa la construcción de 29.000 nuevas plazas en apenas 11 años, equivalente al 62% de las generadas durante este periodo de tiempo para toda la Isla. Su estrategia promocional va dirigida por un concepto de "sol y playa activo", dirigido a clientes que quieran sol y descanso combinado con actividades de entretenimiento durante el día y la noche. Se pretende la mejora y modernización de las instalaciones y el fomento de la oferta complementaria en actividades deportivas y de ocio, playas, parques temáticos, etc.

La Zona Turística de Adeje-Isora comprende principalmente los núcleos de Adeje excluyendo los que se encuentran dentro del ámbito de la Zona Turística de Los Cristianos-Las Américas y a la oferta alojativa correspondiente a Guía de Isora sin incorporar Varadero, incluido dentro de la Zona Turística superior. A fecha de 2002 esta oferta suponía unas 18.000 plazas a fecha del 2002, de nuevo con una evolución en la generación de nueva planta alojativa espectacular, que se ha incrementado en un 80% entre 1990 y 2001. La estrategia promocional en este caso se basa en un concepto de "turismo de sol y playa, gran resort", dirigido a un usuario de nivel económico medio-alto y alto, en grupos o parejas sin hijos,

ofreciendo sol, descanso y tranquilidad, junto con tratamientos de salud y belleza. Se considera la Zona de mayor capacidad territorial, lo que permite la localización de grandes complejos recreativos orientados al ocio, como campos de golf, puertos deportivos, etc.

### 5.4.3. Las Áreas Turísticas

Partiendo de las Zonas Turísticas, y a efectos de su ordenación el Plan delimita distintas Áreas que procede a tipificar en las siguientes categorías:

- **Áreas Colmatadas:** integran los núcleos maduros, que ya han ultimado o alcanzado un avanzado estado de desarrollo, tanto de la urbanización como de la edificación.
- **Áreas en Desarrollo:** aquellas superficies de suelo comprendidas dentro de las Zonas Turísticas, que el PTOTT reconoce como susceptibles de nuevas implantaciones turísticas y/o residenciales, por considerarlas adecuadas conforme el modelo territorial previsto y hallarse ya clasificadas como suelo urbano o urbanizable. Dentro de estas Áreas en Desarrollo se distingue (según su integración en la trama urbana existente):
  - o Áreas Interiores, que se integran plenamente en el núcleo,
  - o Áreas de Ensanche, localizadas contiguas o en el entorno de las Áreas Colmatadas que el PTOTT destina preferentemente a la implantación de nuevas ofertas turísticas que tengan un soporte directo con equipamiento complementario y cuya trama urbana se desvincula o integra parcialmente en la del núcleo existente.
  - o Áreas Aisladas:, aquellas superficies que estando previamente clasificadas como suelo urbanizable, no presentan contigüidad, ni proximidad con las Áreas Colmatadas que, excepcionalmente se permite su incorporación al desarrollo, proponiendo en ellas la posible implantación de complejos turísticos.
- **Áreas de Reserva:** corresponden al resto del suelo de cada zona turística, no admitiéndose la clasificación de nuevos suelos urbanizables con destino residencial o turístico alojativo. Se distingue a su vez entre:
  - o Áreas de Reserva Turística Preferente: son aquellas áreas que reúnen una mayor aptitud para soportar desarrollos turísticos futuros, o complementar aquellos con instalaciones de actividad turística complementaria, no alojativas. Prioritariamente se clasificarán como suelo rústico de protección territorial cuando carecieran de valores que pudieran justificar otra categorización, limitando las posibilidades de

- o Áreas de Reserva Ambiental: terrenos que por sus características ambientales deberán preservarse de cualquier desarrollo urbanístico.
- o Áreas de Reserva Turística Común: son los terrenos no incluidos en ninguno de los supuestos anteriores.

- **Áreas de Expansión Urbana:** delimitadas excepcionalmente en previsión del crecimiento de los núcleos residenciales insertos en la Zona Turística.

Tras su tipificación, el Plan establece el destino de cada una de estas áreas, distinguiendo a su vez entre:

- **Áreas con destino Turístico:** en ellas el en las que el desarrollo urbanístico se destina a albergar de forma exclusiva o mayoritaria establecimientos turísticos en parcelas diferenciadas. Las Áreas de Reserva tendrán la consideración de Áreas Turísticas a estos efectos en en cuanto a su capacidad potencial propiamente dicha o como definitoria del entorno de los núcleos turísticos existentes o futuros.
- **Áreas con destino Residencial:** cuya función es albergar el alojamiento permanente de la población local. Las Áreas de Expansión Urbana tendrán siempre a este efecto la consideración de Áreas con destino Residencial.
- **Áreas con destino Mixto:** en las que se se insertan usos turísticos y residenciales con distintos niveles de intensidad.

### 5.4.4. Interacción PTOTT-PTEOI de la Ampliación del Tren del Sur a Fonsalía

Tanto en la Zona Turística de Los Cristianos-Las Américas como en la de Adeje-Isora, el grueso de las Áreas en Desarrollo, es decir, las que el PTOTT reconoce como susceptibles de nuevas implantaciones turísticas o residenciales se localizan próximas al litoral, como en el caso de La Caleta o de Costa San Juan. Dado que el trazado propuesto, salvo en su tramo final, se aleja sensiblemente de la costa, no se afecta en modo alguno a las piezas angulares clave propuestas por el PTOTT para el futuro desarrollo turístico de ambas zonas.

Así, la mayor parte del trazado propuesto discurre por Áreas de Reserva Turística Común, es decir, terrenos en los que no se permiten ulteriores suelos urbanizables con destino turístico o alojativo, por lo que no se produce ningún tipo de interferencia entre las determinaciones del PTOTT y el PTEOI.



En los cruces con los numerosos barrancos que discurren de Este a Oeste se afecta a Áreas de Reserva Ambiental, que se preservan de cualquier desarrollo urbanístico. La afección a estas Áreas es la que ya se ha señalado tanto en el caso de las ARH del PIOT, como en los suelos clasificados como Rústicos de Protección Ambiental por los respectivos planeamientos municipales, por lo que las consideraciones realizadas en aquellos casos son igualmente de aplicación aquí.

En el resto del trazado, cabe señalar las siguientes afecciones:

- **Entre los PP.KK 1+300 y 2+400:** Corresponde a las Áreas en Desarrollo de Ensanche de dos ámbitos concretos: El Barranco del Inglés (21): con destino de Uso Mixto y El Barranco de Las Torres (19), con destino de Uso Turístico. En ambos casos, dado que el trazado discurre en túnel, no se produce ningún tipo de afección en lo que se refiere a las previsiones de uso o de crecimiento urbanístico y turístico.
- **Entre los PP.KK 3+600 y 3+900:** Corresponde al Área Colmatada de Armeñime (2), con destino Residencial. De nuevo aquí el trazado discurre en túnel, por lo que no se afecta a la pieza en cuestión.
- **Entre los PP.KK 3+900 y 4+000:** Se trata del Área de Expansión Urbana de Armeñime (11), destinada a Uso Residencial. La posible afección al crecimiento urbanístico del núcleo en cuestión se ha solventado mediante un trazado subterráneo.
- **Entre los PP.KK 6+600 y 6+900:** En este caso nos hallamos ante el ámbito de Hoya Grande (24), categorizado como Área en Desarrollo Aislada con destino Turístico. Su uso principal es el de complejo turístico. La afección se produce en superficie afectando al extremo suroeste de la pieza, por lo que es previsible que se produzca una merma en las previsiones de desarrollo de la misma.
- **Entre los PP.KK 10+100 y 10+400:** Corresponde al Área en Desarrollo Aislada con uso turístico del Club de Campo (29), cuyo uso principal es igualmente el de complejo turístico. La afección, en superficie igualmente se produce en el Campo de Golf Abama, que ya se ve segmentado por la TF-47.
- **Entre los PP.KK 11+300 y 11+500:** Se trata del Área de expansión urbana de Agua Dulce-Piedra Hincada, destinada inicialmente a uso residencial y actualmente suspendida. En cualquier caso, el trazado discurre aquí en túnel, por lo que sea cual fuere el destino final de esta pieza, no se vería afectado por el nuevo ferrocarril.

De este modo, puede concluirse que tan sólo existen dos posibles afecciones del trazado propuesto para el tren con respecto a las previsiones y determinaciones del PTOTT. Ambas, tanto por la afección superficial que suponen, como por la marginalidad relativa con respecto a la geometría de las piezas a la que afectan no pueden considerarse graves y, en cualquier caso, habrán de analizarse con más detalle en fases posteriores de elaboración del plan, de sus instrumentos de desarrollo o, en su defecto, en la fase de proyecto, con el fin de solventarlas o minimizarlas.

Con carácter general cabe también señalar que aunque el PTOTT no contempla la posible conexión ferroviaria de las dos Zonas Turísticas, si hace referencia en su Normativa y, en concreto, en la correspondiente a Adeje-Guía de Isora a la necesidad de regular el transporte público de esta Zona con el "fin de contemplar con especial atención el sistema de comunicaciones interno y su conexión con los focos de atracción turísticos más importantes, Los Gigantes y fundamentalmente Las Américas-Los Cristianos, donde en la actualidad se encuentran concentrados todos los servicios.", objetivo al que coadyuvaría de forma sensible la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía.

## 5.5. COHERENCIA CON EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

El ámbito afectado por el Plan corresponde total o parcialmente a los municipios de Adeje y de Guía de Isora.

Se trata de analizar la compatibilidad de la infraestructura prevista con respecto al planeamiento vigente en términos esencialmente de previsión, reserva y calificación de suelo para infraestructuras de transporte y en relación con las previsiones de crecimiento de los núcleos urbanos.

Cabe reseñar inicialmente, que a diferencia de lo que sucede en la mayor parte de los proyectos de grandes infraestructuras, la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía se desarrolla en un espacio considerablemente modificado por las actividades antrópicas y tanto las alternativas planteadas como la seleccionada discurren sobre un territorio notablemente transformado, desde el punto de vista de las edificaciones así como por parte de numerosas infraestructuras, con un paisaje cuando no urbano, agrícola, y con muy escasas muestras de naturalidad. Es por ello que el trazado afecta de forma generalizada y significativamente a categorías de ordenación correspondientes a suelo rústico de protección agraria.

Los criterios utilizados a la hora de analizar la coherencia en relación con el planeamiento urbanístico se explicitan a continuación.

Se consideran más conflictivas las afecciones a las categorías de:

- SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN NATURAL: en cualquiera de sus modalidades, ya que como se ha señalado con anterioridad, nos hallamos ante un territorio en el que las muestras de naturalidad son escasas, y por ello, cobran especial relevancia los terrenos que por dichos méritos se han hecho acreedores de esta protección. Se consideran así especialmente significativos por los valores ambientales que albergan y por su escasez relativa. En todo caso, la afección a estas protecciones se evalúa en detalle en el capítulo 6 al valorar los efectos sobre los diferentes factores ambientales relacionados con el medio físico y natural.
- SUELO URBANO: ya sea consolidado o sin consolidar, por cuanto que supone una afección a viviendas, infraestructuras y servicios preexistentes, con alteración directa y potencialmente severa de la población afectada.
- SUELO URBANIZABLE: en este caso su afección supone interferir o modificar la ordenación estructural de los núcleos implicados y sus previsiones de desarrollo y de crecimiento.

Se consideran menos conflictivas e incluso compatibles las afecciones a:

- SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS: por cuanto que la integración en él de una nueva vía no conlleva una alteración de su naturaleza, de su uso ni de su vocación.
- SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN ECONÓMICA AGRARIO: cuyos méritos de conservación no cuestionan, pero cuya afección se relativiza debido a su abundancia en la zona de estudio.
- SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN TERRITORIAL: en tanto en cuanto no presentan una vocación de uso definida ni especiales méritos de conservación, más allá de la mera disponibilidad de espacio.

El análisis del comportamiento de la alternativa de trazado preliminar en relación con la ordenación del suelo que establecen los diferentes instrumentos de planeamiento vigentes se llevará a cabo para cada uno de los términos municipales que recorre el trazado preliminar seleccionado. Por su importancia para el desarrollo urbano actual y futuro se analiza en detalle la compatibilidad o coherencia con el planeamiento de las estaciones propuestas. En el Documento nº 3 Cartografía del presente Avance se puede observar en detalle el planeamiento urbanístico de cada término municipal a escalas 1:25.000 y 1:5.000.

En conjunto el trazado discurre en superficie o en falso túnel mayoritariamente por Suelo Rústico de Protección Territorial (34%), seguido a gran distancia por el Suelo Rústico de Protección Agraria (20%).

### **5.5.1. Adeje**

#### **5.5.1.1. Compatibilidad del trazado preliminar**

En su tramo inicial, aproximadamente a lo largo del primer kilómetro la traza discurre en superficie, afectando de forma considerable a Suelo Rústico de Protección Hidrológica (575 m). La afección al Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado existente entre la urbanización Playa Paraíso y la TF-1 se evita mediante la ejecución de un túnel que preserve el uso de esta pieza urbana de cara al futuro. A partir del PK 3+935, el trazado sale de nuevo a cielo abierto, hasta el PK 8+570, afectando esencialmente a Suelo Rústico de Protección Territorial (3.690 m) y a Suelo Rústico de Protección Hidrológica en la interceptación de los barrancos.

Entre los PP.KK 8+570 y 9+105, el trazado discurre en viaducto. Hasta el PK 10+820, el trazado vuelve de nuevo a la superficie, viéndose esencialmente afectado Suelo Rústico de Protección Agraria. El trazado en túnel entre los PP.KK. 10+820 y 11+925 permite evitar la afección tanto a Suelo Rústico de Protección Natural como a Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado. En su tramo final, de nuevo la mayor afección corresponde a Suelo Rústico de Protección Agraria, así como a Suelo Rústico de Protección Territorial.

Cabe mencionar entre los PK 6+490 y PK 6+635, la afección a Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado correspondiente a Hoya Grande. Se trata de una afección cuantitativamente escasa, que además afecta a la pieza urbana de forma marginal y en uno de sus bordes, sin que ello ponga en peligro su funcionalidad futura.

Por todo lo anterior puede concluirse que desde el punto de vista urbanístico no se presentan problemas especialmente reseñables.

### **5.5.2. Guía de Isora**

#### **5.5.2.1. Compatibilidad del trazado preliminar**

El trazado preliminar discurre en el término municipal de Guía de Isora a lo largo de 5.295 m, correspondiendo el 79% a tramos a cielo abierto. El 77% afecta a Suelo de Protección Económica Agrícola Intensiva. Desde el punto de vista urbanístico las afecciones más reseñables serían las siguientes:

- Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado Turístico: entre los PK 10+135 y 10+350: correspondiente a la Zona La Chiquita-Abama-Maguenes. El PGOU vigente dota a este sector en concreto de dotaciones y equipamientos recreativos privados. Se trata del campo de Golf de Abama, que ya se ve segmentado por la TF-47.

**Ilustración 5.5. Trazado preliminar a su paso por el Golf Abama**



Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth

La afección a Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado Residencial (PK 11+255 a 11+505) se evita mediante la ejecución de un túnel.

En lo que se refiere a la afección a Suelo Rústico de Protección Territorial que se produce entre los PP.KK. 13+540 y 14+320, el artículo 5.2.7 del PGOU de Guía de Isora (Plan General de Ordenación Urbana ADAPTACIÓN BÁSICA AL D.L 1/2000) establece que:

*“ En esta categoría de suelo rústico no se autorizará ningún uso hasta tanto se apruebe definitivamente el instrumento de planeamiento que ordene los terrenos de forma pormenorizada y regule la implantación de las posibles actividades a implantar en ellos. Quedan exceptuados de lo anterior los usos y actividades existentes que cuenten con las pertinentes autorizaciones y los de carácter provisional que se autoricen de conformidad con lo regulado en estas Normas y la legislación urbanística.”*

En el mismo artículo sin embargo se establece que:

3. Se admiten como compatibles las infraestructuras debidamente autorizadas y los usos expresamente permitidos para esta categoría en otros artículos de estas Normas.

Ha de tenerse en cuenta que el PGOU considera los terrenos de suelo rústico de protección territorial como suelo de reserva para usos de relevancia territorial y complementarios dentro de la Ordenación Estructural.

Este suelo queda en reserva pues para el ulterior desarrollo de la OSE de Fonsalía, siendo pues necesario hacer compatible la inserción del ferrocarril en dicha operación.

#### 5.5.2.2. Intercambiador

Por otra parte, el Art. 5.8.3. del vigente PGOU de Guía de Isora hace referencia al Sistema General Portuario de Fonsalía, estableciendo para el ámbito que se delimite la necesidad de formular un Plan Especial de Ordenación de usos, actividades y edificaciones, de acuerdo a lo establecido en la legislación sectorial (Ley de Puertos, Ley de Costas, etc. y los Reglamentos respectivos). Se establece igualmente que en el ámbito de la Operación Singular Estructurante del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía delimitada por el Planeamiento Insular no pueden autorizarse otros actos de ejecución que los expresamente contemplados por el planeamiento insular. En este ámbito se prevé el emplazamiento de la estación desaladora de Agua de Mar del Oeste, cuyo emplazamiento se establecerá por el Plan Territorial Parcial de la Operación Singular Estructurante del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía.

El Art. 5.2.7.5. de la Aprobación Provisional va un poco más allá prohibiendo explícitamente la tramitación de cualquier instrumento de planeamiento o de gestión, así como autorizar cualquier acto de ejecución, salvo los expresamente permitidos por el Plan Insular de Ordenación y la mencionada estación desaladora, en tanto en cuanto no se apruebe el Plan Territorial Parcial.

Es en este contexto en el que debería integrarse un posible futuro intercambiador. Los criterios generales que podrían planterarse en esta fase para dicha integración serían:

- La disponibilidad de espacio que ha de permitir la realización del imprescindible aparcamiento, máxime en un municipio que se caracteriza por la dispersión de su poblamiento y por la existencia de importantes núcleos turísticos.

- El cierre del anillo insular, incorporado a la aprobación provisional del Plan General, y la ejecución de la ampliación del tren del Sur a Fonsalía, han de considerarse elementos esenciales para garantizar la accesibilidad al futuro puerto.
- En cualquier caso, tanto la ubicación definitiva del intercambiador, como su adecuado dimensionamiento habrán de tener en cuenta la nueva centralidad comarcal derivada de la operación singular estructurante y su futura integración en ella.



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

**DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE ORDENACIÓN**

