

## **3.2.6. DIAGNÓSTICO**

### 3.2.6. Diagnóstico

El diagnóstico ambiental es el instrumento que se utiliza para valorar qué capacidad de acogida tiene toda el área afectada por el Plan Territorial.

Como se ha visto, la zona de estudio del área metropolitana del presente Plan Territorial Especial está formada por una franja de terreno que bordea por el oeste y el norte a las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y de La Laguna, incluyendo una amplia superficie en sentido longitudinal N-S y E-O, en la que se desarrollan los cuatro grandes elementos del Plan Territorial, que se pueden denominar: circunvalación oeste, circunvalación norte, vía litoral, anillo de La Laguna (que incluye la variante noroeste de La Laguna).

Seguidamente se realiza un diagnóstico de las características medioambientales de las unidades ambientales homogéneas descritas en el punto de Inventario Ambiental. Para ello en primer lugar se reflejan las particularidades de la problemática ambiental preexistente para posteriormente definir las limitaciones para la acogida de infraestructuras viarias para cada unidad. Finalmente se indica la dinámica de transformación del territorio y se realiza una diagnosis de la potencialidad ambiental de cada unidad.

#### 3.2.6.1. Características de la problemática ambiental preexistente.

Una vez conocidas las características del medio físico y el valor ecológico o natural, paisajístico o cultural del área en el que se enmarcan los distintos corredores del Plan Territorial; podemos realizar la estimación de la problemática ambiental existente con el fin de solucionar los problemas detectados, o al menos evitar un incremento de los mismos.

En términos generales, la problemática ambiental y la dinámica de la transformación del territorio que afecta al ámbito del Plan Territorial Especial, está muy vinculada a los problemas de coexistencia, del uso tradicional del suelo rústico, de los asentamientos rurales y la presión ejercida por las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna en su avance progresivo, con los problemas y necesidades propios del medio urbano y periurbano.

Además, directamente relacionado con las edificaciones se encuentra la generación de Residuos Sólidos Urbanos que en su totalidad son tratados en el Vertedero Controlado de Arico, pero además existe toda una serie de vertederos incontrolados de pequeñas dimensiones aunque susceptibles de generar graves alteraciones ambientales y paisajísticas:

contaminación del suelo y el agua, incendios debido a la incineración incontrolada de los residuos, humos y males olores, riesgos sanitarios debidos a la presencia de ratas, etc.

Las áreas más afectadas por impactos ambientales al margen de los propios del medio urbano, se corresponden a canteras, desmontes o explanadas, carreteras, introducción de especies foráneas, etc.

#### 3.2.6.1.1. Circunvalación Oeste

La denominada Circunvalación Oeste discurre desde la zona de Guamasa, por el sur del aeropuerto, hasta conectar con la TF-1 en las inmediaciones de Añaza. Se trata por lo tanto, de un trazado que atraviesa zonas con características diferentes en cuanto a densidad de población y usos del suelo, combinándose zonas de viviendas de baja altura con parcela individual, zonas eminentemente agrarias y zonas de nuevas urbanizaciones.

##### ✓ Situación derivada de las edificaciones y las construcciones.

La gran *expansión residencial*, dotacional, de infraestructuras, e industrial, en las áreas de influencia de las dos aglomeraciones urbanas, ha creado la práctica desaparición de todos los valores florísticos y faunísticos de las áreas limítrofes, que viene a ser casi al menos la tercera parte de la superficie bajo planeamiento territorial. Por lo tanto, la fragmentación y destrucción del hábitat, causado por grandes infraestructuras lineales o extensivas y su ocupación del suelo es uno de los problemas actuales. No obstante y tal y como hemos comentado este es un problema inherente al desarrollo socioeconómico.

Además el avance de la actividad residencial y actividades añadidas, supone a todas luces la pérdida total de las posibilidades de alimentación de los invertebrados y la merma significativa de los nichos tróficos de las especies de vertebrados, por un lado, y la pérdida del sustrato para el poblamiento vegetal.

Otro dato importante, es la gran *dispersión de la edificación residencial* fuera de lo que es el eje Santa Cruz-La Laguna, lo que a su vez conlleva una fuerte presencia de caminos y accesos, casi siempre asfaltados, tendidos de redes de infraestructuras. Este “grado de urbanización” ha propiciado la implantación de múltiples y diferentes actividades generadoras de impactos territoriales negativos.

Además la proliferación de edificaciones dispersas en el medio rural originan una pérdida sustancial de la calidad del paisaje además de la ocupación irreversible de suelos productivos. Muchas de estas edificaciones, así como las que se levantan en los asentamientos rurales se construyen sin las tipologías propias de la zona lo que contribuye a un deterioro de su identidad cultural y paisajística.

✓ **Situación derivada de la actividad agrícola.**

En este apartado las afecciones están asociadas al progresivo *abandono de la actividad agraria*. Destaca el abandono progresivo de los usos tradicionales relacionados con la agricultura, la ganadería y explotación del monte. Circunstancia que desde una perspectiva ambiental tiene connotaciones positivas para la conservación de la naturaleza; pero la falta de mantenimiento del terrazgo agrícola también supone en muchos casos potenciar la erosión (por falta de mantenimiento de los tableros o pequeñas huertas) y contribuye a la sensación paisajística negativa de todo lo que se abandona.

Por otro lado, el abandono de las tierras de cultivo afecta igualmente a las comunidades adaptadas a estos sistemas. Así, la disminución de la superficie dedicada al cereal en la zona comprendida entre Los Rodeos y La Esperanza supone la destrucción del hábitat de especies como la terrera marismeña, el gorrión chillón (*Petronia petronia madeirensis*) y el jilguero (*Carduelis carduelis parva*), raras o amenazadas a nivel insular.

A este aspecto se suma el retorno desde el mundo urbano al mundo rural, con una filosofía de vida diferente, más vinculada a la cultura del ocio de fin semana, que a la reintegración en el medio: disfrutar del campo con todas las comodidades de la ciudad; lo que está generando conflictos legales y ambientales derivados de la promoción del uso inadecuado del suelo. Consecuencia de lo anterior es la pérdida de rusticidad de los Asentamientos Rurales, al incorporar nuevas viviendas a menudo de gran volumetría (hasta 4 plantas), que rompen la armonía paisajística de estos núcleos.

✓ **Situación derivada de la situación fónica.**

La zona de Guamasa se caracteriza por viviendas individuales que se hayan influenciadas por el ruido producido por el tráfico de la zona, con IMDs que superan los 40000 vehículos diarios en algunas de las carreteras. Sin embargo, la influencia acústica más notable proviene del aeropuerto de Los Rodeos, cuya huella sonora incide directamente sobre el área.

La circunvalación oeste continúa por el sur del aeropuerto, en un área poco habitada, con amplios espacios libres. Lógicamente, la fuente sonora más relevante es el propio aeropuerto, no sólo con sus operaciones de despegue y aterrizaje, sino con todas las operaciones realizadas en tierra.

A continuación, la circunvalación discurre por hacia la costa por un área en la que se intercalan viviendas e instalaciones propias de la explotación agraria con desarrollos constructivos iniciados desde el oeste de Santa Cruz y desde el área costera. Junto a este fenómeno se conservan amplios espacios en los que la actividad agraria sigue conservando su importancia desde el punto de vista paisajístico, económico y social. Se trata por lo tanto, de una zona cuyas fuentes de ruido más importantes son las carreteras que discurren por ella, en especial la TF-265, la TF-263 y la TF-272, que presentan intensidades medias de tráfico que oscilan entre los 6000 y los 9000 vehículos.

Finalmente, el área de la costa (Añaza, Radazul) se caracteriza por la presencia de un creciente número de naves industriales (polígono industrial de El Chorrillo) y es objeto de un fuerte desarrollo urbanístico, especialmente al sur de la TF295. Debido al paulatino crecimiento industrial (y al correspondiente crecimiento del número de vehículos pesados) y a la presencia de varias infraestructuras viarias con altas intensidades de tráfico (TF-1, TF-295, TF-293...) se puede afirmar que se trata de una zona que soporta niveles de ruido moderados o altos.

### 3.2.6.1.2. Vía Litoral

La vía litoral discurre por el frente marítimo de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife (desde las inmediaciones de la refinería y del Parque Marítimo César Manrique hasta la zona de la avenida de Anaga).

✓ **Situación derivada de las edificaciones y las construcciones.**

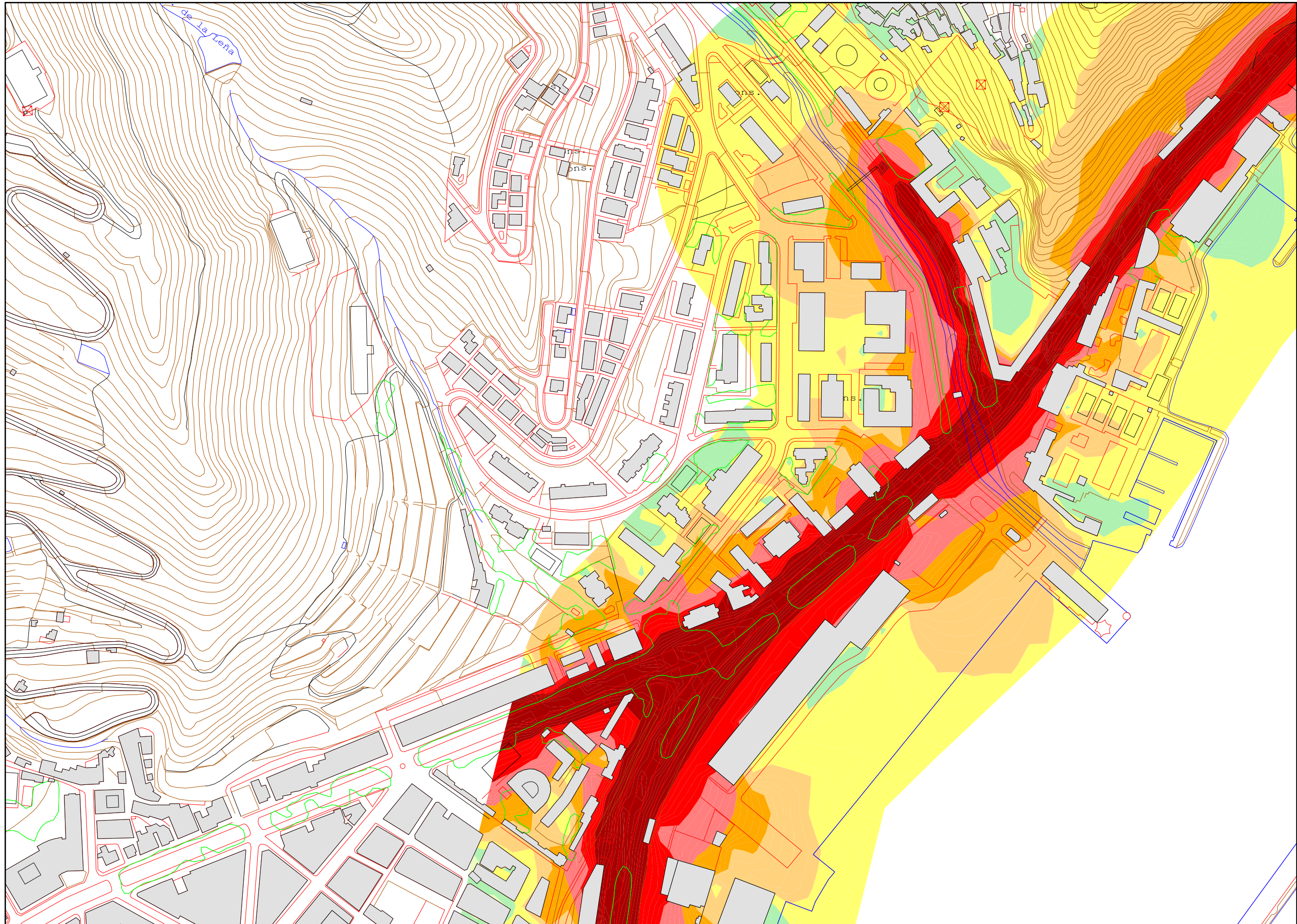
Otra de las problemáticas actuales son las *limitaciones al crecimiento urbano de Santa Cruz* que se ve bloqueado por el mar por el este, lo que la convierte en una especie de fondo de saco, que la ha obligado a crecer hacia el sur-oeste, con la consiguiente descompensación de ciertas infraestructuras vitales, como son las vías de acceso o comunicación con el resto de la Isla. Además, ciertas infraestructuras como la Refinería de CEPSA han contribuido a constreñir las posibilidades de expansión de la Ciudad.

✓ **Situación derivada de la situación fónica.**

Se trata de una zona que se encuentra en un proceso de renovación urbana, enriquecido por las recientes actuaciones que revalorizan el espacio urbano, como el nuevo Auditorio de Tenerife, el Parque Marítimo César Manrique, el Centro Internacional de Ferias y Congresos de Santa Cruz de Tenerife. Junto a estas instalaciones, aparecen edificios residenciales, en los que se han establecido oficinas y establecimientos comerciales, así como organismos oficiales, como: la sede de la Presidencia del Gobierno, la Agencia Tributaria,, el Cabildo Insular, Magistratura de Trabajo, el edificio de Usos Múltiples del Gobierno de Canarias y como cierre de la zona el Museo Militar.

Todas estas instalaciones se hayan sometidas a niveles de ruido elevados debidos a la presencia de la carretera que conecta la TF-4 y la TF-11 y que discurre por el frente costero. Dicha carretera presenta intensidades de tráfico que oscilan entre los 20000 y los 60000 vehículos diarios, en función del tramo.

A continuación se presenta el mapa de ruido del corredor por el que discurrirá la Vía Litoral.



**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

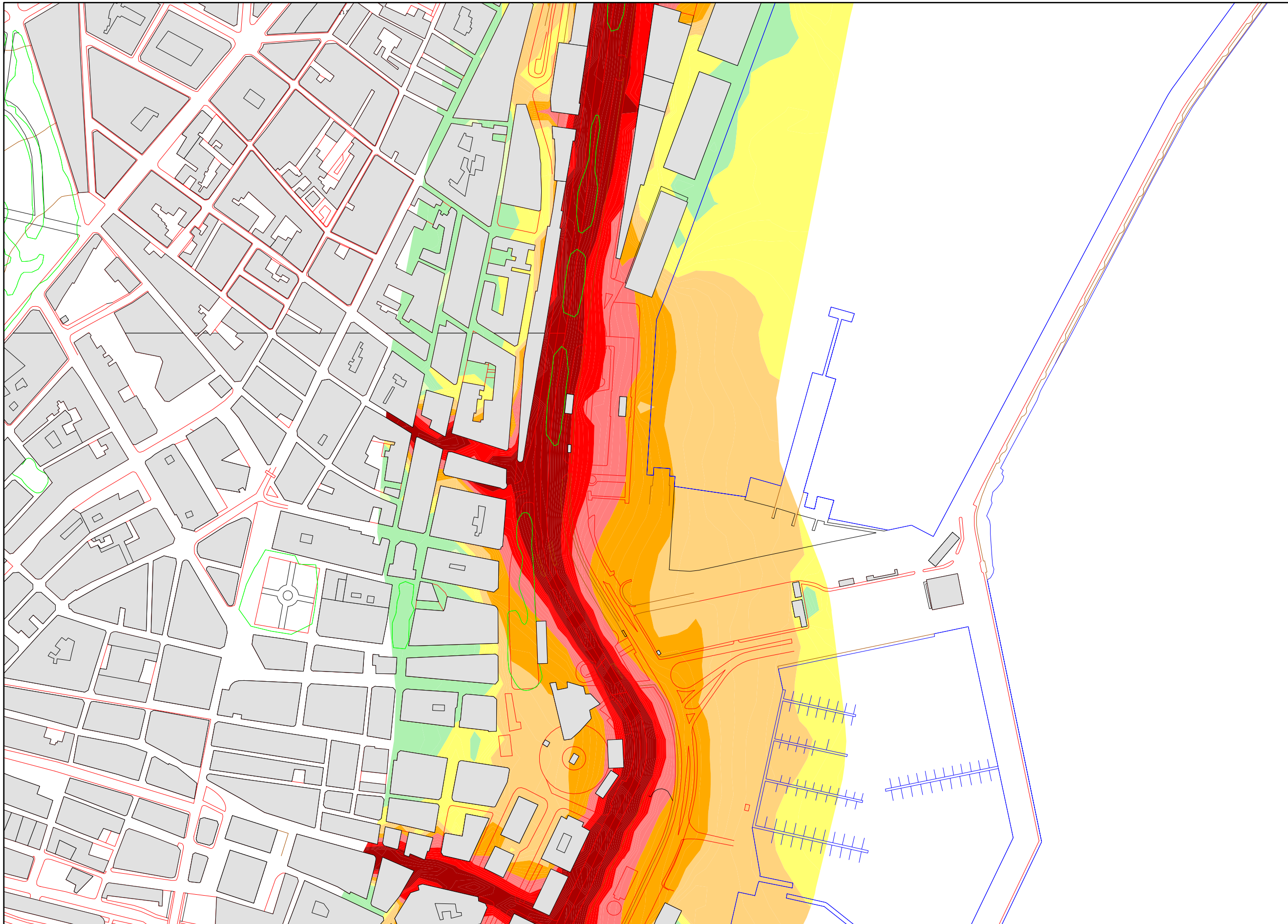
ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. VÍA LITORAL SITUACIÓN ACTUAL

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 1 de 4





**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

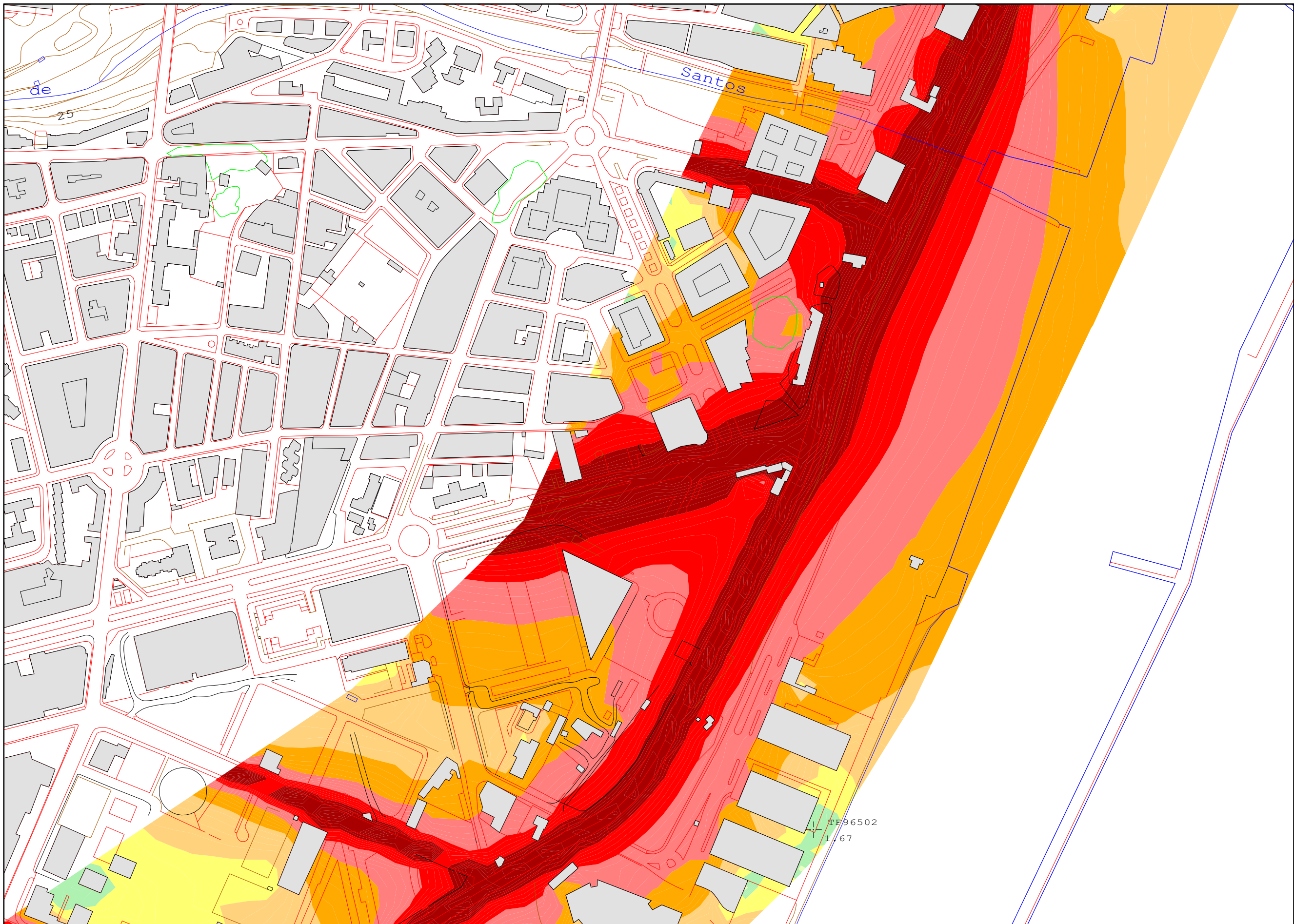
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL  
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO  
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. VÍA LITORAL  
SITUACIÓN ACTUAL

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 2 de 4







**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

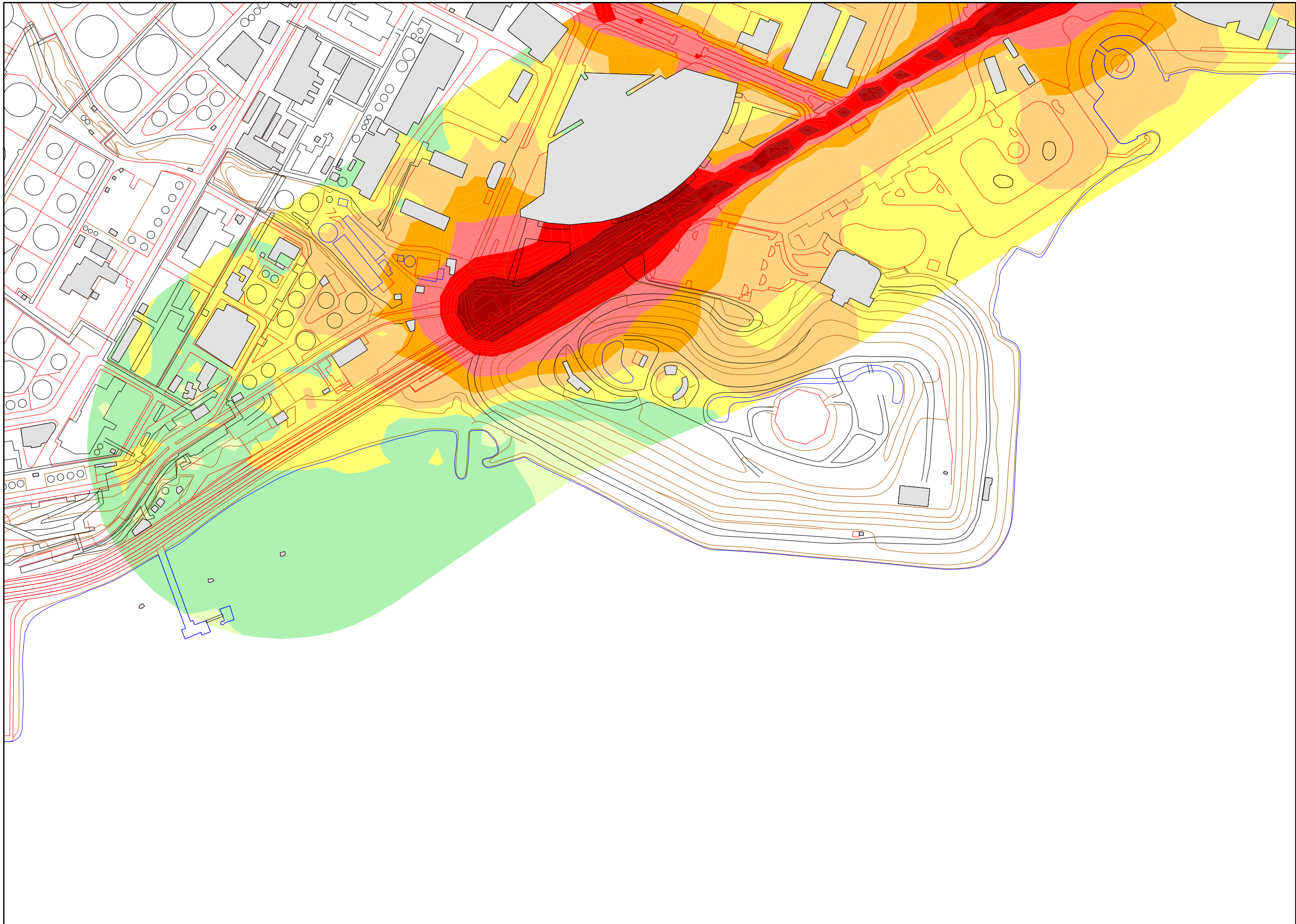
ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL  
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO  
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. VÍA LITORAL  
SITUACIÓN ACTUAL

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 3 de 4





**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL  
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO  
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. VÍA LITORAL  
SITUACIÓN ACTUAL

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 4 de 4

### 3.2.6.1.3. Circunvalación Norte

La Circunvalación Norte tiene por finalidad constituirse en vía de cierre y colectora longitudinal del flanco norte de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife de forma que permita conectar la TF-5 con la TF-11 y mejore la situación del tráfico, liberando la zona urbana de determinados movimientos, lo que redundará en la reducción de los niveles sonoros en el propio núcleo urbano.

#### ✓ Situación derivada de las edificaciones y las construcciones.

Uno de los aspectos de la problemática actual son las numerosas edificaciones de autoconstrucción que de manera desordenada e improvisada se construyen sobre las laderas de numerosos barrancos a lo largo del área, aspecto que queda especialmente patente en el barranco de Santos.



*Autoconstrucción en el Barranco de Santos*

Otra de las problemáticas actuales son las **limitaciones al crecimiento urbano** de Santa Cruz y parte de La Laguna que se ve bloqueado hacia el norte por la existencia del macizo de Anaga, y por el mar por el este, lo que la convierte en una especie de fondo de

saco, que la ha obligado a crecer hacia el sur-oeste, con la consiguiente descompensación de ciertas infraestructuras vitales, como son las vías de acceso o comunicación con el resto de la Isla. Además, accidentes naturales como el Barranco de Santos han contribuido a constreñir las posibilidades de expansión de la Ciudad.



*Fotografía en la que se puede apreciar el límite natural que supone el barranco de Santos y estribaciones al macizo de Anaga al crecimiento hacia el norte de Santa Cruz y La Laguna.*

#### ✓ Situación derivada de la ocupación de barrancos.

La intensa ocupación humana del territorio determina la existencia de sustratos impermeabilizados antrópicamente, que magnifican la acción de los agentes meteorológicos. Por un lado, la imposibilidad de la infiltración ocasiona la circulación de una mayor cantidad de lluvia en superficie, lo que aumenta su capacidad de incisión y abarrancamiento. Por otro lado, la presencia de superficies lisas hace aumentar la velocidad del agua y ocasiona su llegada más rápida a los barrancos, con la consiguiente modificación del período de concentración. Por ello, las cuencas con un elevado grado de construcciones urbanas, como la de Santos, son más propensas a sufrir los efectos de las avenidas torrenciales.

✓ **Situación derivada de la situación fónica.**

Para ello se propone una infraestructura que discurre por una zona complicada debido a su agreste orografía, desde las inmediaciones de Valleseco, donde se conecta con la TF-11, hasta la zona de Gracia, donde conecta con la TF-5.

La Circunvalación Norte se desarrolla por tramos relativamente diferenciadas. Un primer tramo se desarrolla entre la conexión con la avenida de Anaga (Valleseco) y la zona urbana conocida como las Acacias. El trazado se caracteriza por avanzar por la zona septentrional tratando de no afectar a las zonas urbanas y salvando la orografía mediante diferentes viaductos y túneles. La zona por la que discurre este primer tramo se caracteriza por unos niveles acústicos bajos debido a que no existen fuentes de ruido importantes.

A partir de Las Acacias y hasta la carretera de los Valles, la traza discurre por el borde norte de la zona urbana, en la cota superior del Barranco de Santos. El trazado penetra en una zona residencial constituida por barriadas de planta más compacta, integradas por edificios con menor número de alturas. La traza en esta zona se plantea por el borde de la zona urbanizada, situada al borde mismo del barranco. En todo este área las fuentes de ruido más significativas proceden del tráfico urbano y de la propia actividad humana de las zonas residenciales.

Posteriormente la traza penetra en un espacio con superficies de menores pendientes, lo que ha permitido destinarlas a explotaciones agrarias. En consecuencia, se trata de áreas poco degradadas acústicamente y con inexistencia tanto de fuentes de ruido relevantes como de un número elevado de receptores.

El último tramo de la circunvalación norte se caracteriza por la presencia de diferentes tipos de edificaciones, ya que junto a las manzanas cerradas de viviendas que aparecen en la zona de La Verdellada, en los límites de Finca España se han ejecutado una serie de urbanizaciones de viviendas unifamiliares adosadas con la parcela individual, modelo que en Pueblo Hinojosa es el predominante. Por lo tanto se trata de un área típicamente urbana con las calles como fuentes de ruido predominante y con un número moderado de receptores. Además, es de esperar que este área se vea afectada por la huella sonora del aeropuerto de Los Rodeos.

En resumen, el trazado ha sido definido con el objetivo de que la afección directa generada por el vial quede minimizada por discurrir en amplias zonas por espacios que no son objeto de explotación ni ocupación directa por la población.

#### 3.2.6.1.4. Anillo de La Laguna

Uno de los mayores problemas de La Laguna está relacionado con el hecho de dar servicio mediante su red viaria interior a los movimientos de tráfico de carácter insular por medio de la TF-5, seccionando la ciudad en dos mitades. Debido a su ubicación, se ha convertido en la vía de comunicación con la zona norte de la isla de Tenerife, Tegueste, Tejina, Valleguerra, Bajamar y Punta Hidalgo. En la actualidad, la ciudad cuenta con una vía de circunvalación por el este (TF-13) que permite absorber parte del tráfico que desde Santa Cruz de Tenerife se dirige hacia el norte.

##### ✓ Situación derivada de las edificaciones y las construcciones.

La importancia del área de Santa Cruz-La Laguna en el contexto insular le lleva a soportar un **alto nivel de tránsito diario de vehículos**, lo que representa un foco constante de contaminación por emisión de partículas y ruidos. También contribuye en este apartado la presencia del Aeropuerto de los Rodeos.

##### ✓ Situación derivada de la situación fónica

Con esta obra, se pretende completar lo que puede denominarse circunvalación de La Laguna, introduciendo una mejora de la circulación interna de la ciudad, cuyas calles van a liberarse de un elevado número de movimientos, lo que se traducirá en una reducción importante de los niveles sonoros.

El anillo de La Laguna puede dividirse en dos tramos diferenciados. El primero de ellos (variante noroeste de La Laguna) se sitúa al noroeste de la ciudad de forma que el trazado se desplaza a la base de la línea de montañas que delimitan por el norte la vega de La Laguna. El segundo tramo se plantea para mejorar los problemas del entorno de la zona sur de La Laguna.

El primer tramo, que presenta varias secciones en túnel en aquellas zonas en las que las condiciones del relieve lo hacen aconsejable, tiene su origen en el actual enlace con la TF-5 y discurre con dirección noroeste hasta conecta con la TF-13 en la zona del cruce de ésta con la TF-12. El área se caracteriza por amplios espacios dedicados a la actividad agraria, si bien en los últimos años se está produciendo un paulatino proceso urbanizador. La variante noroeste, además de canalizar el tráfico en dirección noroeste, permitirá, con los

enlaces oportunos, dar servicio por el norte al conjunto de viales que se está poniendo en servicio para dar salida a la serie de edificaciones que se van ejecutando por la vega. En general se trata de viviendas de baja altura bien individuales o bien agrupadas formando manzanas.

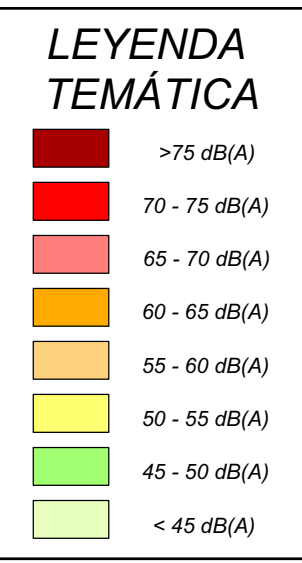
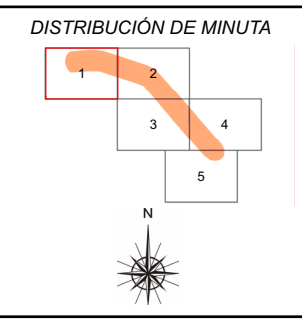
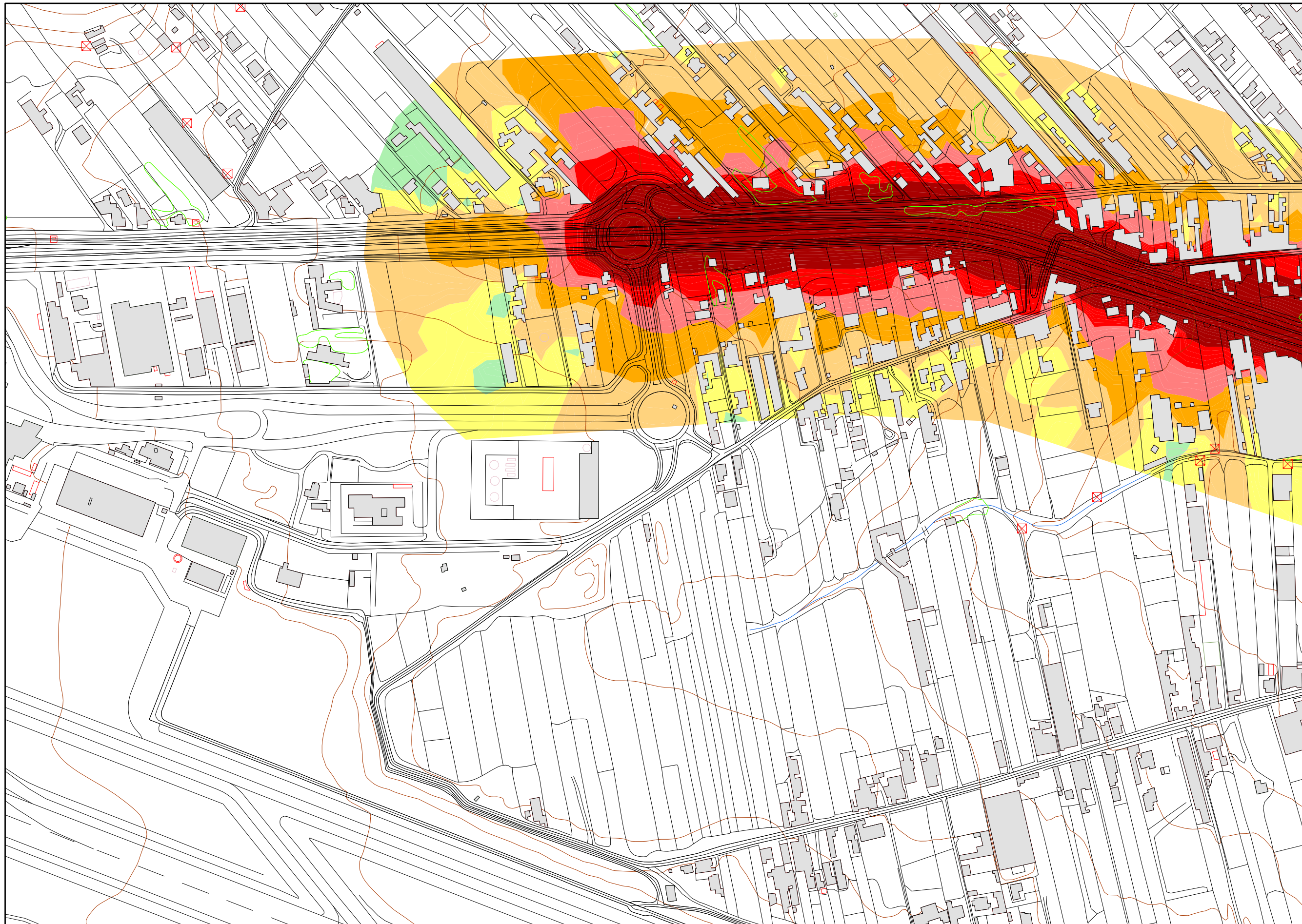
Debido a las características de las zonas por las que discurre este primer tramo, los niveles sonoros existentes serán bajos y procedentes de las pocas carreteras existentes, cuyas intensidades de tráfico son bajas. Únicamente en la parte más septentrional de la variante, en las cercanías de la TF-13 y la TF-12 se encontrarán niveles de ruido moderados, ya que ambas carreteras presentan IMDs superiores a los 10000 vehículos.

El segundo tramo del Anillo de La Laguna presenta un trazado situado al sur de la ciudad y del aeropuerto, tras atravesar las pistas del mismo mediante un túnel. Dicho túnel permite no rodear la totalidad del perímetro aeroportuario y evitar la confluencia de los tráficos de carácter insular (precedentes de la TF-5) con aquellos otros que pueden calificarse como locales de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna.

Al sur del aeropuerto se produce la convergencia del Anillo de La Laguna con la Circunvalación Oeste de Santa Cruz de Tenerife. Ambos trazados se conectan mediante el oportuno enlace, y a partir del mismo avanzan en paralelo. La finalidad del primer trazado es la de servir de conexión por autovía de la Circunvalación Oeste con la TF-5 a la altura del barrio de Gracia, mientras que la finalidad del segundo es evitar que el crecimiento urbanístico previsto de la zona colapse en un periodo corto de tiempo al primero de ellos.

Los espacios situados al sur de Los Rodeos son en general superficies donde las actividades agrarias son las dominantes. Por lo tanto, se trata de zonas poco pobladas y en las que la mayor fuente de ruido procede del propio aeropuerto. Por otra parte, la construcción del Anillo supondrá una importante reducción de los niveles de tráfico dentro de La Laguna, en especial en la TF-5, y en consecuencia una notable mejora del entorno acústico en sus cercanías.

A continuación se muestra el mapa de ruido del entorno de la TF-5 a su paso por La Laguna.



ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

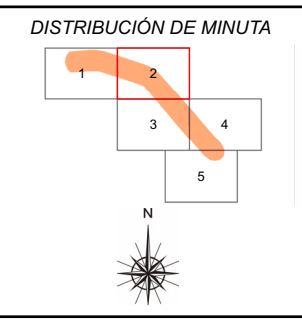
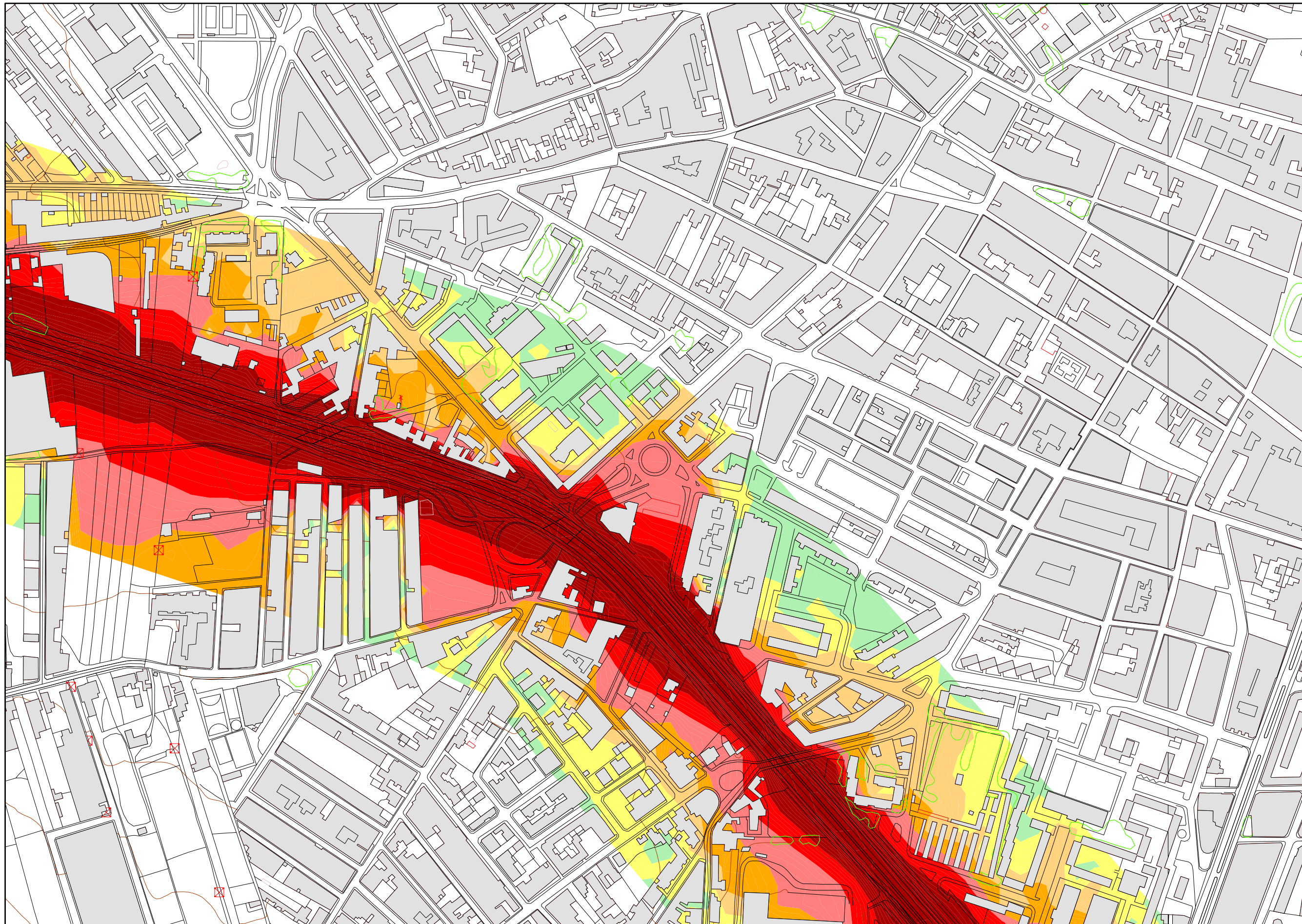
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL  
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO  
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ENTORNO DE  
LA TF-5 A SU PASO POR LA LAGUNA.  
SITUACIÓN ACTUAL

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 1 de 5







**LEYENDA TEMÁTICA**

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

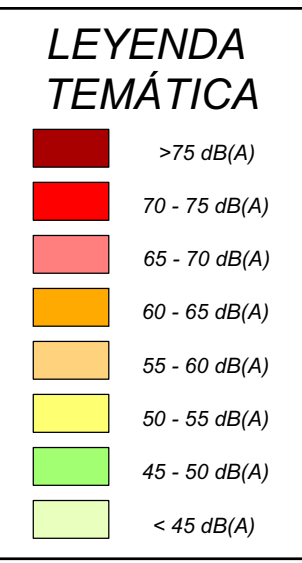
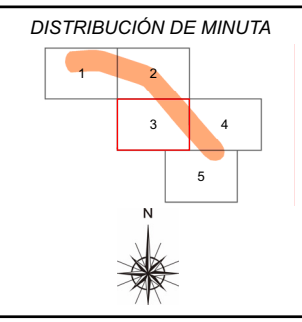
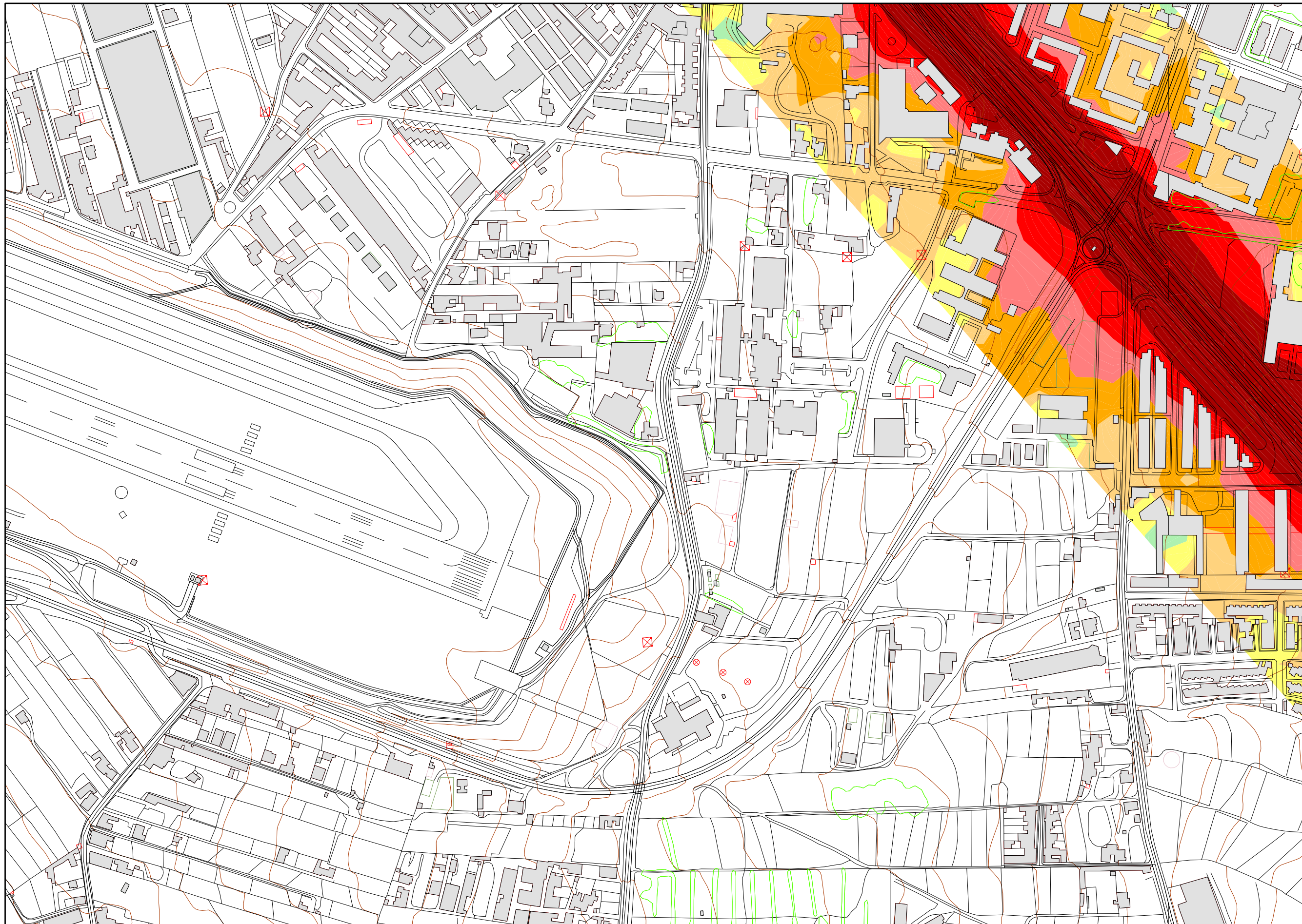
ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL  
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO  
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ENTORNO DE  
LA TF-5 A SU PASO POR LA LAGUNA.  
SITUACIÓN ACTUAL

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 2 de 5





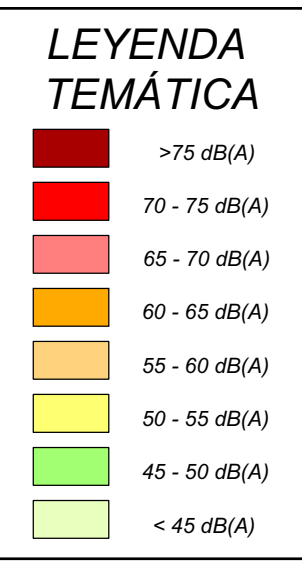
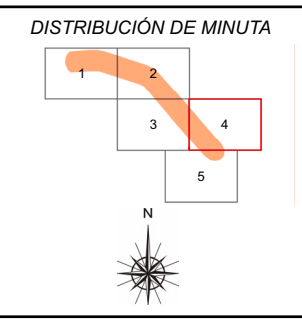
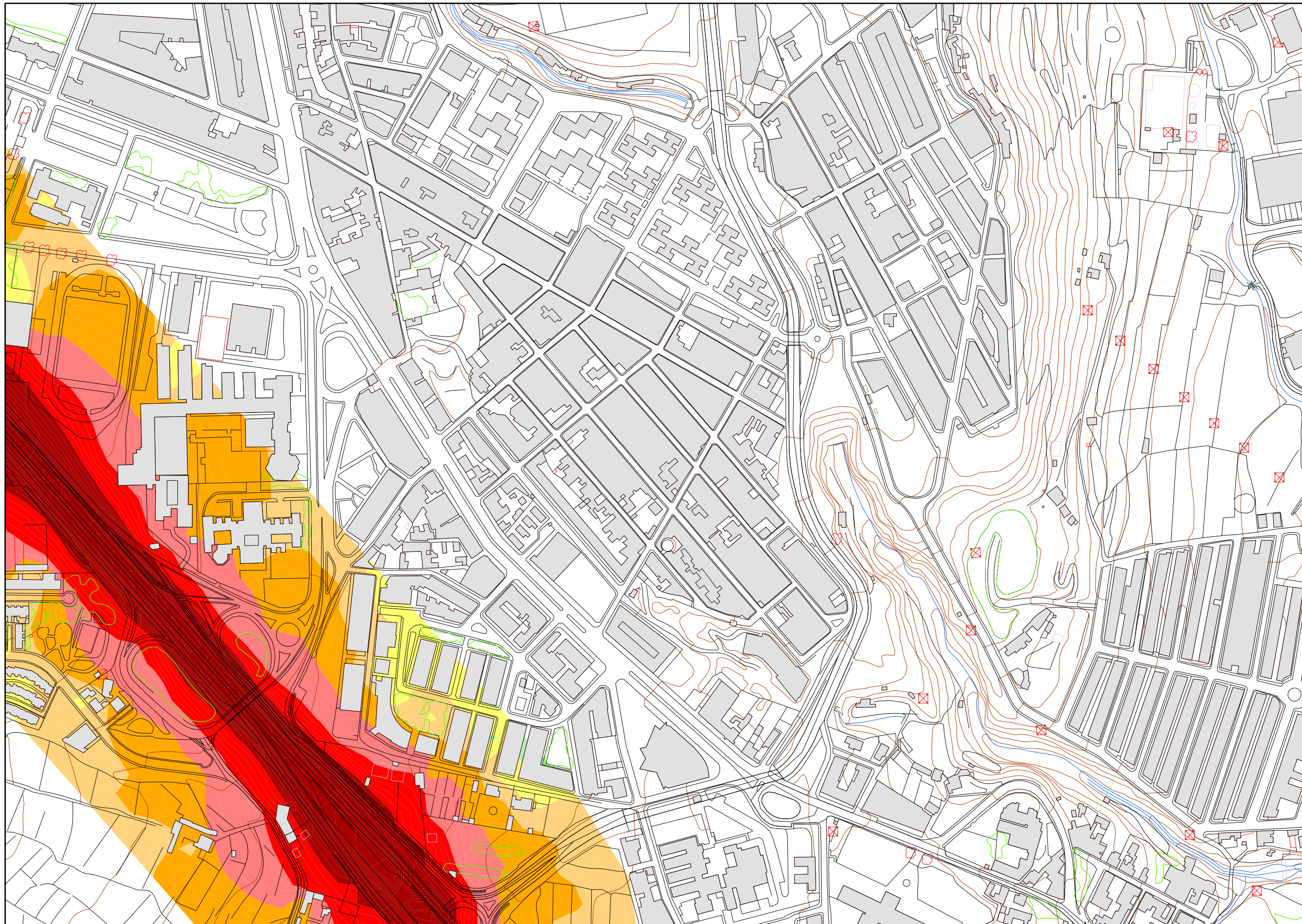
ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL  
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO  
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ENTORNO DE  
LA TF-5 A SU PASO POR LA LAGUNA.  
SITUACIÓN ACTUAL

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 3 de 5





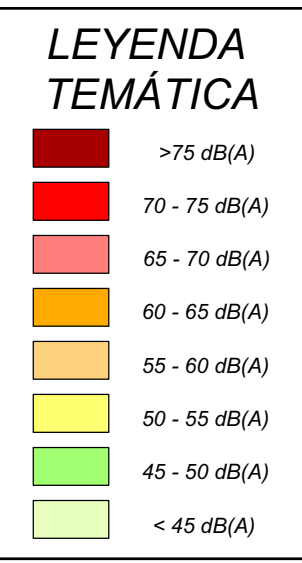
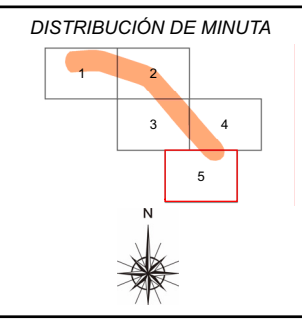
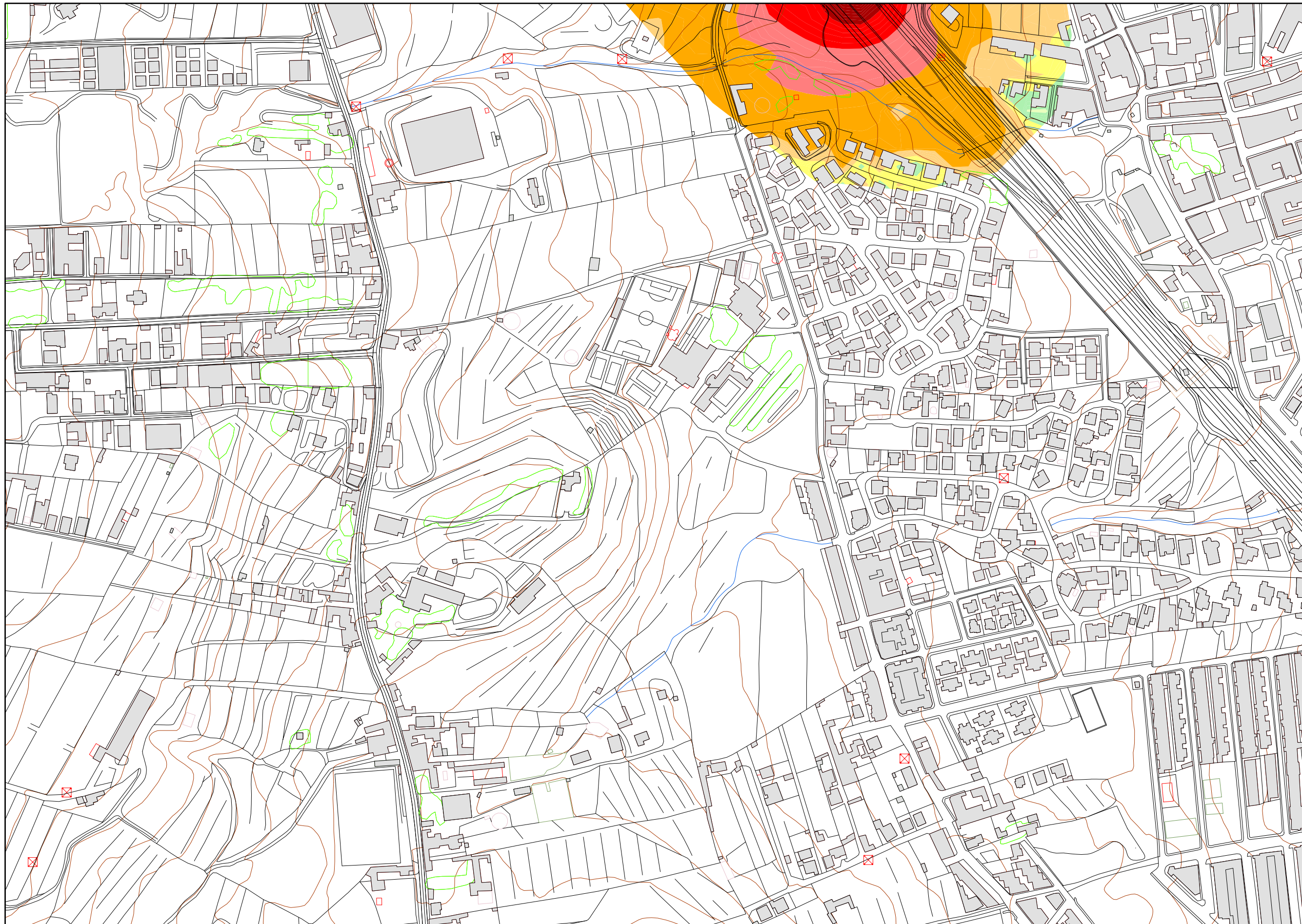
ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL  
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO  
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ENTORNO DE  
LA TF-5 A SU PASO POR LA LAGUNA.  
SITUACIÓN ACTUAL

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 4 de 5





ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL  
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO  
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ENTORNO DE  
LA TF-5 A SU PASO POR LA LAGUNA.  
SITUACIÓN ACTUAL

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 5 de 5

### 3.2.6.2. Definición de las limitaciones para la acogida de infraestructuras viarias derivadas de algún parámetro ambiental

A continuación se aborda el estudio de las limitaciones de acogida de infraestructuras viarias derivadas de algún parámetro ambiental, para poder valorar en apartados posteriores las potencialidades del territorio a través de la definición de calidades para la conservación.

Por regla general, estas limitaciones de uso derivadas de algún parámetro ambiental tienen que ver con los valores paisajísticos del espacio, por la presencia de elementos singulares de la flora, fauna y gea o por la potencialidad agrícola de sus suelos, sus valores patrimoniales, etc. Aquellas unidades homogéneas donde la calidad para la conservación es más alta reunirá más elementos meritorios de ser conservados y tendrá mayores limitaciones de uso que las áreas de más baja calidad.

Desde este punto de vista podemos definir una gradación en la intensidad de acogida para las nuevas infraestructuras de las diferentes unidades homogéneas del Avance en función de las limitaciones ambientales. En las próximas líneas se hace un resumen de las principales limitaciones de carácter ambiental y las unidades o sectores del territorio que se ven afectados.

#### 3.2.6.2.1. Circunvalación Oeste

La principal limitación para la definición de la infraestructura correspondiente a la Circunvalación Oeste, vendrá dada por las *limitaciones de uso derivadas del interés para la conservación y científico de los elementos biológicos y de áreas ricas en biodiversidad*.

Las unidades que presentan este tipo de limitaciones de uso se corresponden con aquellas que albergan áreas de interés florístico y faunístico que en este caso coinciden con unidades preferentemente agrícolas o bien son simplemente áreas naturales o seminaturales.

Aquellas actuaciones que incidan directa o indirectamente sobre ellos o su hábitat deberían limitarse o, si fuese posible, someterlas a condicionantes que permitan compatibilizar la actividad y la conservación del recurso, pero en cualquier caso deberían quedar exentas de actuaciones que supongan una transformación radical del territorio.

Dentro de este corredor destacan las áreas en las que se ha detectado la posible presencia de *especies de fauna endémicas y escasamente representadas*. En este último caso se encuentran la terrera marismeña (*Calandrella rufescens rufescens*) en la IBA nº 360 “Los Rodeos-La Esperanza”. Por su importancia a continuación se describen las principales características y las principales conclusiones de los estudios realizados sobre la terrera marismeña (*Calandrella rufescens rufescens*) y de la *Parmacella tenerifensis*:

1. En el entorno del aeropuerto de los Rodeos, se encuentra el Área de Importancia para las Aves (Important Bird Area)”, propuesta por la SEO-BirdLife, para distinguir las áreas que pudieran contener los hábitats necesarios para la supervivencia y reproducción de las aves del anexo I de la Directiva 79/409/CEE del Consejo (conocida como Directiva Hábitats).

En esta zona se encuentra el que se creía uno de los hábitats más destacados de todo el Archipiélago canario para la nidificación de la subespecie endémica restringida exclusivamente a la Isla de Tenerife, Terrera Marismeña (*Calandrella rufescens rufescens*). No obstante la población de terrera marismeña o "calandria" en la zona de Los Rodeos ha sufrido una drástica reducción en sus efectivos y área de distribución a lo largo de los años. Es más, los más recientes estudios parecen indicar que además de la ausencia de población, la especie aquí localizada no es endémica.

#### 3.2.6.2.2. Vía Litoral

El desarrollo de la Vía Litoral tiene como principales limitaciones la existencia de superficie edificada correspondiente al casco urbano de Santa Cruz de Tenerife hasta el límite físico que supone el mar, lo que apenas deja espacio para la instalación de una nueva infraestructura. El aprovechamiento del corredor empleado por la actual TF-1 será prácticamente el único espacio por el que se puede establecer una infraestructura. Además, ciertas infraestructuras como la Refinería de CEPSA actúan como elementos limitantes.



### 3.2.6.2.3. Circunvalación Norte

La oportunidad de protección de los sectores con mayor valor paisajístico no sólo se deriva de sus características naturales o culturales sino también de sus valores económicos, ya que el paisaje es uno de los aspectos de mayor interés y más fácilmente perceptible por la sociedad y uno de los elementos ambientales de mayor importancia para el turismo.

La principal limitación para la proyección de la nueva infraestructura de la Circunvalación Norte vendrá derivada de la existencia de unidades de alto valor paisajístico y por la presencia de diversos elementos de patrimonio arqueológico presentes a lo largo del corredor.

La calidad paisajística preferente viene determinada por sus accidentes geomorfológicos, que hacen que la componente natural domine sobre la rural y urbana. Son las grandes formaciones montañosas del macizo de Anaga y el barranco de Santos los elementos más sobresalientes y frágiles del paisaje del área y sus principales elementos de interés geomorfológico. Estos espacios se corresponden con el espacio natural de Parque Rural de Anaga,. Además este espacio cuenta con las limitaciones propias de sus figuras de ordenación: Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG), siendo éstas las herramientas técnicas y legales que valoran y establecen las limitaciones de uso del suelo.

El paisaje de la unidad ambiental que los representan (unidad de dinámica natural macizo de Anaga) debe ser convenientemente protegido.

Asimismo destacan las limitaciones derivadas de las existencia de fuertes pendientes. En las laderas de Anaga las pendientes son limitaciones para la construcción de infraestructuras viarias que afectan a una buena parte del territorio.

Las unidades donde esta limitación es más clara se corresponden con las unidades de dinámica natural de montañas, laderas y macizo de Anaga. En ellas sólo será posible la instalación de los nuevos viarios mediante el empleo de túneles.

### 3.2.6.2.4. Anillo de La Laguna

La principal limitación para la definición de la infraestructura correspondiente al Anillo de la Laguna, vendrá dada por las limitaciones de uso derivadas del interés para la conservación y científico de los elementos biológicos y de áreas ricas en biodiversidad.

Las unidades que presentan este tipo de limitaciones de uso se corresponden con aquellas que albergan áreas de interés florístico y faunístico que en este caso coinciden con unidades preferentemente agrícolas o bien son simplemente áreas naturales o seminaturales.

Aquellas actuaciones que incidan directa o indirectamente sobre ellos o su hábitat deberían limitarse o, si fuese posible, someterlas a condicionantes que permitan compatibilizar la actividad y la conservación del recurso, pero en cualquier caso deberían quedar exentas de actuaciones que supongan una transformación radical del territorio.

Dentro de estas áreas destacan las áreas en las que se ha detectado la posible presencia de *especies de fauna endémicas y escasamente representadas*. En este último caso se encuentran la terrera marismeña (*Calandrella rufescens rufescens*) en la IBA nº 360 “Los Rodeos-La Esperanza”, y la *Parmacella tenerifensis*. Por su importancia a continuación se describen las principales características y las principales conclusiones de los estudios realizados sobre la terrera marismeña (*Calandrella rufescens rufescens*) y de la *Parmacella tenerifensis*:

1. En el entorno del aeropuerto de los Rodeos, se encuentra el Área de Importancia para las Aves (Important Bird Area)”, propuesta por la SEO-BirdLife, para distinguir las áreas que pudieran contener los hábitats necesarios para la supervivencia y reproducción de las aves del anexo I de la Directiva 79/409/CEE del Consejo (conocida como Directiva Hábitats). En esta zona se encuentra el que se creía uno de los hábitats más destacados de todo el Archipiélago canario para la nidificación de la subespecie endémica restringida exclusivamente a la Isla de Tenerife, Terrera Marismeña (*Calandrella rufescens rufescens*). No obstante la población de terrera marismeña o "calandria" en la zona de Los Rodeos ha sufrido una drástica reducción en sus efectivos y área de distribución a lo largo de los años. Es más, los más recientes estudios parecen indicar que además de la ausencia de población, la especie aquí localizada no es endémica.

2. Por otro lado, el área estudiada incluye el hábitat del molusco gasterópodo endémico *Parmacella tenerifensis*, siendo éste el recurso biológico más relevante y destacado ya que es el único hábitat y distribución biogeográfica conocido a nivel mundial para esta especie.

### 3.2.6.3. Dinámica de transformación del territorio y diagnosis de potencialidad ambiental.

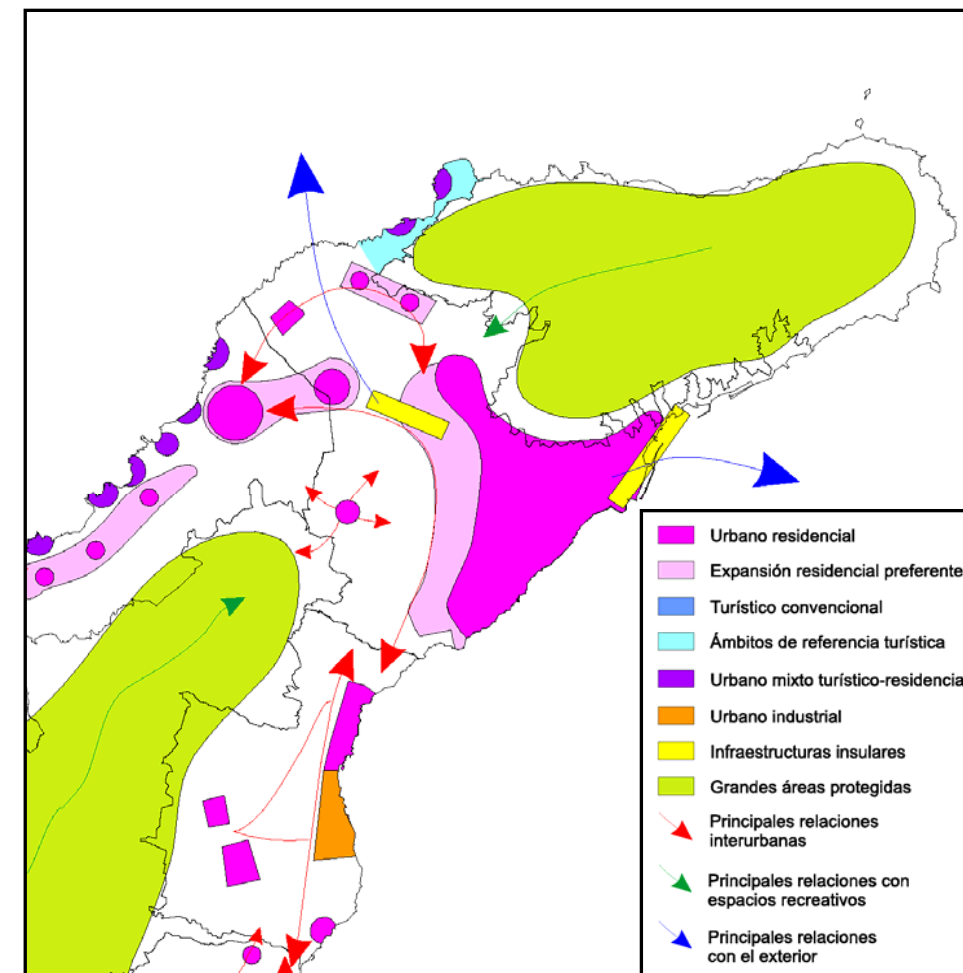
La alternancia de los procesos constructivos y destructivos han ido modelando un paisaje natural posteriormente modificado por la acción del hombre. A pesar de que ha sido éste el responsable de la transformación más importante sufrida por el medio natural, la acción de los agentes naturales continúa en la actualidad, y lo harán en el futuro, modificando la orografía, la vegetación, etc.

Dentro de los agentes naturales que definen el paisaje del área de estudio, cobra especial importancia los procesos erosivos, tanto eólica como hídrica, ya que es y será la responsable de la principal evolución previsible del sistema no sólo con la modificación de la orografía, sino que la progresiva pérdida de suelo conllevará la desaparición de la masa vegetal en muchos sectores donde se desarrollan matorrales xéricos de degradación.

Pero la mayor transformación del territorio se ha originado y se originará de la mano del hombre. La intervención del hombre en la configuración del paisaje se inicia con la ocupación de los valles para su transformación en cultivos y los asentamientos rurales asociados y con el emplazamiento de las ciudades capitales insulares como fue de San Cristóbal de la Laguna en un principio y posteriormente Santa Cruz de Tenerife. Además el ritmo de crecimiento ha dado lugar a la transformación del territorio con la expansión de los asentamientos consolidados y la instalación de polígonos industriales y equipamientos, siendo el territorio un mero soporte de las actividades humanas que se concentran especialmente en este área metropolitana.

Estas actividades en ocasiones han llevado a la afección directa sobre elementos con valor ambiental como son las afecciones realizadas sobre los conos volcánicos que han sido objeto de la reciente expansión urbana de la capital insular, así como sus cráteres un intenso aprovechamiento para la fabricación de bovedillas y bloques para el sector de la construcción y como material de relleno, lo que los ha desmantelado en parte presentando un negativo impacto paisajístico y medioambiental.

De modo sintético este área se puede definir como un área en la que se desarrollan predominantemente actividades humanas, estando relegadas las zonas de valor natural a aquellas zonas que presentan algún factor limitante a la ocupación humana (factores orográficos mayoritariamente). Los usos residenciales, industriales y de equipamientos son los principales ocupadores de suelo, seguido de otros usos antrópicos como los agrícolas que se desarrollan en zonas orográficamente favorables de zonas periféricas a los grandes núcleos de población. La mayoría de las viviendas existentes en la zona de estudio son de uso habitual, ya que el turismo que es la actividad que más induce la ocupación temporal de viviendas no es una actividad predominante en la zona.



Dinámica de transformación del territorio del área metropolitana (Fuente: PIOT)

En el futuro próximo es previsible que el crecimiento de la población y la necesidad de infraestructuras asociadas siga la tendencia marcada hasta el momento en la ocupación y transformación del territorio e incluso incremente su intensidad. En definitiva es previsible que el poblamiento siga concentrándose en el área metropolitana de Tenerife, en virtud de la actual localización de los equipamientos e infraestructura viaria mientras que las áreas rurales pierden funcionalidad, se abandonan los cultivos, y tenderán a ser ocupadas por edificaciones residenciales no vinculadas a esta actividad.

En líneas generales, la mayor parte de las **zonas de alta calidad para la conservación** del área estudiada y con menor potencialidad para acoger la nueva infraestructura, se corresponde con áreas que destacan de las restantes por poseer más de un elemento de interés natural, científico y cultural además de los ecosistemas de mayor naturalidad. Se corresponde con la Unidad de dinámica natural “Macizo de Anaga”.

Todas estas unidades destacan por albergar los ecosistemas de mayor valor ecológico. Así, las representaciones de los ecosistemas potenciales del área que son en la mayoría de los casos hábitats de interés comunitario y áreas de interés para diversas especies de aves amenazadas, están representados por las unidades mencionadas. Así el Macizo de Anaga y parte de la unidad de dinámica natural forestal arbolado, no sólo son accidentes geomorfológicos y elementos paisajísticos de gran interés sino que constituyen importantes enclaves para diversas especies de aves rapaces (ZEPAs) y están propuestos como Lugares de Importancia Comunitaria (LICs). Forman también parte de este grupo de unidades con alto valor ambiental las “Montañas” por ser las áreas de mayor fragilidad geomorfológica y paisajística.

Igualmente tienen consideración de zonas con elevado mérito para ser conservadas el resto de las unidades incluidas dentro del área de dinámica natural. Además dentro de la unidad de dinámica rural se consideran zonas con elevado mérito para ser conservadas la zona de los Rodeos por constituir un área de interés para las aves esteparias, además de ciertas áreas de laderas que constituyen el biotopo de especies endémicas como *Plutonia reticulata*. Además con alto mérito para ser conservada se encuentran zonas que en ausencia de valores paisajísticos poseen cierta significación para la fauna local. Este último caso se corresponde con las zonas de dinámica urbana “en consolidación” en las proximidades del aeropuerto al ser posible habitat de la *Parmacella tenerifensis*.

En las **zonas con valores medios de conservación** se encuentran aquellas unidades con cierto grado de intervención humana pero que aún mantienen un interés paisajístico, son áreas productivas desde el punto de vista agropecuario o en ausencia de estos valores se encuentran en vías de recuperación de sus valores naturales, tal es el caso de la unidad de “cultivos abandonados”.

En otras zonas el nivel de intervención humana es mayor y por lo tanto con mayor potencialidad para acoger las nuevas infraestructuras. Son **áreas calificadas con calidad para la conservación baja**, pues desde el punto de vista ambiental, ni el paisaje natural, ni la vegetación (cuando existe), ni la fauna asociada a ella, ni los atributos geológicos o geomorfológicos tienen especial relevancia. Son las áreas de la unidad de dinámica urbana “en consolidación” donde las edificaciones alternan con cultivos que permiten que cierto tipo de fauna pueda habitar en ellos, y donde la concentración de impactos es mucho mayor (extracciones, pistas, basuras, vertedero, invernaderos abandonados, etc.) y donde se dan además los suelos menos productivos y con mayor vocación para sustentar áreas urbanas. Finalmente, los núcleos consolidados de población y los industriales y de equipamientos, son zonas absolutamente transformadas y carentes de cualquier valor desde el punto de vista de los recursos naturales o del paisaje natural, por lo que no tiene sentido entrar en consideraciones ambientales. En este sentido a todas ellas se les han calificado como de calidad para la conservación muy baja.

