

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. OBJETO Y ALCANCE DEL DOCUMENTO

El presente documento contiene la Memoria de Ordenación del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte, en su fase de Avance, 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 discurra entre el norte y el nordeste de la isla, es decir, entre la ciudad de Santa Cruz, La Laguna, el Aeropuerto de los Rodeos y el Puerto de la Cruz – Los Realejos. También se incluye en el marco de este plan el estudio de otra línea adicional que podría servir de enlace directo entre el Tren del Sur y el Tren del Norte en la zona del Puerto de la Cruz – Los Realejos.

Tal como se ha descrito detalladamente en el apartado 1.3 de la Memoria Informativa (Objetivo, enfoque y alcance del PTEOI), el alcance y contenido del presente documento responde a lo establecido en el Plan Insular de Ordenación Territorial de Tenerife y otra normativa relacionada: Decreto Legislativo 1/2000 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y la Ley de espacios Naturales de Canarias; Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento y 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.

En concreto, además del presente capítulo introductorio, la memoria de ordenación contiene los siguientes capítulos:

- Definición de objetivos
- Evaluación de alternativas. Justificación de la alternativa seleccionada
- Descripción de la Alternativa Seleccionada
- Evaluación de Sistemas de Transporte
- 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.

### 1.2. FUNDAMENTOS LEGALES Y NECESIDAD DEL PLAN

La singularidad del territorio tinerfeño, tanto en su estructura física como en la económica, ha sido sobradamente reconocida y suficientemente estudiada, analizada y regulada. La más obvia plasmación de este hecho es su legislación

territorial, que establece las figuras más adecuadas para el mejor gobierno del territorio. La figura central de la ordenación del territorio en las islas es el Plan Insular, figura que ha ido perfilándose paulatinamente desde la primera de las leyes que abordaron su definición, la Ley 1/87 reguladora de los Planes Insulares de Ordenación y a la que fueron sumándose otras en las que se atribuían nuevos papeles a los planes insulares como la Ley de Espacios Naturales de Canarias, la Ley del Suelo Rústico o la Ley de Ordenación del Turismo.

La evolución en el concepto y atribuciones de esta figura queda, por el momento, establecida en las dos figuras clave vigentes del ordenamiento territorial insular que definen el papel de los Planes Insulares, dentro de la compleja superposición de planeamientos sectoriales, territoriales y urbanísticos. Estas normas son:

- 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. (BOC nº 60 del lunes 15 de Mayo de 2000).
- Decreto 83/2002, de 24 de junio, de aprobación inicial de las Directrices de Ordenación General y de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.
- Decreto 150/2002 por el que se aprueba definitivamente el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

La figura de los Planes Insulares de Ordenación surge en origen, en la legislación autonómica canaria, como *“una fórmula para elaborar un mínimo basamento común sobre el que gobernar coordinadamente el territorio de cada isla y los recursos que alberga”*. El PIOT se inscribe en *“un único sistema integrado de planeamiento definido y articulado”* de acuerdo a lo dispuesto en el Texto Refundido 1/2000 de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias. En este sistema, el PIOT es el instrumento de mayor jerarquía en el ámbito de la isla de Tenerife, por lo que todos los demás planes han de seguir las directrices y criterios que contiene.

No se trata de una figura de carácter urbanístico, cuyas disposiciones son directa y concretamente aplicables a porciones delimitadas de territorio; por el contrario, en razón de su amplia escala competencial que afecta a tantas administraciones, y a su también amplia escala territorial, la isla, las disposiciones del PIOT no se aplican directamente sobre los actos o intervenciones con incidencia territorial, es decir, no sirven para otorgar una licencia o autorización determinada, que afecte a un particular concreto. Las disposiciones del PIOT se aplican indirectamente mediante:

- figuras de planeamiento que ordenan ámbitos territoriales más reducidos;
- figuras de ordenación que definen o aplican políticas sectoriales;

- la ejecución de políticas y programas de actuación implementados en desarrollo de sus criterios y directrices reguladoras.

A pesar de no ser directamente aplicables, las disposiciones del PIOT tienen carácter vinculante para los planes, programas o cualesquiera instrumentos que lo desarrollen o ejecuten en las materias específicas que les fueran de aplicación. Son vinculantes en el sentido de que constituyen directrices que marcan las líneas generales que deben seguir los planes, para asegurar su adecuación al modelo que se propone para la Isla en su conjunto. Es decir, los criterios generales establecidos en el PIOT para definir el modelo territorial de la Isla, deben ser adaptados y delimitados en los planes de desarrollo del Plan Insular.

Las infraestructuras son entendidas desde el PIOT como parte esencial del Modelo de Ordenación Territorial (MOT), en el que se sintetiza la propuesta de ordenación territorial insular. Este modelo se concibe como un conjunto de submodelos que articulan de manera íntegra el territorio tinerfeño. Éstos son:

- Distribución básica de los usos, entendidos como destinos globales que, desde la ordenación, se asignan a cada porción del territorio.
- Sistema de núcleos urbanos principales, cuyo destino es conformar áreas urbanizadas para concentrar las actividades de naturaleza urbana de la población.
- Infraestructuras básicas, que condicionan la estructuración del territorio insular.
- Equipamientos y dotaciones insulares, nodos que polarizan el territorio mediante su capacidad de prestación de servicios.

Las infraestructuras constituyen una red de carácter físico que soporta gran parte de las relaciones entre los distintos elementos de la estructura territorial. Esta red incluye la red viaria principal, aglutinadora de los tendidos de infraestructuras lineales, y los puertos y aeropuertos que canalizan las comunicaciones con el exterior. De entre los criterios generales de ordenación en los que se basa el modelo insular, son especialmente destacables en el caso de este Plan Territorial Especial los relacionados con las infraestructuras y el transporte colectivo. Respecto a las infraestructuras, se plantea la creación de un esquema unificado y global, que se adecue a las necesidades actuales y se inserte en el modelo de ordenación general, para evitar desfases con respecto a desarrollos territoriales no previstos. El esquema insular planteado es el de un corredor anular de infraestructuras que agrupa en un canal único las vías de transporte terrestre con los tendidos lineales de todo tipo. Se trata de un corredor que sirve fundamentalmente a la franja litoral,

donde se concentra la actividad. Está constituido por dos corredores costeros confluyentes en el puerto de Santa Cruz que articulan las vertientes norte y sureste suroeste de la Isla.

Otro de los criterios generales de ordenación establecidos en el PIOT es el del fomento del transporte público como factor de estructuración territorial. Se plantea a partir de la observación de cómo la creciente dependencia de la movilidad insular respecto al automóvil crea problemas de accesibilidad imposibles de resolver desde el crecimiento de las infraestructuras.

El Plan Insular plantea como imprescindible la progresiva adecuación del soporte infraestructural a las necesidades de la Isla, sin perder de vista el hecho de que las infraestructuras son elementos que generan efectos territoriales directos e indirectos de gran magnitud, por lo que es necesario prever, racionalizar y controlar sus efectos. En este sentido, el Plan Insular define explícitamente las infraestructuras de nivel de servicio insular y remite la definición de las restantes a planes específicos dentro del proceso de planeamiento integrador definido por los instrumentos del PIOT.

Los Planes Territoriales Especiales de Ordenación de Infraestructuras están específicamente formulados en el 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.

Precisamente, los Planes Territoriales Especiales de Ordenación de Infraestructuras constituyen el instrumento adecuado para la planificación de una determinada red de infraestructuras, completando las determinaciones del PIOT. El Plan Insular establece las directrices para este desarrollo en su artículo 3.3.3.8 en el que, concretamente en el apartado 6 D, establece:

*“Con objeto de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo, se elaborarán Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo de tipo guiado (tranvía, metro ligero, etc.); dichos planes analizarán la implantación ferroviaria en tres 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”.*

Este Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte, se refiere concretamente al segundo de los corredores propuestos en el Plan Insular como de posible implantación ferroviaria.

### 1.3. OBJETO, ENFOQUE Y ALCANCE DEL PTEOI

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte que se redacta 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. Para ello, habrá de dilucidarse la mejor implantación territorial desde el punto de vista funcional, de minimización de impactos ambientales y de aprovechamiento de los efectos inducidos de la infraestructura que recorrerá el norte de la Isla, conectando las principales áreas de residencia y de parte de la actividad económica insular.

El PTEOI debe sopesar la oportunidad de la infraestructura propuesta, además de las nuevas bazas y posibilidades latentes de desarrollo que puedan derivarse de la implantación de una línea ferroviaria que enlazará importantes núcleos urbanos de la Isla, atravesando un territorio diverso en sí mismo y con diferentes maneras de implantación territorial y modos de uso y explotación de los recursos. Es decir, traducir instrumentalmente al territorio esas oportunidades, como contribución a su desarrollo efectivo, es la segunda tarea básica de un Plan Territorial.

El trabajo ha de abordarse, por tanto, desde un enfoque que debe ir más allá de las necesidades de movilidad actuales y de las previsiones realizadas para escenarios futuros, mediante el que se introduzcan los ya ampliamente difundidos criterios de sostenibilidad, según los cuales hay que considerar bajo una misma y compleja óptica los aspectos sociales, económicos y ambientales de la planificación, en este caso, del transporte.

Esta óptica de sostenibilidad es ya parte integrante de todas las estrategias, planes y previsiones de desarrollo, tanto en el ámbito europeo como a nivel nacional. Sus dictados forman parte habitual tanto de documentos estratégicos como de planes sectoriales.

La Comunidad Autónoma de Canarias ha recogido esta orientación en las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) cuyo objeto principal queda definido como *“el establecimiento de un marco de ordenación y actuación que permita un desarrollo más sostenible y equilibrado para el conjunto de las islas, en todos los aspectos de la realidad relacionados con el territorio y los recursos naturales”*. Por

supuesto, los dictados de la sostenibilidad están contenidos en los criterios de ordenación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, instrumento de planificación del que emana este PTEOI del Tren del Norte.

La existencia de la figura del Plan Insular de Ordenación, facilita enormemente el trabajo del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras, ya que le otorga una base de partida de la que solía carecerse hasta el momento a la hora de afrontar la elaboración de este tipo de figuras de planeamiento. El PIOT ha estudiado el territorio insular en su totalidad, reconocido sus mayores valores y carencias e identificado las áreas de características y destinos homogéneos, que son enunciados, más allá del análisis y las propias conclusiones del Plan, como el soporte al que ha de ajustarse cualquier figura de ordenación subsiguiente.

Además, el Plan Insular, consciente de la necesidad de limitación y racionalización en el uso de los recursos en un territorio tan evidentemente limitado como el insular, asume los principios del desarrollo sostenible, cuyos objetivos se plantea alcanzar a través de la ordenación del territorio.

Siguiendo esta tendencia, se piensa en introducir en la base de la planificación de la infraestructura ferroviaria, en la medida de lo posible, el mismo enfoque para la planificación del transporte, siguiendo la referencia del concepto de movilidad sostenible adoptado por el grupo de expertos de la Comisión Europea en el documento *“Recommendation for actions toward sustainable transport”*. Este grupo de expertos define movilidad sostenible como aquella que:

- Permite el acceso a las necesidades básicas y al desarrollo de los individuos, las empresas y la sociedad, de un modo seguro y compatible con la salud de las personas y los ecosistemas y promueve la equidad intra e intergeneracional.
- Es asequible, opera eficientemente, permite la elección del modo de transporte y da soporte a una economía pujante y al desarrollo de las regiones.
- Limita las emisiones y los residuos a la capacidad de absorción del planeta, utiliza los recursos renovables en una medida igual o inferior a sus tasas de generación y los no renovables en una medida igual o menor a las tasas de desarrollo de recursos renovables sustitutivos, y minimiza el consumo de suelo y la generación de ruido.

Los principales y generalizados problemas del transporte, materializados en la congestión de las redes, el desequilibrio entre los modos y las nefastas

consecuencias de este sector sobre el medio ambiente, tienen un escenario singularizado en las islas. En ellas, la configuración geográfica y el modelo de desarrollo económico determinan unas condiciones de extrema dependencia de los sistemas de transporte aéreo y marítimo, para las conexiones con el exterior, y del terrestre por carretera para la movilidad insular.

Es decir, la isla de Tenerife acoge una elevada movilidad, que se sitúa por encima de los estándares estadísticos que le corresponderían por su población y la superficie de su territorio. Hay que destacar, además, que las cifras de la movilidad recogen, clara y evidentemente, tan sólo la demanda interna, ya que no existe movilidad de tránsito debido al aislamiento geográfico insular.

El análisis de las características del escenario actual de la movilidad que se han descrito en la Memoria Informativa ratifica que es el reparto espacial de las actividades el hecho que más determina las pautas de movilidad. El equilibrio espacial de las actividades, también planteado desde el PIOT, es una de las pautas importantes a conseguir en el camino hacia la sostenibilidad; en ella están implicados todos los agentes políticos, sociales y económicos de la isla. A su coordinación habrá de contribuir el PTEOI para el Tren del Norte.

En el caso de Tenerife se maximizan las circunstancias que han sido, en los últimos cuarenta años, la principal causa del considerable crecimiento de la circulación de automóviles: el desarrollo del tejido urbano, el cambio del modo de vida y la flexibilidad del coche particular frente a una oferta de transporte no siempre adecuada a las necesidades. El desarrollo de la suburbanización no ha estado acompañada del de las infraestructuras o servicios de transporte adecuados y eficientes, lo que desemboca en un dominio absoluto del coche particular por la falta de un planteamiento integrado entre las políticas de urbanismo y las de transporte.

Hay que añadir, como parte destacada a tener presente para el desarrollo del PTEOI, la componente ambiental de la movilidad. El crecimiento del tráfico y la congestión del medio urbano coinciden con el aumento de la contaminación atmosférica y sonora. Los desplazamientos suelen ser cortos y se efectúan con los motores fríos, por lo que el consumo de combustible aumenta de forma exponencial y las emisiones pueden multiplicarse por tres o cuatro, mientras que la velocidad se divide por un factor comparable. El transporte urbano es la causa del 40% de las emisiones de CO<sub>2</sub> responsables del cambio climático, además de otros agentes (NOx y micropartículas) de impacto preocupante sobre la salud humana.

Existen numerosos documentos en los que se aborda la relación entre desarrollo sostenible y transporte. Desde la Unión Europea hasta la OCDE el tema ha sido el

centro de numerosos informes, directrices y grupos de trabajo que desde hace ya más de una década van perfilando las posibles acciones y estrategias que pueden ser factibles para reconducir el sector del transporte hacia la sostenibilidad. Hay acuerdo general en que se trata de un proceso largo y complejo que ha de desarrollarse paulatinamente. Para iniciar el proceso que desemboque en un sistema de transporte sostenible serán necesarias muchas medidas e instrumentos políticos; las que han de empezar a tomarse ahora son tan sólo las primeras etapas de una estrategia global a largo plazo y en todas las escalas de decisión que integre el imperativo del desarrollo sostenible y que incluya todos los aspectos de la planificación:

- La política económica y los cambios en el proceso de producción que influyen en la demanda de transporte.
- La política de ordenación territorial y la urbanística para evitar que una planificación desequilibrada desemboque en un incremento innecesario de la demanda de movilidad.
- La política social y educativa que tienda hacia una paulatina adaptación de los ritmos laborales y de los horarios escolares.
- La política de transporte urbano en las grandes aglomeraciones.
- Las políticas fiscal y presupuestaria que consigan la internalización de los costes externos.
- La obtención de altos niveles de calidad en los servicios de transporte público.

Es obvio que se trata de medidas muy ambiciosas tendentes hacia un objetivo común a largo plazo que, una vez integradas en la escala de definición de grandes estrategias han de ser asumidas por las siguientes etapas de la planificación.

En este sentido, las Directrices como el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, han asumido su responsabilidad e introducido los criterios del desarrollo sostenible en la planificación de las islas. En el caso del archipiélago la necesidad de avanzar hacia la sostenibilidad es, si cabe, más acuciante a corto y medio plazo, ya que el medio natural es, en la actualidad y de manera mucho más directa que en otros modelos, la principal fuente de recursos económicos; sólo la conservación de los recursos naturales asegurará el futuro de la oferta turística de consumo in situ.

La implantación del modo de transporte ferroviario es un gran impulso para la integración de las políticas europeas del transporte y el avance de la isla en el camino de la sostenibilidad, así como un notable apoyo para el fomento de un desarrollo territorialmente equilibrado.

Desde el punto de vista del equilibrio territorial, es imprescindible la actuación de las administraciones públicas por medio de acciones dirigidas a lograr la igualdad de oportunidades a escala territorial, ya que, en caso contrario, la iniciativa privada tiende a concentrarse en determinadas áreas y a agudizar el desequilibrio territorial. Así, a las diferencias sociales que genera el libre funcionamiento del mercado, se añade la desigualdad territorial que, a su vez, acaba afectando a la población que habita en los territorios menos favorecidos por el dinamismo económico. Por ello, la actuación del Tren del Norte, se enmarca además en las acciones de compensación de los atractivos económicos de los territorios menos ventajosos, dentro de las que destacan las inversiones en infraestructuras de transporte.

Asimismo, la singular orografía y la gran riqueza natural del territorio insular hacen de éste un recurso escaso y no renovable, con un elevado porcentaje de suelo protegido, que implica la obligación de un uso sostenido del suelo por medio de una planificación territorial apropiada cuyas decisiones no comprometan la perdurabilidad del recurso.

El estado actual de la ocupación del territorio en la isla es, en general, complejo. Por un lado las áreas estrictamente urbanas, en torno a las cuales se han desarrollado diversos modelos de suburbanización y, por otro, las áreas de urbanización dispersa. A este esquema al que responde el ámbito donde pretende actuar el Tren del Norte, se añaden los núcleos del sur, en los que las edificaciones de uso turístico quedan desconectadas del entorno, sea éste urbano, rural o natural. En relación con este hecho, una buena dotación de infraestructura de transporte, como es el Tren del Sur, ya en fase de proyecto, puede apuntalar una adecuada vertebración del territorio, a la que se suma el Tren del Norte en su ámbito de actuación.

Por otro lado, la definición de los criterios que habrán de seguirse para la plena integración paisajística, ambiental y funcional de la infraestructura es otro de los objetos del PTEOI. Las limitaciones y la fragilidad del territorio insular estarán en la base de todas las recomendaciones tendentes a minimizar los impactos ambientales y a obtener la mayor integración paisajística y ambiental de las actuaciones.

En cuanto al alcance de sus conclusiones y recomendaciones, éstas deberán servir como catalizadores de las renovaciones urbanísticas y como herramientas para reconducir el esfuerzo urbanizador hacia los núcleos principales del sistema insular de asentamientos urbanos definidos por el PIOT, además de aprovechar los efectos sinérgicos positivos para reconducir cualquier tipo de proceso territorial detectado.

Según el objeto y el enfoque adoptados para la redacción del PTEOI del Tren del Norte y atendiendo a las determinaciones del PIOT, el documento se estructura con el siguiente contenido:

- Definición de objetivos. Se definen los principales objetivos de movilidad hacia los que debe tender el futuro sistema de transporte insular para el que el Tren del Norte es otra pieza clave que se añade al Tren del Sur. Estos objetivos, aunque globalmente interrelacionados se han dividido en: ambientales, territoriales, de transporte y socioeconómicos.
- Evaluación de Alternativas. Justificación de la Alternativa seleccionada. Mediante un análisis multicriterio se evalúan tanto las alternativas de trazados e intercambiadores para la línea ferroviaria, justificándose las alternativas seccionadas capaces de, además de solucionar los problemas actuales, atender la evolución prevista de la demanda del transporte en los horizontes previstos.
- Descripción de la Alternativa Seleccionada.
- Evaluación de Sistemas de Transportes. Se plantean I distintos escenarios, en principio, viables, y se las somete a una evaluación con técnicas "multicriterio" que permiten introducir un número significativo de variables a lo largo del proceso, con el fin de seleccionar el sistema de transporte más adecuado.
- Análisis de la coherencia del Plan con el Modelo de Ordenación del Territorio, para confirmar su compatibilidad y detectar las oportunidades añadidas que el nuevo modo de transporte puede ofrecer para el desarrollo de los criterios y objetivos del Plan Insular.
- Evaluación de los efectos ambientales del Plan. A partir de los condicionantes ambientales y territoriales analizados y del diseño básico de la solución seleccionada, se analizan los previsibles efectos ambientales de las determinaciones y actuaciones derivadas del PTEOI del Tren del Norte.
- Propuestas de Ordenación para el desarrollo del Tren del Norte. Se presentan las propuestas de intervención que, desde el PTEOI se considera deben acompañar el desarrollo de un nuevo modo de transporte ferroviario en el corredor norte de la Isla con el objeto de aprovechar las oportunidades que puedan revertir en un mejor desarrollo de las políticas insulares de ordenación del territorio en orden a alcanzar los objetivos ligados al desarrollo sostenible y a la conservación de los recursos.

- Medidas de integración ambiental para el desarrollo de la infraestructura.

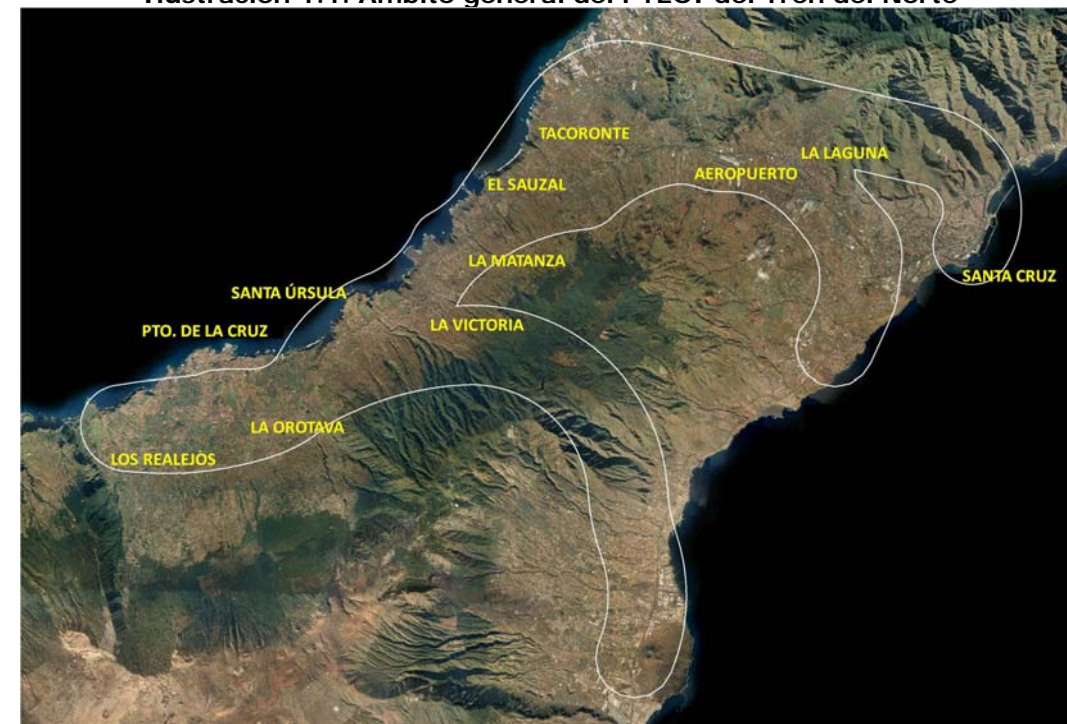
#### 1.4. ÁMBITO DEL PLAN TERRITORIAL

Se ha previsto que la posible infraestructura ferroviaria del norte conecte la capital insular Santa Cruz y su área metropolitana con los núcleos del norte de La Laguna, Tacoronte, El Sauzal, La Victoria, La Matanza, Santa Úrsula, Puerto de La Cruz y Los Realejos, además de mejorar las conexiones con las grandes infraestructuras de transporte de este sector de la Isla, tanto con las existentes (el aeropuerto Norte), como con las previstas. El Tren del Norte deberá servir para reforzar las conexiones de toda la mitad septentrional de la Isla, y con el Tren del Sur.

Por ello se toma como ámbito de estudio, en sentido amplio, el comprendido por las comarcas del Área Metropolitana, del Valle de la Orotava y del Acentejo. Es decir la franja de territorio comprendida entre la cabecera y el final de la línea, la costa y las medianías habitadas.

Los corredores objeto de estudio se sitúa en la vertiente nororiental de la Isla de Tenerife (Archipiélago de las Islas Canarias), entre la zona costera y la de medianías, y atraviesa los municipios de Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Tegueste, Tacoronte, Sauzal, La Matanza de Acentejo, Victoria de Acentejo, Santa Úrsula, La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos. A este ámbito del Tren del Norte se añade el corredor que uniría directamente el Tren del Sur desde Güimar hasta La Orotava y que atravesaría los municipios de Güimar, Arafo, Candelaria, La Matanza de Acentejo, La Victoria de Acentejo, Santa Ursula y La Orotava.

Ilustración 1.1. Ámbito general del PTEOI del Tren del Norte



Fuente: Elaboración propia a partir del Visualizador General de Información Geográfica MAPA de GRAFCAN (Cartográfica de Canarias, S.A.). Ortofoto Diciembre de 2006

Ilustración 1.2. Corredores y tramos considerados para la definición del ámbito territorial del PTEOI del Tren del Norte



Fuente: Elaboración propia