

Cuando el encauzamiento se encuentra dotado de techumbre o cierre superior de fábrica, se denomina encauzamiento o canalización cerrada o cubierta, y en caso contrario encauzamiento o canalización abierta.

- j) Efecto barrera frente a la escorrentía: Es aquel efecto producido por las infraestructuras implantadas en el territorio y que cortan las trayectorias de escorrentía natural, propiciando la concentración de las aguas en el margen de contacto y/o la penetración de caudales en la plataforma de la vía

MEDIO AMBIENTE



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
DIRECCIÓN GENERAL DE  
SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL  
MAR.



CONTRATO/S : PROYECTOS BÁSICOS DE PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR  
LUGAR DE REUNIÓN: USOS MÚLTIPLES SANTA CRUZ  
TEMA: REUNIÓN INFORMATIVA SOBRE LA AFECCIÓN A COSTAS  
INICIO REUNIÓN: 09:00 HORAS  
CÓDIGO: SPBA-0-ACT-DC-19-030-R01.1  
FECHA REUNIÓN: 19/03/10  
Nº PÁGINAS: 5

NOMBRE ASISTENTE	NOMBRE EMPRESA
Carlos González Pérez	Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar
Juan Antonio Troya	Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar
Andrés Muñoz	MTSA
Ignacio Díez	INECO
Carmen Delgado	INECO
Diego Dobos	UTE TRAMO 1
José Parada	UTE TRAMO 1
Daniel Gil	UTE TRAMO 1

CIATF 9/9



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
REDACCION PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
DIRECCIÓN GENERAL DE  
SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL  
MAR.



Notificar a:

NOMBRE	NOMBRE EMPRESA
Carlos González Pérez	Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar
Andrés Muñoz	MTSA
Ignacio Díez	INECO
Diego Dobos	UTE TRAMO I

Redactado por:

Redactado por:  
Carmen Delgado

Verificado por:  
Ignacio Díez



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCION PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
DIRECCIÓN GENERAL DE  
SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL  
MAR.



ÍNDICE

1. PUNTOS TRATADOS EN LA REUNIÓN: ..... - 4 -



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
REDACCION PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
DIRECCIÓN GENERAL DE  
SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL  
MAR.



1. PUNTOS TRATADOS EN LA REUNIÓN:

- Se expone trazado a la Dirección General en las zonas del Tramo 1 que afectan a los terrenos de su competencia.
- El trazado pasa por dos zonas de uso limitado; catalogadas como Servidumbre de Protección y de Dominio Público Costero.
- Para poder ejecutar la obra en estas zonas sería necesario contar con una Adscripción que sólo es posible obtener en el caso de que la titularidad de las obras sea del Gobierno de Canarias, no del Cabildo como es el caso. MTSA pregunta si siendo el Cabildo un organismo dependiente del Gobierno de Canarias, podría solicitar una Adscripción, Costas contesta que no.
- La otra opción es solicitar una Concesión Administrativa, concretamente una Concesión a otros Organismos, tratándose de una concesión al Dominio Público para poder hacer obras en la zona de Costas. Estas concesiones tienen una vigencia de 15 años por lo que habría que estarlas renovando pasado este periodo.
- Sin embargo se advierte a MTSA que en una Concesión están prohibidas las vías de transporte en la zona de Servidumbre de Protección. Se permiten cruces puntuales pero no que discurran longitudinalmente. La autorización para realizar una vía de transporte dentro de la zona de Protección depende del Gobierno de Canarias, habría que solicitarlo a Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Las actuaciones en Dominio Público sí las autoriza Costas. MTSA explica que ya en el Plan Territorial se envió el trazado a Política Territorial y no se recibieron alegaciones. Se solicitó informe prescriptivo sobre las áreas de su competencia.
- MTSA pregunta sobre el procedimiento a seguir para la obtención de la Concesión. Costas explica que se necesitaría la memoria del Proyecto Básico, una justificación de que no existe alternativa de trazado y que se cumpla la Ley de Costas respecto a cuestiones constructivas.
- En el informe que en su día Costas remitió al Consultor se reflejaban los pasos para conseguir la autorización.
- Los requisitos técnicos que se deben cumplir en las zonas de Dominio Público Costero son que no existan desmontes de más de 3 metros en la Servidumbre de Protección y que se dejen pasos transversales en el corredor para no aislar zonas costeras.
- La Consultora explica que en Hesperides se da este caso (muros de más de 3 m) y Costas dice que se puede solucionar aterrizando los muros o tapizando con vegetación. Las soluciones se pueden consultar en la Ley de Costas.
- La Consultora ya ha pensado en reponer caminos militares, Costas apunta que quiere que la permeabilidad transversal sea fluida, que no esté limitado al acceso a la zona por un único paso.

- 4 -



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCION PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
DIRECCIÓN GENERAL DE  
SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL  
MAR.



- Se explica a Costas que no se ha ajustado el trazado a la TF-1 en la zona conflictiva por las limitaciones de radio y pendiente que conlleva el ferrocarril. Y que el trazado en túnel es complicado por la escasa montera con que se cuenta.
- La Dirección General anota que se tenga en cuenta que la antigua zona de Hoya Fría, a efectos registrables, es de Costas.
- MTSA informa de que solucionar estos problemas urgen de cara a la Evaluación de Impacto Ambiental. Costas pregunta por qué no se ha informado de las alternativas propuestas para el trazado del Ferrocarril de forma que su valoración fuera tenida en cuenta. MTSA explica que en su momento se remitieron a Medio Ambiente y que a ellos les correspondía remitir una copia a los organismos competentes y que no hubo ninguna respuesta al informe remitido.
- MTSA pregunta por otras soluciones como comprar los terrenos, Costas explica que no se puede porque por Ley están fuera del tráfico del mercado. Sin embargo apunta a que puede que sea posible desafectar el terreno para cambiar el dominio pero que es problemático. Esto se hace en terrenos que son de Dominio Público Costero pero que están urbanizados desde hace tiempo.

METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A.

Firmado por:

Raúl Parra

- 5 -





CONSORCIO DE PREVENCIÓN, EXTINCIÓN DE INCENDIOS



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
CONSORCIO DE BOMBEROS



Notificar a:

NOMBRE	NOMBRE EMPRESA
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Ignacio Diez	INECO
Representantes de todas las UTES	VARIOS

Redactado por:

Redactado por:  
Carmen Delgado

Verificado por:  
Ignacio Diez



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
CONSORCIO DE BOMBEROS



CONTRATO/S: GENERAL PARA TODAS LAS UTES    CÓDIGO: SPBA-0-ACT-BB-24-020-R00.1  
LUGAR DE REUNIÓN: OFICINAS MTSA    FECHA REUNIÓN: 24/02/10  
TEMA: Reunión informativa para comunicar a los servicios de emergencias las medidas de seguridad aplicadas en la línea ferroviaria.    Nº PÁGINAS: 5  
INICIO REUNIÓN: 10:00 HORAS

NOMBRE ASISTENTE	NOMBRE EMPRESA
Representantes del Consorcio de Bomberos de Santa Cruz de Tenerife	CONSORCIO DE BOMBEROS
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Javier Ramos	MTSA
José Chinaea	MTSA
Ignacio Diez	INECO
Carmen Delgado	INECO
Representantes de todas las UTES	VARIOS



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
CONSORCIO DE BOMBEROS



ÍNDICE

1. ORDEN DEL DÍA.....	- 4 -
2. Desarrollo de la reunión.....	- 4 -

- 3 -



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
CONSORCIO DE BOMBEROS



1. ORDEN DEL DÍA

• Presentación general del Proyecto.

Reunión informativa para comunicar a los servicios de emergencias las medidas de seguridad aplicadas en la línea ferroviaria a falta de una normativa expresa.

• Exposición del trazado del Proyecto y particularidades del mismo.

2. Desarrollo de la reunión.

- Se informa mediante una presentación sobre los protocolos de seguridad que se suelen instalar en túneles y estaciones.
- MTSA pregunta sobre qué sistema recomienda el Consorcio para la extinción de incendios si columna seca o sistema a presión. Se contesta que es más eficaz el sistema a presión.
- Se está buscando la ubicación óptima de instalaciones de seguridad, cuando el tema está más definido se convocará una nueva reunión.
- Hay túneles que entran directamente a la estación y se está planteando separar las instalaciones de seguridad de las dos infraestructuras de manera que sean independientes, aún se está estudiando.
- MTSA pregunta por los aspectos que el Consorcio estima que se deben valorar. Les preocupa:
  - La toma de rescate en los túneles
  - Que se ubiquen equipos de rescate en las zonas de acceso
  - La comunicación entre el interior y el exterior del túnel, que existan conexiones para sobreinundar el túnel de forma que se pueda sobrealimentar la columna húmeda desde el exterior
  - Que se instalen válvulas antirretorno que permitan la entrada de agua en una dirección.
  - Estudiar la altura de la señalización de forma que sea visible si hay humo.
  - Que se estudie la instalación de cámara de infrarrojos y cámaras térmicas.
- Respecto a los accesos se recuerda que el tren va pegado a la autopista y cerca de los enlaces por lo que no habrá problemas de acceso a las instalaciones.
- El Consorcio recuerda que la plataforma tiene que soportar el peso del camión de bomberos. MTSA informa de que si se aguantará esa carga pero que el camión tiene que subir desniveles de 20 cm.
- MTSA informa de que está pendiente de una reunión con los servicios de emergencias del aeropuerto con objeto de contar con un protocolo de actuación. El Consorcio informa de sus competencias en el aeropuerto, que sólo intervienen en los incendios en aeronaves.

- 4 -





ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
CONSORCIO DE BOMBEROS



- El Consorcio pregunta por puntos de apoyo para colisiones o descarriles.
- Las zonas de seguridad se van a distribuir con el asesoramiento del Consorcio.
- MTSA resalta que los dos últimos tramos van completamente en túnel y que constan de un punto de entrada para un vehículo ligero pero no para un camión. Se informa de las dimensiones de la galería de emergencia, altura 2,50 m y 3,50 m.
- Se pregunta al Consorcio si cuenta con una red de comunicaciones en la isla e informan de que no.
- Finalmente MTSA informa que cuando llegue el momento se valorarán las instalaciones del Consorcio.

METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A.

Firmado por:

Raúl Parra

POLIGONO INDUSTRIAL GRANADILLA



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE PLATAFORMA  
DEL TREN DEL SUR.  
POLÍGONO INDUSTRIAL DE  
GRANADILLA



CONTRATO/S: PROYECTO BÁSICO DE REDACCIÓN DEL TREN DEL SUR  
LUGAR DE REUNIÓN: OFICINAS MTSA  
POLÍGONO INDUSTRIAL DE GRANADILLA  
INICIO REUNIÓN: 11:00 HORAS

CÓDIGO: SPBA-0-ACT-PG-25-010-R00.1  
FECHA REUNIÓN: 25/01/10  
Nº PÁGINAS: 4

NOMBRE ASISTENTE	NOMBRE EMPRESA
Gerardo López	POLÍGONO DE GRANADILLA
Andrés Muñoz	MTSA
Carmen Delgado	INECO
Emilio Grande	UTE TRAMO 4

Notificar a:



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL  
SUR.  
POLÍGONO INDUSTRIAL DE  
GRANADILLA



NOMBRE	NOMBRE EMPRESA
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Ignacio Díez	INECO
Emilio Grande	UTE TRAMO 4

Redactado por:

Redactado por:  
Carmen Delgado

Verificado por:  
Ignacio Díez



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL  
SUR.  
POLÍGONO INDUSTRIAL DE  
GRANADILLA



ÍNDICE

1. Desarrollo de la reunión.....- 4 -



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL  
SUR.  
POLÍGONO INDUSTRIAL DE  
GRANADILLA



**1. Desarrollo de la reunión.**

Se expone el trazado del Tren del Sur a su paso por el Polígono Industrial de Granadilla. Se van comentando los puntos de interés entre el polígono y el tren.

En el P.K. 414+900 se prevé la posible ubicación de la futura subestación eléctrica de Granadilla, encajada entre el trazado el tren y los terrenos del Polígono.

Los enlaces de este tramo a su paso por el polígono son los siguientes:

- P.K. 414+100 se salva mediante un paso inferior.
- P.K. 416+000 se salva mediante un paso superior.
- P.K. 418+700, se trata de un enlace previsto por carreteras, se salva con un paso inferior.

Se está preparando un estudio para la entrada del tren al polígono, el acceso sería desde sentido Santa Cruz. Se tiene que prever la reserva de suelo necesaria para mantener la pendiente máxima de mercancías (3,5 %). También se implantaría una zona de descarga cerca del futuro puerto.

Respecto al tráfico de mercancías también se comenta la viabilidad del transporte de residuos al PIRS.

Se va a preparar una alternativa de trazado para Medio Ambiente, de cara a no afectar a una zona protegida calificada como de alta sensibilidad medioambiental, aunque se piensa que la alternativa genera mayores afecciones que la solución actual.

El Polígono informa sobre la existencia de una zona de reserva portuaria.

La Consultora solicita que se faciliten secciones de firme de los enlaces afectados y servicios afectados. Se informa que en el puente de la vela existen conducciones de agua.

MTSA informa que el Plan Territorial recogerá una mención expresa a la modificación del Plan General Municipal.

METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A.

Firmado por:

Raúl Parra



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE PLATAFORMA DEL TREN  
DEL SUR.  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
GOBIERNO DE CANARIAS



CONTRATO/S: PROYECTO BÁSICO DE REDACCIÓN CÓDIGO: SPBA-0-ACT-GC-20-010-R00.1  
DEL TREN DEL SUR  
LUGAR DE REUNIÓN: OFICINAS DE MTSA FECHA REUNIÓN: 20/01/10  
TEMA: REUNIÓN INFORMATIVA CON LA Nº PÁGINAS: 7  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
GOBIERNO DE CANARIAS  
INICIO REUNIÓN: 10:30 HORAS

NOMBRE ASISTENTE	NOMBRE EMPRESA
Antonio Gimeno	GOBIERNO DE CANARIAS
José Carlos Lentina	GOBIERNO DE CANARIAS
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Ignacio Díez	INECO
Carmen Delgado	INECO

Notificar a:



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL SUR.  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
GOBIERNO DE CANARIAS



NOMBRE	NOMBRE EMPRESA
Antonio Gimeno	GOBIERNO DE CANARIAS
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Ignacio Díez	INECO

Redactado por:

Redactado por:  
Carmen Delgado

Verificado por:  
Ignacio Díez



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL SUR.  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
GOBIERNO DE CANARIAS



ÍNDICE

1. Presentación general del Proyecto y de las interferencias a lo largo de la traza con las infraestructuras de carreteras. .... - 4 -
2. Desarrollo de la reunión..... - 4 -
3. Dudas y aclaraciones..... - 7 -



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL SUR.  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
GOBIERNO DE CANARIAS



1. *Presentación general del Proyecto y de las interferencias a lo largo de la traza con las infraestructuras de carreteras.*

Se entregó por parte de Metropolitano de Tenerife S.A. (MTSA) a los técnicos de la Comisión Técnica de Seguimiento de los trabajos del Tren del Sur designados por la Consejería de Obras Públicas y Transportes (COPT) del Gobierno de Canarias, una copia del trazado completo por tramos con la última versión disponible a fecha 20/01/10, en formato papel. El objeto de esta entrega es el de recibir comentarios por parte de dichos técnicos sobre el trazado propuesto.

2. *Desarrollo de la reunión.*

Durante la reunión MTSA expone el trazado tramo a tramo indicando los puntos de conflicto entre ambas infraestructuras.

En la exposición del trazado, por tramos, se trataron los siguientes puntos:

Tramo 8. Túnel Los Cristianos-Costa Adeje-Final de trazado.

- Este tramo discurre en túnel y no se prevén afecciones una vez finalizada la obra. El túnel atraviesa la TF-1 en el P.K. 801.450 a una profundidad de más de 20 m.

Tramo 7. Inicio falso túnel Montaña de Guaza (Arona)-Túnel Los Cristianos-Costa Adeje.

- Se pasa en túnel bajo la TF-1 en el P.K. 701.400, se están realizando sondeos para plantear un método constructivo que no conlleve desvío de la autopista.

Tramo 6. Inicio Falso túnel Oroteanda (San Miguel)- Inicio falso túnel Montaña de Guaza (Arona).

- Se ha tenido en cuenta el futuro enlace de la variante de La Caldera para evitar afecciones.
- El trazado se ha situado respetando la salida de la futura vía de circunvalación de Los Cristianos.
- Los enlaces que intercepta la traza en este tramo se libran con un paso superior y no se afectan.

Tramo 5. San Isidro (Granadilla de Abona)- Inicio falso túnel Oroteanda (San Miguel).

- En este tramo no se entra en conflicto con carreteras ya que la traza del ferrocarril se desplaza hacia el aeropuerto.

Tramo 4. Límite municipal Fasnja/Arico - San Isidro.

- El enlace de San Isidro no se afecta.
- El enlace de acceso al polígono de Granadilla en el P.K. 415.900 se salva con un paso superior.
- En el otro enlace que da acceso al polígono (Puente de la Vela) el tren pasa por debajo del mismo.
- La TF-1 se desvía entre los P.K. 413.16 y 414.06 ya que en este punto el tren debe

- 4 -



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL SUR.  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
GOBIERNO DE CANARIAS



cruzar la autopista y el método constructivo recomendado, falso túnel, conlleva el desvío provisional de la vía insular.

- El enlace del P.I.R.5 (P.K. 410.200) se pasa a distinta cota y no se afecta.

Tramo 3. Límite municipal Candelaria/Arafo-límite municipal Fasnja/Arico

- El trazado del ferrocarril se desplaza en los P.K. 406.300 y 403.300 para no afectar a los enlaces de la TF-1.
- El enlace de Las Eras se afecta y se propone reponerlo en el P.K. 400.700.
- El enlace del P.K. 313.700 se salva pasando a diferente cota.
- En el túnel de Gúimar se ha dejado espacio en previsión a que la ampliación del tercer carril de la autopista necesite excavar un nuevo tubo.
- El enlace del Puertito de Gúimar se salva con un paso superior.
- En el enlace de Arafo habrá que modificar los carriles de aceleración y desaceleración para poder encajar el trazado ferroviario.

Tramo 2. Radazul-Límite municipal Candelaria/Arafo.

- Desde la salida de Arafo la traza del ferrocarril discurre muy próxima a la TF-1.
- En el enlace del P.K. 209.884 se propone una modificación del enlace con una nueva rotonda que se cree mejora la disposición actual.
- En el enlace de Punta Larga se amplía el enlace con una rotonda de mayor tamaño para dar solución a la vía municipal que discurre en el lado mar, paralela a la TF-1.
- El enlace de Las Caletillas se modifica proponiendo una rotonda con carril de aceleración y desaceleración y cosido con la vía municipal. A partir de este punto se pasa a solución en túnel.
- Ha habido un cambio respecto al Plan Territorial en este tramo, no se ha podido encajar el tren en superficie y se ha hecho el túnel más largo, sale a superficie pasado Barranco Hondo, en el P.K. 204.000.

Tramo 1. Estación de quaguas (Santa Cruz de Tenerife)-Inicio falso túnel TF-1-Radazul.

- Se pasa en túnel por debajo de la TF-1 a la altura del Carreour de Añaza.
- Por el enlace del P.K. 105.600 se pasa a distinta cota.
- Por esta zona se prevé la conexión con el Plan del Tren del Norte.
- En el enlace de Hespérides/Hoya Fría se salva pasando a distinta cota.
- En Hespérides el trazado discurre por problemas de espacio y para evitar afecciones a viviendas, pegado a la TF-1, desapareciendo incluso la vía de servicio prevista a lo largo de la plataforma ferroviaria.
- En el puerto de la Hondura el tren pasa por un viaducto paralelo al de la TF-4.

- 5 -



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







ACTA DE REUNIÓN  
 PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL SUR.  
 CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
 GOBIERNO DE CANARIAS



- A la altura del Palmetum se entra en túnel a Santa Cruz para ganar profundidad y pasar por debajo de la vía litoral.



ACTA DE REUNIÓN  
 PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL SUR.  
 CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
 GOBIERNO DE CANARIAS



3. *Dudas y aclaraciones.*

- Los representantes de la COPT plantean que se cumpla con lo establecido en la Ley de Ferrocarriles en cuanto a dejar espacio entre la autopista y el FFCC para dominios, servidumbres y afecciones. Los representantes de MTSA adaran que esos conceptos para el FFCC han quedado definidos en el Plan Territorial Especial por el Cabildo que es el competente en esa materia. En cualquier caso dado que los participantes no son juristas se deja este asunto para mejor opinión de quien corresponda.
- Se acuerda remitir a la Conserjería los planos en formato digital tan pronto como sea posible.
- Los técnicos de la COPT estiman que, en el peor de los casos, se necesiten unas dos semanas para revisar el trazado de cada tramo en profundidad. MTSA solicita que se establezcan reuniones periódicas cada dos semanas según se vaya resolviendo cada tramo.

METROPOLITANO DE TENERIFE, SL

Firmado por:

Raúl Parra



*Plan Territorial  
 Especial de  
 Ordenación de  
 Infraestructuras del  
 Tren del Sur.  
 Aprobación  
 Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.  
 MEMORIA DE  
 ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE PLATAFORMA  
DEL TREN DEL SUR.  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
GOBIERNO DE CANARIAS



CONTRATO/S: PROYECTO BÁSICO DE REDACCIÓN DEL TREN DEL SUR  
CÓDIGO: SPBA-0-ACT-GC-20-010-R00.1  
LUGAR DE REUNIÓN: OFICINAS DE CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL GOBIERNO DE CANARIAS  
FECHA REUNIÓN: 21/09/09  
TEMA: REUNIÓN INFORMATIVA CON LA CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL GOBIERNO DE CANARIAS  
Nº PÁGINAS: 4  
INICIO REUNIÓN: 09:30 HORAS

NOMBRE ASISTENTE	NOMBRE EMPRESA
María Rosario Juan Camacho	GOBIERNO DE CANARIAS
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Ignacio Díez	INECO
Fernando Alsina	UTE TRAMO 5
Martín García	UTE TRAMO 6

Notificar a:



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL  
SUR.  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
GOBIERNO DE CANARIAS



NOMBRE	NOMBRE EMPRESA
María Rosario Juan Camacho	GOBIERNO DE CANARIAS
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Ignacio Díez	INECO

Redactado por:

Redactado por:  
Carmen Delgado

Verificado por:  
Ignacio Díez



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
 PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL  
 SUR.  
 CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
 GOBIERNO DE CANARIAS



ÍNDICE

1. Desarrollo de la reunión.....-4-



ACTA DE REUNIÓN  
 PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL  
 SUR.  
 CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL  
 GOBIERNO DE CANARIAS



1. Desarrollo de la reunión.

El objeto de la reunión es tratar sobre la compatibilidad del trazado de los tramos 5 y 6 con los futuros enlaces que se van a desarrollar en la TF-1 en el ámbito de actuación de dichos tramos.

En concreto se estudian los enlaces de Las Chafiras, San Isidro, Parque La Reina y Guaza. Se contemplan las actuales soluciones y las posibles alternativas de los diferentes enlaces, comentándose su compatibilidad con el trazado del Plan Territorial.

Finalmente se acuerda que el trazado que se proyecte tenga en cuenta tanto todos los proyectos de enlace como los futuros ensanchamientos de la TF-1 que tenga en marcha ahora mismo La Consejería. En aquellos enlaces conflictivos en los cuales no esté la solución definida se proyectará el trazado de manera que sea compatible con todas las alternativas barajadas por La Consejería.

METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A.

Firmado por:

Raúl Parra



Plan Territorial  
 Especial de  
 Ordenación de  
 Infraestructuras del  
 Tren del Sur.  
 Aprobación  
 Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
 MEMORIA DE  
 ORDENACIÓN







ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE PLATAFORMA  
DEL TREN DEL SUR.  
CABILDO INSULAR DE TENERIFE.



**CONTRATO/S:** PROYECTO BÁSICO DE REDACCIÓN DEL TREN DEL SUR  
**CÓDIGO:** SPBA-0-ACT-CB-22-030-R01.1  
**LUGAR DE REUNIÓN:** INTERCAMBIADOR DE SANTA CRUZ  
**FECHA REUNIÓN:** 22/03/10  
**TEMA:** REUNIÓN INFORMATIVA CON EL CABILDO DE TENERIFE, SECCIÓN DE CARRETERAS  
**Nº PÁGINAS:** 7  
**INICIO REUNIÓN:** 12:00 HORAS

NOMBRE ASISTENTE	NOMBRE EMPRESA
Nicolás José Fernández de Villalta	CABILDO INSULAR DE TENERIFE
Ofelia Manjón	CABILDO INSULAR DE TENERIFE
Teresa Sánchez Clavero	CABILDO INSULAR DE TENERIFE
Jorge Ortega	CABILDO INSULAR DE TENERIFE
Miguel Pintor Sepúlveda	CABILDO INSULAR DE TENERIFE
Andrés Muñoz	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Ignacio Díez	INECO
Carmen Delgado	INECO

Notificar a:



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL SUR.  
CABILDO INSULAR DE TENERIFE.



NOMBRE	NOMBRE EMPRESA
Nicolás José Fernández de Villalta	CABILDO INSULAR DE TENERIFE
Ofelia Manjón	CABILDO INSULAR DE TENERIFE
Andrés Muñoz	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Ignacio Díez	INECO

Redactado por:

Redactado por:  
Carmen Delgado

Verificado por:  
Ignacio Díez



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL  
SUR.  
CABILDO INSULAR DE TENERIFE.



ÍNDICE

1. Presentación general del Proyecto y de las interferencias a lo largo de la traza con las infraestructuras de carreteras. ....	- 4 -
2. Desarrollo de la reunión.....	- 4 -
3. Dudas y aclaraciones.....	- 7 -

- 3 -



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL  
SUR.  
CABILDO INSULAR DE TENERIFE.



**1. Presentación general del Proyecto y de las interferencias a lo largo de la traza con las infraestructuras de carreteras.**

Se mostró una copia del trazado completo por tramos.

**2. Desarrollo de la reunión.**

Durante la reunión MTSA expone el trazado tramo a tramo incidiendo en los puntos de conflicto entre ambas infraestructuras.

Se trataron los siguientes puntos:

Tramo 8. Túnel Los Cristianos-Costa Adeje-Final de trazado.

- El Cabildo quiere saber si los enlaces que sirven de acceso a los intercambiadores se van a adaptar a las demandas previstas. MTSA contesta que los Consultores, dentro del Proyecto de las estaciones, tienen que hacer estudios de capacidad para comprobar que los enlaces funcionan.
- Respecto al dimensionamiento de las dársenas de guaguas MTSA explica que se está haciendo según la información facilitada por TITSA.

Tramo 7. Inicio falso túnel Montaña de Guaza (Arona)-Túnel Los Cristianos-Costa Adeje.

- El Cabildo advierte de que hay un proyecto nuevo en el enlace del Valle de San Lorenzo y que la vía de circunvalación partirá del enlace de Guaza.
- Existen otros proyectos que se encuentran a nivel de anteproyecto como un estudio que está llevando a cabo Fernando Alsina. MTSA lo comprobará.

Tramo 6. Inicio Falso túnel Oroteanda (San Miguel)- Inicio falso túnel Montaña de Guaza (Arona).

- Todos los enlaces de este tramo se resuelven mediante pasos superiores.
- El Cabildo se muestra preocupado por la proximidad de la traza del tren a la autopista sobre todo en los enlaces ya que por ejemplo en el de Parque la Reina se prevé un aumento de la demanda y por tanto, una modificación del enlace. Además en él existe mucho tráfico pesado.
- En un principio a la altura de Las Chafiras el tren iba a pasar entre el polígono y la TF-1 pero no se ha podido adaptar el trazado y finalmente va en túnel.

Tramo 5. San Isidro (Granadilla de Abona)- Inicio falso túnel Oroteanda (San Miguel).

- El Cabildo advierte de que existe una carretera en previsión a la altura de San Miguel, MTSA está al tanto pero lo que sabe al respecto es que el proyecto está desechado.
- El enlace de San Isidro se salva pasando por debajo del mismo.
- El parking del mercadillo de San Isidro resulta afectado y está prevista su reposición en otro lugar. El Cabildo piensa que hay que respetar el acceso al mismo.
- El Cabildo pregunta si se podría pasar por debajo del parking. MTSA contesta que no es posible porque está a una cota muy baja.

- 4 -





ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL  
SUR.  
CABILDO INSULAR DE TENERIFE.



Tramo 4. Límite municipal Fasnia/Araico – San Isidro.

- MTSA informa que se ha compatibilizado el Proyecto con el Proyecto del tercer carril de la TF-1.
- En este tramo se va a ejecutar un desvío provisional de la TF-1. El Cabildo quiere saber si se plantea con la misma distribución actual (misma anchura de andén,...etc.), MTSA contesta que sí pero que por ejemplo el firme se va a dimensionar para los 3 meses que está previsto que dure el desvío.
- MTSA pregunta al Cabildo que tiene la titularidad del proyecto del enlace de Chimiche, el Cabildo contesta que sí y que está planteado junto con el de Abades.
- En el PIRS se va a ubicar una planta de transferencia.
- El Cabildo comenta que el trazado de este tramo discurre muy próximo a la TF-1, ante la duda del Cabildo MTSA contesta que se respeta el Dominio Público de la TF-1 pero no la Línea de Edificación, matizando que en el PTEOITS nunca se estableció que hubiera que respetarla. Lo que se pedía es que se respetara el tercer carril y su dominio.
- El Cabildo señala que en el proyecto de reposición de los enlaces se recuerde reponer la señalización de los mismos.
- En este tramo se plantea un nuevo enlace entre Araico y Fasnia, necesario para dar servicio a Talleres y Cocheras. El enlace existente no se ha podido ampliar porque supondría invadir un espacio protegido. El Cabildo informa de que existe un Proyecto ya aprobado medioambientalmente en este enlace. Lo que se ha planteado es eliminar este enlace y sustituirlo por uno nuevo.
- El Cabildo hace notar que en el nuevo enlace planteado no hay salida directa hacia el sur y que a TITSA le perjudica este tipo de acceso. MTSA explica que si se ha planteado esta solución es por los condicionantes que existen como la cota y la existencia de viviendas.
- El Cabildo pide que la glorieta se centre con los ejes de los viales y que se plantee la posibilidad de hacer doble estructura en lugar de dos rotondas en los extremos, como se ha hecho en el enlace de San Isidro ya que se ha comprobado que económicamente no son soluciones tan dispares.
- MTSA informa que por el enlace de talleres y cocheras entrará el tráfico esado del polígono.

Tramo 3. Límite municipal Candelaria/Arafo-Límite municipal Fasnia/Araico

- Los enlaces de este tramo se liberan pasando a bastante distancia de los mismos.
- El paso por el Valle de Güímar es en viaducto, en la zona de las canteras.
- El Cabildo informa de que el Proyecto del tercer carril está preparado justo hasta este punto y que existe también un proyecto de una carretera. MTSA acuerda pedirlo al Consultor que lo realiza.
- MTSA informa que el Puente del Socorro no se afecta y que del enlace de Arafo se toca un poco la vía de enganche pero no el enlace en sí.

- 5 -



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL  
SUR.  
CABILDO INSULAR DE TENERIFE.



Tramo 2. Radazul-Límite municipal Candelaria/Arafo.

- Hay problemas con el vial que da servicio a las urbanizaciones de Candelaria (como Brillasol). Se tiene que construir un muro para hacer la reposición del camino ya que el vial siempre queda a cota superior que la traza del ferrocarril. Se está en contacto con el Ayuntamiento para que proporcione el Proyecto del viario y poder ajustar la altura del muro.
- El Cabildo quiere saber si en este tramo se respeta el Dominio Público en los enlaces, MTSA contesta afirmativamente.
- En la rotonda de la Basílica frente al planteamiento hecho por MTSA para resolver el enlace, el Cabildo sugiere realizar un tercer carril en la rotonda que favorezca el giro.
- Respecto al enlace de Puntalarga MTSA comenta se resolverá con el Proyecto del Intercambiador de Candelaria.

Tramo 1. Estación de guaguas (Santa Cruz de Tenerife)-Inicio falso túnel TF-1-Radazul.

- El Cabildo quiere saber si en la estación de Santa Cruz se respeta la línea límite de edificación, MTSA contesta que aún no se sabe y el Cabildo advierte que aunque el intercambiador sea subterráneo en Carreteras se cuenta la proyección de la línea bajo tierra.
- MTSA indica al Cabildo que en Hespérides no se ha respetado el Dominio Público por falta de espacio. El Cabildo pregunta si el trazado no podría ir en túnel, MTSA contesta que sí pero que la penalización económica sería importante.
- Respecto a la vía litoral MTSA informa de que no se afecta y se cruza por debajo.

- 6 -







ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE DEL TREN DEL  
SUR.  
CABILDO INSULAR DE TENERIFE.




3. Dudas y aclaraciones.

- Al Cabildo e preocupa el incumplimiento de la Ley de Carreteras. No ven problemas de que el corredor perjudique el mantenimiento y conservación de la TF-1.
- MTSA se compromete a enviar el trazado completo al Cabildo, en formato digital y los enlaces, de manera individual cuando estén más definidos.

METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A.

Firmado por:



Raúl Parra

- 7 -

EMMASA



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
EMMASA



CONTRATO/S :TRAMOS 1 TREN DEL SUR CÓDIGO: SPBA-0-ACT-EM-19-020-  
R00.1  
LUGAR DE REUNIÓN: OFICINAS FECHA REUNIÓN: 19/02/10  
EMMASA SANTA CRUZ  
TEMA: REUNIÓN INFORMATIVA CON N° PÁGINAS: 4  
EMMASA SOBRE LA AFECCIÓN A SUS  
INSTALACIONES  
INICIO REUNIÓN: 11:00 HORAS

NOMBRE ASISTENTE	NOMBRE EMPRESA
Alfredo Gutiérrez	EMMASA
Ana María Medina	EMMASA
Andrés Muñoz	MTSA
Ignacio Díez	INECO
Carmen Delgado	INECO
Diego Dobos	UTE TRAMO 1
Javier de Miguel	UTE TRAMO 1
Gonzalo Blasco	UTE TRAMO 1



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO N° 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
EMMASA



Notificar a:

NOMBRE	NOMBRE EMPRESA
Alfredo Gutiérrez	EMMASA
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Ignacio Díez	INECO
Diego Dobos	UTE TRAMO 1

Redactado por:

Redactado por:  
Carmen Delgado

Verificado por:  
Ignacio Díez

- 2 -



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
EMMASA



ÍNDICE

1. Desarrollo de la reunión.....- 4 -

- 3 -



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
EMMASA



1. Desarrollo de la reunión.

- Aunque finalmente no se va a afectar a la E.B.A.R. de Cabo Llanos La Consultora expone la reposición que había planteado.
- Se va a negociar un acuerdo con el Cabildo y el Ayuntamiento para preparar la zona de cara a una futura incorporación de la Estación.

METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A.

Firmado por:

Raúl Parra

TELEFONICA DE ESPAÑA



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
TELEFÓNICA.



CONTRATO/S : TREN SUR  
LUGAR DE REUNIÓN: OFICINAS MTSA  
TEMA: REUNIÓN INFORMATIVA CON TELEFÓNICA  
INICIO REUNIÓN: 11:30 HORAS

CÓDIGO: SPBA-0-ACT-TF-1 6-109-R01.1  
FECHA REUNIÓN: 16/10/09  
Nº PÁGINAS: 5

NOMBRE ASISTENTE	NOMBRE EMPRESA
Equipo de Telefónica	TELEFÓNICA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Iñaki Díez	INECO
Carmen Delgado	INECO

Notificar a:



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
TELFÓNICA.



NOMBRE	NOMBRE EMPRESA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Ignacio Díez	INECO

Redactado por:

Redactado por:  
Carmen Delgado

Verificado por:  
Ignacio Díez

- 2 -



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
TELFÓNICA.



ÍNDICE

1. ORDEN DEL DÍA ..... - 4 -
2. DESARROLLO DE LA REUNIÓN. .... - 4 -

- 3 -



*Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
TELFÓNICA.



1. ORDEN DEL DÍA

• Presentación de la traza del Proyecto.

2. DESARROLLO DE LA REUNIÓN.

- Se estudia la traza junto con el personal de Telefónica y se van identificando las redes de Telefónica y los puntos donde interfiere con el ferrocarril. A continuación se hace hincapié en los puntos tratados más destacados;
- Toda la información actualizada sobre las redes de Telefónica se encuentra en la página web de INCOLAN.
- Respecto a los servicios hay un tubo desde San Isidro hasta el Puertito de Güímar. Se trata de un cableado crítico, va paralelo a la línea del ferrocarril. Submarino, conecta con la península. Puede crear cortes a todo el archipiélago.
- A la altura de Radazul hay fibra óptica que llega hasta Candelaria, se varió con la nueva traza del tercer carril y va pegada a ésta.
- MTSA remitirá a Telefónica el trazado actualizado sobre cartografía también nueva. Se espera que el Proyecto se comience a ejecutar en 2011 y que las obras duren 6-7 años.
- Telefónica se interesa por saber si se van a plantear en la traza galerías transversales cada cierta distancia para facilitar en un momento dado el cruce del cableado. Se contesta que esto no está previsto pero que lo más seguro es que la vía sea en placa y se puede mover la plataforma para hacer cruces de líneas.
- Por su parte MTSA pregunta si se tiene previsto modernizar las nuevas líneas o modificarlas, Telefónica aclara que no, que en la actualidad se modernizan los equipos sin necesidad de cambiar el cableado.
- Telefónica pide que las soluciones que se presenten en la reposición de sus instalaciones sean definitivas, no temporales y solicita un interlocutor a nivel técnico. Se acuerda que sea Iñaki Díez, de la asistencia técnica de INECO.

- 4 -



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
TELFÓNICA.



- Los condicionantes técnicos que plantea telefónica para introducir sus líneas en la galería de servicios serían;
  - Uso libre y perpetuo.
  - Plan de prevención de seguridad y salud.
  - Separaciones de los cables.
- Las normas están publicadas, se comprometen a hacémoslas llegar.
- Hay restricciones en superficie y túnel.
- Telefónica apunta que por ahora no ven viable trasladarse a la galería.

METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A.

Firmado por:

Raúl Parra

- 5 -



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE LA  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR DE  
TENERIFE.



CONTRATO/S: PROYECTO BÁSICO DE CÓDIGO: SPBA-0-ACT-CE-24-010-  
REDACCIÓN DEL TREN DEL SUR. LOTE 1: R00.1  
"TRAMO 1: ESTACIÓN DE GUAGUAS  
(SANTA CRUZ DE TENERIFE)-INICIO  
FASLSO TÚNEL TF-1-RADAZUL (SANTA  
CRUZ DE TENERIFE)  
LUGAR DE REUNIÓN: OFICINAS DE FECHA REUNIÓN: 24/01/10  
MTSA  
TEMA: COORDINACIÓN CON CEPSA N° PÁGINAS: 6  
INICIO REUNIÓN: 09:30 HORAS

NOMBRE ASISTENTE	NOMBRE EMPRESA
Vicente Babío Herraíz	CEPSA
Manuel Batista Herrera	CEPSA
Alberto Sancho Martínez-Pardo	CEPSA
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Diego Dobos	UTE TRAMO 1
Daniel Gil	UTE TRAMO 1
Javier de Miguel	UTE TRAMO 1
Carmen Delgado	INECO

Notificar a:



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE LA  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR DE  
TENERIFE.



NOMBRE	NOMBRE EMPRESA
Vicente Babío Herraíz	CEPSA
Manuel Batista Herrera	CEPSA
Alberto Sancho Martínez-Pardo	CEPSA
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Diego Dobos	UTE TRAMO 1
Ignacio Díez	INECO

Redactado por:

Redactado por:  
Daniel Gil  
Carmen Delgado

Verificado por:  
Diego Dobos  
Ignacio Díez



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE LA  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR DE  
TENERIFE.



ÍNDICE

1. Desarrollo de la reunión.....	- 4 -
2. Conclusiones.....	- 5 -
3. Próxima reunión.....	- 6 -



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE LA  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR DE  
TENERIFE.



**1. Desarrollo de la reunión.**

MTSA expone el trazado definitivo del tramo estación de Santa Cruz- refinería y la zona de vía muerta en donde se pretende ejecutar la estación de carga de productos de la refinería.

MTSA y UTE Sener-Teno presentan las actuaciones previstas en el área del muelle de La Hondura, describiendo la necesidad de avanzar con la línea de escollera para proteger las pilas del viaducto sobre el mar, la ampliación del dique ciego en la misma cuantía en que se afecta y ubicación de pilas en la zona de bombeo de agua de mar.

CEPSA expresa su preocupación en lo que respecta al posible incremento de la reflexión del oleaje como consecuencia del cambio de perfil de costa que suponen las actuaciones propuestas. MTSA y UTE Sener-Teno aclaran que en ningún caso estas actuaciones empeorarán la situación actual, estando encaminadas a reproducir el estado existente pero reponiendo las afecciones causadas por el tren. Así mismo MTSA informa de que este tema ya se ha tratado con la Autoridad Portuaria.

CEPSA quiere saber si se ha tenido en cuenta el mantenimiento de la operatividad de sus instalaciones durante la ejecución de las obras, así mismo también está interesado en conocer la compatibilidad de ambas explotaciones y si existen referencias al respecto. MTSA a la primera cuestión contesta que todas las actuaciones se han enfocado con esta premisa. Respecto a la segunda informa de que se implantarán medidas de protección específicas para evitar el conflicto (tanto en la fase de ejecución como en la explotación) pero que existen muchas instalaciones donde se da la misma situación.

La UTE Sener-Teno pone de manifiesto que a día de hoy no han recibido documentación detallada de redes de posibles servicios afectados, la asignación por parte de CEPSA de un técnico a pie de obra para identificar dichos servicios y que desde el día 7 de Enero se encuentran paralizados los trabajos de topografía en la refinería por orden de CEPSA. A este respecto CEPSA solicita la última planta de proyecto con el trazado y un listado de temas pendientes y datos que necesita la UTE Sener-Teno.

La UTE Sener-Teno insiste en que es urgente contar con los servicios afectados para poder plantear las reposiciones y dar continuidad al Proyecto.

CEPSA pregunta sobre el estado del informe sobre la compatibilidad del Plan Territorial con las instalaciones de CEPSA que solicitó en su día al Ayuntamiento (y que éste debía remitir a MTSA), MTSA informa de que hasta el momento no había sido notificado al respecto y se compromete a elaborarlo y remitirlo a CEPSA.

CEPSA pregunta sobre los plazos establecidos para el Proyecto, se informa de que el Proyecto Básico ha de estar terminado en Mayo del 2010 lo que supone que cada UTE adjudicataria ha de tener su trabajo finalizado con bastante antelación. CEPSA quiere saber el grado de detalle contemplado en el Proyecto Básico, MTSA contesta que tiene que estar definido en detalle el trazado, los servicios afectados y la reposición de los mismos.



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE LA  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR DE  
TENERIFE.



MTSA informa a CEPSA de la situación en que quedarán, según el trazado actual, las estaciones de servicio que la compañía tiene en la traza del ferrocarril.

Respecto al tráfico de mercancías, MTSA informa a CEPSA de que el Cabildo Insular de Tenerife ha encargado el análisis de la viabilidad técnica y económica de que el tren se emplee para el transporte de mercancías, concretamente de residuos al PIRS y de combustibles al aeropuerto y al polígono de Granadilla. Se informa a CEPSA de que en el caso del combustible el planteamiento consiste en implantar una zona de carga en la refinería (en la ladera oeste del Palmetúm) a la que lleguen conducciones desde la refinería y que se transporte el producto hacia los dos puntos citados anteriormente, descomgestionando la TF-1 de tráfico pesado y ofreciendo una alternativa la Puerto de Granadilla. Para cumplir con el encargo del Cabildo de forma eficiente se necesitan ratios de transporte y costes actuales del mismo, información que se solicita a CEPSA. CEPSA alega que se trata de información sensible y que se debe solicitar a la oficina comercial de CEPSA o a DISA.

CEPSA solicita un escrito donde se especifique toda la información que se necesita y la urgencia de la misma.

2. Conclusiones.

- A petición de CEPSA la UTE Sener-Teno preparará un informe en el que especifique toda la información que necesita la UTE a CEPSA, con copia a MTSA en donde se soliciten los datos necesarios para que la UTE pueda dimensionar la obra marítima a reponer (esto es la altura límite de ola a partir de la cual el rebote de la misma ocasiona la suspensión del servicio en el muelle de la Hondura). En este mismo documento se adjuntará la última versión del trazado, tanto en formato digital como en papel.
- CEPSA remitirá a la mayor brevedad los datos de las redes y servicios afectados para poder proyectar la reposición. El interlocutor técnico continuará siendo Pedro González y la información enviada se canalizará a través de Alberto Sancho. En cuanto se reciba la información por parte de la UTE Sener-Teno, se propondrá una visita a campo para observar las redes de servicios afectadas, momento en el cual CEPSA designará un técnico a pie de obra.
- Lo que se ha solicitado a CEPSA se resume en: permisos de acceso a las instalaciones de la compañía (incluyendo el cauce del barranco del Hierro), los datos necesarios para elaborar el estudio y hacer la simulación de la reflexión de las olas en el puerto de la Hondura, nombramiento de un interlocutor oficial al que dirigirse directamente, poner a disposición de la UTE Sener-Teno un operario que en campo identifique las redes, planos detallados de los servicios actuales y futuros proyectos, ratios y costes del transporte de combustible tanto en buque como por carretera.

- 5 -



ACTA DE REUNIÓN  
PROYECTO BÁSICO DE LA  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR DE  
TENERIFE.



3. Próxima reunión.

No se fija una próxima reunión sino que ambas partes se comprometen al envío de información mencionada anteriormente.

METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A.

Firmado por: 

Raúl Parra

- 6 -







ACTA DE REUNIÓN  
REDACCION PROYECTOS BASICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.



CONTRATO/S : TREN SUR                      CÓDIGO: SPBA-0-ACT-NA-09-109-  
R01.1  
LUGAR DE REUNIÓN: AEROPUERTO TENERIFE SUR                      FECHA REUNIÓN: 09/10/09  
TEMA: REUNIÓN INFORMATIVA CON EL AEOPUERTO DE TENERIFE SUR                      N° PÁGINAS: 6  
INICIO REUNIÓN: 08:30 HORAS

NOMBRE ASISTENTE	NOMBRE EMPRESA
Oscar Martínez	AEROPUERTO DE TENERIFE SUR
Francisco Javier Osman	AEROPUERTO DE TENERIFE SUR
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Carmen Delgado	INECO
María Sánchez	PROYMA
Fernando Alsina	PROYMA
Emilio Alsina	PROYMA



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
AEROPUERTO DE TENERIFE SUR.



Notificar a:

NOMBRE	NOMBRE EMPRESA
Oscar Martínez	AEROPUERTO DE TENERIFE SUR
Andrés Muñoz	MTSA
Raúl Parra	MTSA
Luis Gutiérrez	MTSA
Ignacio Díez	INECO
María Sánchez	PROYMA

Redactado por:

Redactado por:  
Carmen Delgado

Verificado por:  
Ignacio Díez



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva





ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
AEROPUERTO DE TENERIFE SUR.



ÍNDICE

1. ORDEN DEL DÍA.....	- 4 -
2. DESARROLLO DE LA REUNIÓN.....	- 4 -

- 3 -



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
AEROPUERTO DE TENERIFE SUR.



1. ORDEN DEL DÍA

- Presentación de la traza del Proyecto a su paso por el aeropuerto.
- Exposición del trazado del Proyecto y del Plan Territorial a su paso por el municipio.

- Se presentó una copia de las alternativas del trazado existentes a su paso por el aeropuerto.

2. DESARROLLO DE LA REUNIÓN.

- Se explica el desarrollo del futuro aeropuerto, actualmente se encuentra en fase de concurso la redacción del proyecto del edificio para la reubicación del radar.

- La terminal nueva de facturación está finalizada pero sin operar.

- Se estima que para finalizar completamente las obras se van a necesitar mínimo 7 años.

- MTSA explica que preocupa el proyecto, lo que se hará en el aeropuerto que es lo que condiciona al tren. La Directiva del aeropuerto explica que lo que tienen actualmente es un diseño funcional que aunque no es actual puede servir para orientar, pero no tienen autorización para entregarlo.

- MTSA expone que se ha buscado comunicación con AENA para que orienten en las alternativas que están barajando para el tren. El equipo redactor presenta un escrito facilitado por TYPESA a AENA Tenerife Sur, la Directiva explica que la planificación no es competencia del aeropuerto. Se explica que el Plan Director del aeropuerto está en fase de actualización en el Ministerio de Fomento.

- Del Proyecto se adelanta que la terminal actual se mantiene sólo durante las obras, luego se va demoliendo para que el nuevo dique de embarque tenga su máximo desarrollo de este a Oeste. Por su parte la plataforma de estacionamiento de aviones está en la última fase porque va asociada a la segunda pista.

- Si se parte de la hipótesis de que las obras se ejecutan la ubicación de la terminal aún no es definitiva, lo que se tiene sólo es un diseño funcional. MTSA necesita conocer la cota a la que se debe llegar en ese punto, la Directiva ve imposible que se pueda conocer la cota. MTSA dice que le vale con una cota aproximada y que cuando esté el Proyecto si es necesario se modifica el trazado.

- Ante el trazado del tren con las dos alternativas para el paso por el aeropuerto se ve que la traza afecta al radar pero la Directiva informa de que va a ser movido. MTSA necesita saber la cota de la pista dos, se va a ir en túnel y se debe conocer para pasar por debajo, la Directiva contesta que estará definido cuando se apruebe el Plan Director.

- Se propone que se proporcione al rango de cotas con el que se trabaja y MTSA tomaría la más restrictiva, la Directiva insiste en que la posición definida de la pista es una incógnita y que de dar rangos MTSA estaría trabajando con hipótesis. MTSA se hace cargo pero tiene que avanzar en el proyecto, prefiere fijar una cota para

- 4 -







ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
AEROPUERTO DE TENERIFE SUR.



encajar el trazado, ir enviando las propuestas y estar a la espera de observaciones al respecto por parte de AENA.

- Se deben considerar las servidumbres desde el punto de vista técnico del radar respecto al ferrocarril, la Directiva informa de que contar con el trazado aproximado se podría utilizar para la ubicación favorable del radar, interesa conocer los plazos de redacción del Proyecto MTSA informa de que el trazado estará para finales de Noviembre mientras que el proyecto constructivo es para 2.011.
- La consultora ofrece trabajar con una trazado compatible con el planteamiento actual del aeropuerto con el compromiso de cambiarlo cuando llegue el momento, MTSA apunta que eso se hará de cualquier manera.
- La Directiva del aeropuerto cree que lo más práctico es que el Plan Director llegue a manos de los redactores y recomienda contactos de AENA a quienes solicitarlo (Amparo Brea y Fernando Pelayo). Igualmente recomienda a MTSA que esté presente en la próxima reunión del Plan Director.
- La conclusión a la que se llega por parte de MTSA y del Consultor es fijar la ubicación de la estación y trabajar con la cota más desfavorable de la pista.
- La Directiva advierte de que se debe redactar un Anejo de servidumbres radioeléctricas.
- La Consultora pregunta que para encajar la curva del trazado si se puede pasar en túnel por debajo de la plataforma de estacionamiento de aviones, se contesta que sí pero bastante bajo porque hay hidrantes de combustible.
- Se consulta cuando puede emerger el tren, la Directiva dice que dentro de la zona aeroportuaria tiene que ir en túnel por un montón de condicionantes pero que puede salir a superficie a partir del punto 5+570 del trazado que presenta MTSA. La Directiva valora también que se pueda ir en trinchera antes, a la altura de donde existe tráfico rodado pero advierte de que las limitaciones en este caso vendrían por la barrera que se crea de cara a los servicios de seguridad y emergencia del aeropuerto. Se recomienda que en 1.000 m de la cabecera de la pista hacia fuera hay que tener el mejor acceso posible.
- MTSA debe estudiar los riesgos de la explotación ferroviaria de cara a la seguridad del aeropuerto.
- Se pregunta si están disponibles los planos del acceso nuevo al aeropuerto, se informa de que están en el Plancamiento de San Miguel y que se debe considerar el enlace nuevo. MTSA pregunta cómo se está desarrollando el tema del enlace, la Directiva contesta que hay disconformidades pero que se cree que el enlace antiguo se mantendría para los servicios del aeropuerto.
- Sobre las directrices de seguridad la Directiva informa de que la entrada y salida de los túneles tiene que estar muy vigilada y que se debe reforzar la seguridad con sistemas pasivos y teniendo procedimientos previstos. MTSA contesta que la traza va vallada y que pueden obtener referencias en cuanto a seguridad por ejemplo de la T4 de Barajas.

- 5 -



ACTA DE REUNIÓN  
REDACCIÓN PROYECTOS BÁSICOS DE  
PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR.  
AEROPUERTO DE TENERIFE SUR.



- La Consultora solicita una visita al aeropuerto para evaluar el entorno.
- MTSA respecto a la campaña geotécnica pregunta si puede volver el equipo al aeropuerto, se contesta afirmativamente. MTSA informa de que faltan por realizar calicatas y un sondeo en la posible ubicación de la estación y que se marcarán más puntos en entrada y salida del túnel cuando la traza esté más definida. La Directiva advierte de que en caso de que se hagan sondeos en las inmediaciones del radar tiene que estudiarse bien para no dañar el cableado del mismo.
- La Consultora pregunta si se pueden proporcionar los servicios afectados, se contesta que todas no y que de todas maneras se necesita autorización. La Directiva advierte de que en la zona hay una central eléctrica y que se va a realizar otra, MTSA dice que parece que en principio no se afecta esa zona.
- Respecto al falso túnel hay que pensar las galerías visibles y reservar 4,50 m por encima de la losa.

METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A.

Firmado por:



Raúl Parra

- 6 -



**3.5.2. Procedimiento de Concertación con la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.**



Area de Economía, Competitividad,  
Movilidad y Turismo  
Servicio Administrativo de Movilidad



Consejería de Obras Públicas  
y Transportes  
Dirección General  
de Infraestructura Viaria

Las reuniones mantenidas son:

- Primera reunión: 13/03/2013
- Segunda reunión: 26/3/2013
- Tercera reunión: 12/04/2013
- Cuarta reunión: 23/04/2013
- Quinta reunión: 07/05/213
- Sexta reunión: 14/06/2013

**ASUNTO:** ACTA DE LA PRIMERA REUNIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE CONCERTACIÓN DE LOS PTEI TREN DEL SUR Y TREN DEL NORTE ENTRE METROPOLITANO DE TENERIFE, EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y LA VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN DEL GOBIERNO DE CANARIAS DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 34 DEL DECRETO 55/2006, DE 9 DE MAYO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTOS LOS SISTEMAS DE PLANEAMIENTO DE CANARIAS.

**LUGAR DE REUNIÓN:** SALA SIETE ISLAS DEL CABILDO INSULAR DE TENERIFE

**FECHA:** 13/03/2013

**ASISTENTES:**

Enrique Martín de Lorenzo Cáceres (Ingeniero de CCP de la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias)

Andrés Muñoz de Dios Rodríguez (Director Gerente de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Raúl Parra Hermida (Director de Oficina Técnica de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Luis Gutierrez Valido (Ingeniero de CCP de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Pedro Campos Albarrán (Jefe del Servicio Administrativo de Movilidad del Cabildo Insular de Tenerife)

Felipe Sosa Plasencia (Responsable de la Unidad de Transporte Guiado del Servicio Administrativo de Movilidad del Cabildo Insular de Tenerife)

Sonia Vega Muñoz (Responsable de la Unidad Técnica del Servicio Administrativo de Movilidad del Cabildo Insular de Tenerife)

**CONTENIDO DE LA REUNIÓN:**

El representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias (Enrique Martín) expone a modo de introducción su parecer sobre el asunto a tratar. Su exposición incluye los siguientes contenidos:

- Introduce el asunto exponiendo la bondad de aportar flexibilidad a los modos de transporte en los sistemas insulares, para resaltar la importancia del sistema territorial básico de infraestructura y una apuesta de corredor en donde el transporte por carretera y tren no compitan entre sí.
- Expone la importancia sobre la escala de tratamiento de los asuntos. Incide en el establecimiento sistemático de modelos frente a detalles.
- Recalca la importancia de las interfases con los otros dos sistemas territoriales básicos para el desarrollo de estos instrumentos de planeamiento, planteando la necesidad de abordarlo a escala proporcional a un Plan, incidiendo en la normativa del Plan.
- Plantea como objetivo de este proceso, la búsqueda de puntos de encuentro y nuevas fórmulas de trabajo dentro de las garantías jurídicas.
- Y por último propone una hoja de ruta con aspectos de fondo a tratar en las reuniones; enlaces, vías de servicio, puntos singulares sobre el modelo de compatibilidad.

*[Handwritten signature in blue ink]*

*[Handwritten signature in blue ink]*



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







Area de Economía, Competitividad,  
Movilidad y Turismo  
Servicio Administrativo de Movilidad



Consejería de Obras Públicas  
y Transportes  
Dirección General  
de Infraestructura Viaria



Area de Economía, Competitividad,  
Movilidad y Turismo  
Servicio Administrativo de Movilidad



Consejería de Obras Públicas  
y Transportes  
Dirección General  
de Infraestructura Viaria

Tras la exposición inicial del marco y objeto de las reuniones a mantener, se distinguen los principales puntos de discrepancia a tratar con objeto de alcanzar la concertación entre las dos administraciones que intervienen en el procedimiento:

- 1º- Sobre la secuencia de tramitación entre los tres planes de transporte en redacción.
- 2º- Sobre el modelo de compatibilidad entre las infraestructuras viarias y las ferroviarias consensuadas.
- 3º- Sobre las soluciones a acordar en puntos singulares (tramos de vías de servicio afectadas, enlaces afectados, afecciones durante las obras, etc.).
- 4º- Sobre las distancias de las afecciones ferroviarias incluidas en los dos planes.

**PRIMER PUNTO, sobre la secuencia de tramitación entre los tres planes:**

Se exponen los argumentos sobre la planificación de la movilidad insular, en los términos del informe de inicio del presente procedimiento de concertación.

La elaboración de los PTEOIT del sur y del norte responden a una previsión expresa del epígrafe 3.3.3.8 apartado 6.d del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, que prevé la aprobación de Planes Territoriales Especiales para la implantación de transporte público de tipo guiado en tres zonas. En ningún modo exige el PIOT, ni las Directrices, ni la normativa de rango superior, que para tramitar estos Planes deba antes aprobarse un Plan Insular de Transportes. Todo ello sin desestimar, la incidencia evidente, de este instrumento de planificación del corredor sur y norte ferroviario, sobre el modelo insular de transportes, que obliga a una estrecha cooperación entre los responsables de la redacción de ambos documentos.

Sobre este aspecto la representación de la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias, manifiesta la especificidad de este procedimiento de concertación, dejando bien claro cual es el objetivo y ceñirse a su cumplimiento sin cuestionar otros asuntos transversales, no siendo necesario, a su juicio, debatir este punto en la secuencia de reuniones siguientes.

**SEGUNDO PUNTO, Sobre las secciones transversales tipo del modelo de compatibilidad consensuadas:**

Todos los asistentes declaran su conformidad con el modelo empleado para la coexistencia de las infraestructuras sobre el corredor sur y desde la representación de la Dirección General de Infraestructura Viaria, se apuesta por su mantenimiento en el corredor norte, sobre el que se materializan la carretera, el tren y otros servicios insulares relevantes.

El representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria manifiesta su satisfacción por el trabajo desarrollado al consensuar el modelo de compatibilidad entre las infraestructuras viarias y las ferroviarias en todos sus términos, ya alcanzado en las distintas fases de elaboración del PTEITS, no siendo necesario debatir este punto en la secuencia de reuniones siguientes.

**TERCER PUNTO, sobre las soluciones a consensuar en otros puntos singulares.**

Sobre el acuerdo de las soluciones a contemplar en los planes, para la convivencia de las infraestructuras ferroviarias en planificación con las infraestructuras de carreteras en algunos puntos singulares del trazado, se plantea la necesidad de crear nuevos modelos que reflejen las soluciones tipo a acordar en el presente procedimiento.

Para ello se pretende, a lo largo de las siguientes reuniones, ir revisando el trazado planificado del tren del sur, para analizar los puntos más desfavorables, y establecer los modelos de convivencia diferenciando los siguientes elementos:

- Definición del corredor entre el tronco de la infraestructura ferroviaria y el tronco de la autopista.
- Configuración de la reposición de las vías de servicio afectadas.
- Tipología y diseño de los enlaces de autopista afectados.

**CUARTO PUNTO, sobre las distancias de las afecciones ferroviarias.**

Se expone, en consideración al modelo de compatibilidad, que supone el punto de partida, explorar nuevas formas de implantación de los elementos que lo constituyen.

Metropolitano de Tenerife, expone que según el contenido del Reglamento del Sector Ferroviario, cuyo artículo 27.1 establece que el Ministerio de Fomento podrá determinar distancias inferiores a las establecidas en los artículos 25 y 26 (artículo 12 de la LSF) para delimitar la zona de dominio público y protección, se solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, que se ejecuten los mecanismos ajustados a derecho que permitan reducir las distancias mínimas de protección, con objeto de evitar las consecuencias que su establecimiento tiene para el desarrollo de la isla, en tanto que la misma dispone de un espacio territorial muy limitado.

Sobre este aspecto la representación de la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias, manifiesta que, como se ha expresado, las propuestas ajustadas a derecho deben ser el punto de partida para realizar los esfuerzos que puedan finalizar en el concierto.

Tras esto se procede a dar por concluida esta reunión.



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







**ASUNTO:** ACTA DE LA SEGUNDA REUNIÓN DEL PROCEDIMIENTO CONCERTACIÓN DE LOS PTEI TREN DEL SUR Y TREN DEL NORTE ENTRE METROPOLITANO DE TENERIFE, EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y LA VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN DEL GOBIERNO DE CANARIAS DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 34 DEL DECRETO 55/2006, DE 9 DE MAYO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTOS LOS SISTEMAS DE PLANEAMIENTO DE CANARIAS.

**LUGAR DE REUNIÓN:** OFICINAS DE METROPOLITANO DE TENERIFE S.A.

**FECHA:** 26/03/2013

**ASISTENTES:**

Enrique Martín de Lorenzo Cáceres (Ingeniero de CCP de la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias)

Andrés Muñoz de Dios Rodríguez (Director Gerente de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Luis Gutierrez Valido (Ingeniero de CCP de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Sonia Vega Muñoz (Responsable de la Unidad Técnica del Servicio Administrativo de Movilidad del Cabildo Insular de Tenerife)

**CONTENIDO DE LA REUNIÓN:**

Comienza la reunión incidiendo en la intención de alcanzar puntos de encuentro con garantías jurídicas que permitan establecer criterios homogéneos para la sistematización de las soluciones de compatibilidad de las dos infraestructuras, sin perder la escala de un PLAN TERRITORIAL. En tal sentido se cuestiona el análisis de detalle proyectual frente al establecimiento de modelos y en particular, se manifiesta la repercusión que el Reglamento de planeamiento de 2004 introduce en sus artículos 140 y siguientes. En tal sentido, este Reglamento bajo el título de "ejecución de sistemas generales" traslada a los instrumentos de planeamiento, obligaciones, bajo el criterio de una mayor garantía jurídica, obligan a entrar en ese detalle y con ello a precisar elementos imprecisables bajo un documento que no sea un proyecto constructivo – ejecución.

**DISTANCIAS AL TRONCO DE LA AUTOPISTA.**

En los informes derivados del artículo 16 de la Ley de carreteras se incidía como causa de desfavorabilidad la incidencia de la plataforma ferroviaria en el dominio público viario. Este hecho ha sido replanteado en estas comisiones con dos alcances dentro de la concepción de corredor de infraestructuras que promulga el PIOT.

1



Por un lado, se han introducido nuevas propuestas de trazado en el marco de las posibilidades que ofrece el corredor y de estabilidad del documento de planeamiento territorial, recogiendo, con una mayor separación de las plataformas, el reconocimiento y cumplimiento de las funciones que, de fondo, se le demanda a ese dominio público y garantizándolas de ese modo. También modificaciones en alzado, que soslayan aquella problemática.

Por otro, se incorpora el reconocimiento de una plataforma denominada "del corredor" y no dos; una viaria y una ferroviaria, con el cumplimiento de las limitaciones impuestas por sus dominios públicos. Esta consideración aporta ciertos valores añadidos a ambas infraestructuras:

- Presenta una mejor integración paisajística de la intervención
- Disminuye los costes de mantenimiento y explotación viaria asociada a estabilidad de taludes
- Disminuye los riesgos derivados de la estabilidad de taludes de la carretera

Para ello Metropolitano de Tenerife propone el análisis del tramo de trazado del tren del sur que se considera más desfavorable en cuanto a las distancias entre las dos plataformas. Este tramo es el de la zona de Candelaria.

Metropolitano expone sobre un plano de planta, para este tramo, las diferencias del resultado de la ubicación de la franja de dominio público de la autopista en función de los dos criterios siguientes:

- Criterio primero: Medir el dominio público desde la cabeza o pie del **talud actual** de desmonte o terraplén de la autopista.
- Criterio segundo: Medir el dominio público desde la cabeza o pie del **talud real** de desmonte o terraplén de la autopista, **tras la implantación de la infraestructura ferroviaria.**

La propuesta deberá sistematizarse en el modelo de compatibilidad recogido en las normas.

Sobre la base de expuesto, se revisan las secciones transversales más estrictas del tramo mencionado (secciones de 1 a 7 de los planos adjuntos) y se concluye que en todas existe una distancia mayor de 16 metros (8+8) para contener los dominios públicos de las dos infraestructuras.

También, del análisis de las distintas secciones transversales se expone por parte de metropolitano la propuesta de incluir en los tramos que sea posible, un caballón de tierras para la protección de las dos plataformas. Dicho criterio incide en la percepción paisajística del corredor con mayor valor y respondería al punto de análisis de riesgos en plataforma compartida expresado en los informes sectoriales de carreteras.

2 de 4



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







Área de Economía, Competitividad,  
Movilidad y Turismo  
Servicio Administrativo de Movilidad  
U.O. Técnica



Consejería de Obras Públicas  
y Transportes  
Dirección General  
de Infraestructura Viaria

#### TIPOLOGÍA Y DISEÑO DE LOS ENLACES

En relación a los enlaces, nuevamente se manifiesta por parte del representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria, la necesidad de respetar la escala del plan y que el alcance de las definiciones incluidas sean lo más genéricas posibles, no rigidizando hasta límites ejecutivos su aplicación sobre el terreno.

También este recuerda que es una razón de oportunidad, para las soluciones de los enlaces afectados, que entre la administración titular de la infraestructura de carreteras (Gobierno de Canarias), con la administración que tiene delegada su conservación y explotación (Cabildo de Tenerife) se pongan en juego aquellas previsiones o desarrollos con un alcance u otro, pero que en cualquier caso existen, sobre los mismos. En caso de que no exista acuerdo decidirá el titular de la vía.

Tras repasar el diseño planificado en el PTEOI del tren del sur para los enlaces afectados por el tramo analizado del trazado del mismo, el representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria comenta la existencia de propuestas de diseño para algunos de los enlaces. Se le piden dichas propuestas para tenerlas en cuenta.

En cuanto al resto de los enlaces en los que el Gobierno de Canarias no tiene diseñadas soluciones, se planea establecer un procedimiento de trabajo para estudiar las propuestas de metropolitano y aportar los comentarios oportunos.

Finalmente se acuerda establecer un procedimiento que incluya en la documentación de los planes un diseño esquemático de los enlaces, consensuado o que recoja las previsiones y por otro lado disponer en la normativa de un artículo; determinación con carácter de Norma de Aplicación Directa (NAD) que contemple la posibilidad de modificación del plan en base al resultado de la redacción de los correspondientes desarrollos; proyectos, sin necesidad de que ello suponga una alteración del documento de planificación territorial.

#### VÍAS DE SERVICIO

Se decide dejar esta parte para la siguiente reunión, aunque la Dirección General de Infraestructura Viaria introduce la problemática existente sobre la ausencia de una jerarquía viaria clara entre algunas vías de servicio de la autopista y el viario de carácter local e introduce un modelo conceptual que debe analizarse.

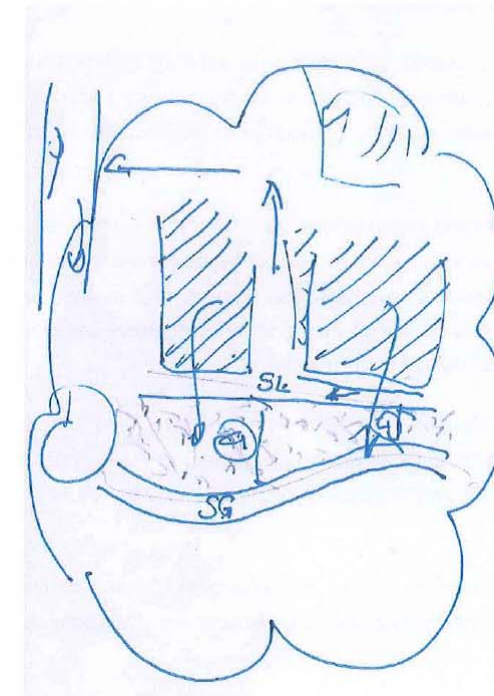
3 de 4



Área de Economía, Competitividad,  
Movilidad y Turismo  
Servicio Administrativo de Movilidad  
U.O. Técnica



Consejería de Obras Públicas  
y Transportes  
Dirección General  
de Infraestructura Viaria



Tras esto se procede a dar por concluida esta reunión.

4 de 4



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







**ASUNTO:** ACTA DE LA TERCERA REUNIÓN DEL PROCEDIMIENTO CONCERTACIÓN DE LOS PTEI TREN DEL SUR Y TREN DEL NORTE ENTRE METROPOLITANO DE TENERIFE, EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y LA VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN DEL GOBIERNO DE CANARIAS DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 34 DEL DECRETO 55/2006, DE 9 DE MAYO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTOS LOS SISTEMAS DE PLANEAMIENTO DE CANARIAS.

**LUGAR DE REUNIÓN:** SALA MIAMI DEL CABILDO INSULAR DE TENERIFE

**FECHA:** 12/04/2013

**ASISTENTES:**

Enrique Martín de Lorenzo Cáceres (Ingeniero de CCP de la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias)

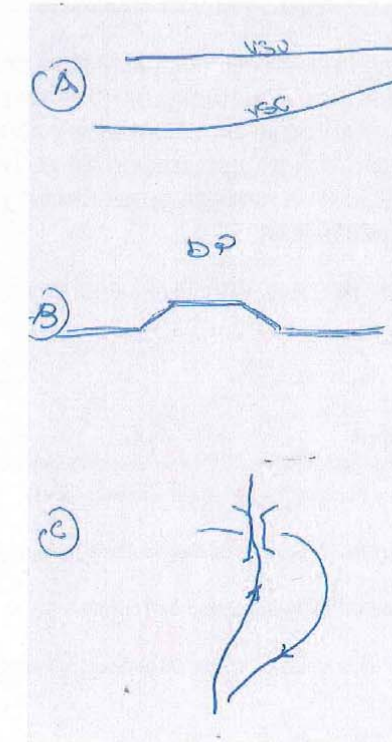
Andrés Muñoz de Dios Rodríguez (Director Gerente de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Luis Gutierrez Valido (Ingeniero de CCP de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Sonia Vega Muñoz (Responsable de la Unidad Técnica del Servicio Administrativo de Movilidad del Cabildo Insular de Tenerife)

**CONTENIDO DE LA REUNIÓN:**

En primer lugar, el representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria insiste en la idoneidad, de acuerdo con la escala de plan territorial, de incluir una definición esquemática del nuevo diseño de los ENLACES y vías de servicio afectados por la infraestructura ferroviaria en planificación en términos de modelo o esquemas, según el caso. En este sentido dichas propuestas no obligarían hoy en fase de planeamiento, que si vendría recogido en la parte informativa y de diagnóstico, pero sí obligaría (en relación con el PGO, suelo, atribución de la inversión, etc.) a un procedimiento concreto en fase de desarrollo de planeamiento y ejecución, recogida en la normativa del plan. El representante de la DGIV, expone que la previsión del artículo 142 del Reglamento de planeamiento se enmarca en un Título de ejecución de sistemas de planeamiento, que no corresponde a esta fase. En tal sentido se invoca el artículo del TR-LOTENC 159 a) en donde los supuestos expropiatorios alcanzan a los colindantes que fueran imprescindibles para realizar las obras; no el planeamiento. Para ello propone incluir en la memoria de ordenación y en la normativa de los planes, referencias a los esquemas de flujos que se acuerden para cada uno de los enlaces.



Tras el debate de los posibles inconvenientes de esta propuesta, se acuerda incluir un anejo a la memoria de ordenación con la tipología de cada uno de los enlaces y vías de servicio afectadas por la infraestructura ferroviaria y hacer referencia a dicho anejo desde el documento normativo. Metropolitano propone traer un borrador como ejemplo de uno de los enlaces para la próxima reunión.

Se recuerda la necesidad de disponer de las propuestas de diseño existentes en la Dirección General de Infraestructura Viaria, mencionadas en la reunión anterior, para su inclusión en los correspondientes planes.

En cuanto a las VIAS DE SERVICIO, teniendo en cuenta la problemática expuesta en la anterior sesión, se plantea como solución idónea que estas recojan la posibilidad de diferenciarse según su funcionalidad viaria claramente de los sistemas locales. Y en tal sentido posibilitar las soluciones de modelo en el desarrollo y ejecución.

Para esto metropolitano propone como solución tipo general, según el esquema siguiente, la ubicación de las vías de servicio entre el tronco de la autopista y la plataforma ferroviaria



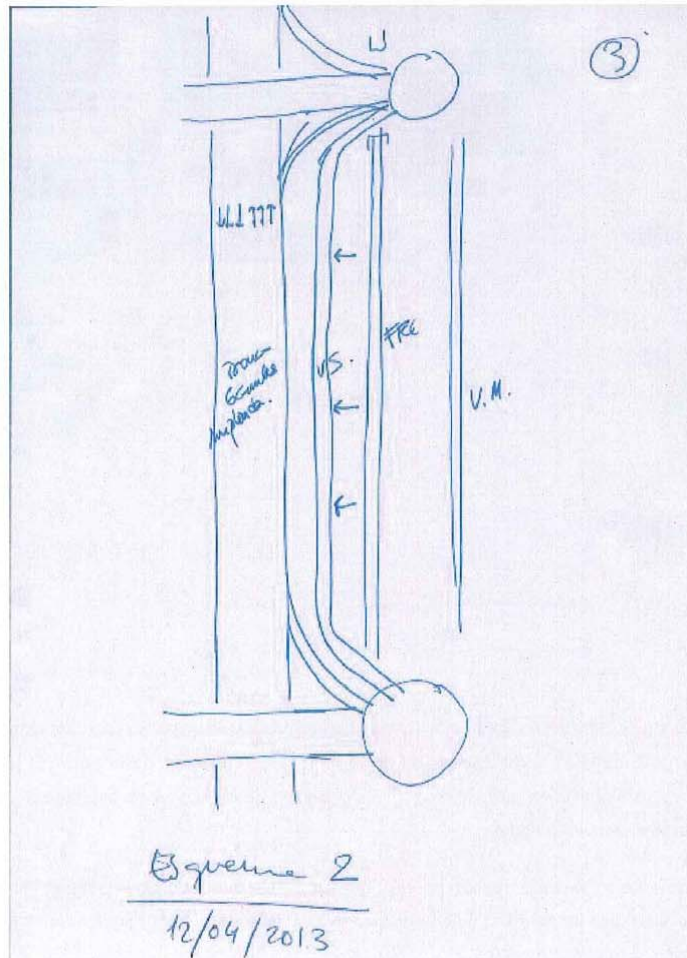




Área de Economía, Competitividad,  
Movilidad y Turismo  
Servicio Administrativo de Movilidad  
U.O. Técnica



Consejería de Obras Públicas  
y Transportes  
Dirección General  
de Infraestructura Viaria



Con este esquema propuesto, se repondrían las "vías de servicio actuales", que no disponen de una jerarquía viaria clara, construyendo una vía de carácter local con la sección transversal reducida y adecuada a este nivel, y otra vía con carácter de vía de servicio de la autopista según el diseño que se acuerde con el Gobierno de Canarias a fijar en el desarrollo y ejecución del Plan.

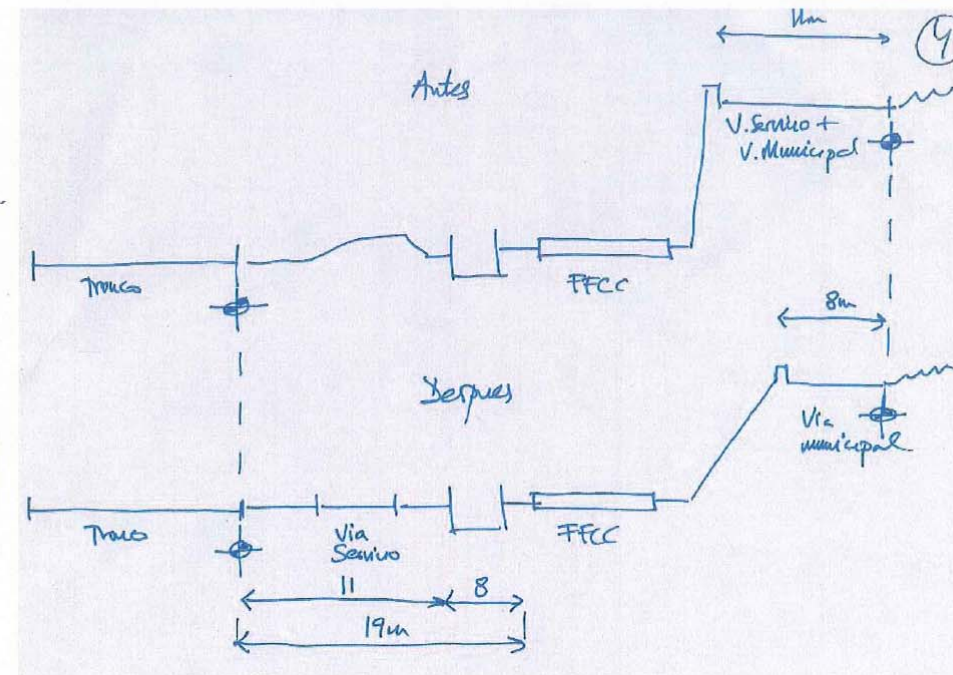
A continuación se incluye un esquema aproximado que compara el esquema de ubicación previsto para las vías de servicio en el documento de los planes redactados, con el nuevo esquema propuesto.



Área de Economía, Competitividad,  
Movilidad y Turismo  
Servicio Administrativo de Movilidad  
U.O. Técnica



Consejería de Obras Públicas  
y Transportes  
Dirección General  
de Infraestructura Viaria



El representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria, muestra su satisfacción con la propuesta consensuada y destaca entre otros beneficios de esta solución, además de la correcta jerarquización del sistema viario, la disminución en gran medida de los riesgos y de los costes de explotación de los taludes de las infraestructuras viarias resultantes.

Se decide analizar los tramos del trazado del tren del sur en los que resultan afectadas las vías de servicio, para comprobar el encaje de esta propuesta, que se desarrollarán en los términos previstos en este plan en las fases de desarrollo de los proyectos.

Tras esto se procede a dar por concluida esta reunión.



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







**ASUNTO:** ACTA DE LA CUARTA REUNIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE CONCERTACIÓN DE LOS PTEI TREN DEL SUR Y TREN DEL NORTE ENTRE METROPOLITANO DE TENERIFE, EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y LA VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN DEL GOBIERNO DE CANARIAS DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 34 DEL DECRETO 55/2006, DE 9 DE MAYO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTOS LOS SISTEMAS DE PLANEAMIENTO DE CANARIAS.

**LUGAR DE REUNIÓN:** OFICINA DE METROPOLITANO DE TENERIFE

**FECHA:** 23/04/2013

**ASISTENTES:**

Enrique Martín de Lorenzo Cáceres (Ingeniero de CCP de la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias)

Andrés Muñoz de Dios Rodríguez (Director Gerente de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Luis Gutierrez Valido (Ingeniero de CCP de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Sonia Vega Muñoz (Responsable de la Unidad Técnica del Servicio Administrativo de Movilidad del Cabildo Insular de Tenerife)

**CONTENIDO DE LA REUNIÓN:**

En esta reunión continuamos centrados en el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (PTEOITS).

Se inicia la reunión revisando la propuesta de Metropolitano de presentación del esquema de diseño de los enlaces de la TF-1 afectados, a incluir en las modificaciones del documento para la aprobación inicial.

Dado que el diseño de cada enlace se va a definir en el documento, con un esquema de flujos, y este no va a contener las dimensiones reales del viario, se acuerda que no deben plasmarse sobre cartografía del terreno, por no considerarse adecuado a la escala de definición de dichos esquemas.

También se acuerda que, en los planos de planta de la infraestructura ferroviaria no debe aparecer plasmada la zona sobre la que se prevé realizar la reposición de los enlaces afectados, por el mismo motivo.

Se continúa la reunión concretando el modo en el que se modificará cada parte del documento de aprobación inicial. Así se decide:

- Incluir un nuevo apartado en el punto "9. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA", de la Memoria de Ordenación, para contener la definición detallada de los esquemas de integración acordados para las infraestructuras viarias afectadas por la infraestructura ferroviaria en planificación. Además debe quedar constancia expresa en las previsiones de coste, de la repercusión económica de esta integración.
- Incluir un nuevo apéndice de "Esquemas de Integración con el Sistema Viario" en esta Memoria de Ordenación, donde se incluya una ficha de cada enlace y de cada tramo de vía de servicio afectado, consensuado.
- Revisar la redacción del "Artículo 22. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON OTRAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS" de la Normativa, para incluir en el mismo las



definiciones y criterios generales del modelo de compatibilidad consensuado. Además en este apartado se definirán, los requisitos exigibles para la consideración o no de "modificación sustancial" del plan, en base a los diseños de las reposiciones del sistema viario afectado, de los proyectos constructivos.

- Revisar las secciones del "ANEXO 1: ZONA DE LIMITACIÓN DE USOS Y DEL ANEXO 2: CRITERIOS DE ZONA DE DOMINIO PÚBLICO EN LA AUTOPISTA" de la normativa para incluir todos las secciones tipo genéricas concertadas en el presente procedimiento.

Se decide ir preparando y enviando al representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias, todas estas modificaciones del Documento para la Aprobación Inicial para su visto bueno.

Una vez acordados los criterios generales del modelo de convivencia de las dos infraestructuras, así como el modo de plasmarlo en el documento para la aprobación definitiva, quedaría como siguiente punto a tratar el tratamiento de los puntos singulares en los que no se cumplen los criterios generales consensuados.

Para empezar Metropolitano realiza una aclaración al informe de enero de 2013 de la Dirección General de Infraestructura Viaria. Este informe incluía entre los puntos singulares al tramo del PK105, a lo que los redactores del plan alegan que se trata de un tramo del trazado del tren que ha sido modificado por lo que ha dejado de ser un punto singular.

En este sentido, Metropolitano defiende que el único punto en el que no se cumplen las condiciones de compatibilidad acordadas es el tramo de la Urbanización Hespérides.

El representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria, pide que para la siguiente reunión se plasme sobre un plano de planta la franja de dominio público de las dos infraestructuras, a lo largo de todo el trazado del tren del sur, de cara a comprobar que este es el único punto.

Se establece que, se podría salvar este punto singular, considerándolo como excepción a la generalidad, siempre y cuando se cumplan los siguientes aspectos:

- Que se trate de un solo tramo, de modo que sea el único punto singular.
- Que no existan alternativas razonables viables.
- Que la solución diseñada sea viable desde el punto de vista de su construcción y de su explotación.
- Que exista tratamiento jurídico de la excepción a la generalidad.

Tras esto se procede a dar por concluida esta reunión.







Area de Economía, Competitividad,  
Movilidad y Turismo  
Servicio Administrativo de Movilidad



Consejería de Obras Públicas  
y Transportes  
Dirección General  
de Infraestructura Viaria



Area de Economía, Competitividad,  
Movilidad y Turismo  
Servicio Administrativo de Movilidad



Consejería de Obras Públicas  
y Transportes  
Dirección General  
de Infraestructura Viaria

**ASUNTO:** ACTA DE LA QUINTA REUNIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE CONCERTACIÓN DE LOS PTEI TREN DEL SUR Y TREN DEL NORTE ENTRE METROPOLITANO DE TENERIFE, EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y LA VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN DEL GOBIERNO DE CANARIAS DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 34 DEL DECRETO 55/2006, DE 9 DE MAYO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTOS LOS SISTEMAS DE PLANEAMIENTO DE CANARIAS.

**LUGAR DE REUNIÓN:** OFICINAS DE METROPOLITANO DE TENERIFE

**FECHA:** 07/05/2013

**ASISTENTES:**

Enrique Martín de Lorenzo Cáceres (Ingeniero de CCP de la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias)

Andrés Muñoz de Dios Rodríguez (Director Gerente de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Luis Gutierrez Valido (Ingeniero de CCP de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Sonia Vega Muñoz (Responsable de la Unidad Técnica del Servicio Administrativo de Movilidad del Cabildo Insular de Tenerife)

**CONTENIDO DE LA REUNIÓN:**

En esta reunión continuamos centrados en el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (PTEOITS).

Se inicia la reunión concretando el modo en el que se modificará cada parte del documento de aprobación inicial para contener los aspectos acordados en las reuniones anteriores. Así se decide:

**PARA LA MEMORIA DE ORDENACIÓN:**

Incluir un nuevo apartado (9) denominado "9. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL CORREDOR SUR", para contener la definición detallada de los esquemas de integración acordados para las infraestructuras viarias afectadas por la infraestructura ferroviaria en planificación. El actual apartado 9 pasaría a denominarse 10.

Este nuevo apartado 9 quedaría con la siguiente estructura:

"9.1. Memoria justificativa". Se incluirán en el mismo las necesidades marcadas en el PIOT sobre el aprovechamiento del corredor sur de transportes.

"9.2. Memoria descriptiva".

"9.2.1. Distancia entre plataformas".

"9.2.2. Vías de servicio".

"9.2.3. Enlaces".

"9.3. Medidas generales a desarrollar en los proyectos constructivos".

Se incluiría también un nuevo apéndice denominado "APENDICE 8: ESQUEMAS DE INTEGRACIÓN CON EL SISTEMA VIARIO".

Página 1 de 2

Metropolitano enseña unas propuestas de opciones de presentación de la planta de los planos de ordenación, con base cartográfica y con la ortofoto.

Se analizan los esquemas propuestos por Metropolitano y el representante de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del GC se lleva algunos enlaces para su estudio.

**PARA LA NORMATIVA:**

Se comenta la forma en que se plasmará en el texto de la normativa, las distintas tipologías de secciones tipo de convivencia del viario con la infraestructura ferroviaria, en función del tramo que corresponda. Así habrá que establecer de forma clara, en qué tramo es necesario el desdoblamiento de la vía de servicio de la autopista, respecto al viario de carácter local que sirve de cosido de las calles existentes o planificadas.

Se decide que Metropolitano prepare una propuesta del texto de la normativa, en base a estas observaciones para su posterior revisión por parte del representante de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del GC.

**PARA EL ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO**

Los representantes de Metropolitano de Tenerife exponen que aunque ya estaba incluida en el estudio existente la valoración económica de la reposición del viario afectado, se modificará el contenido del documento, para indicar en qué parte se encuentra y el modo en que se ha realizado la valoración.

El representante de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del GC indica que para ser coherente con los compromisos adoptados en la serie de reuniones mantenidas, en la valoración económica de cada una de las alternativas se debe desglosar el coste de las afecciones al viario existente.

Se decide continuar modificando los documentos del Documento para la Aprobación Inicial, en las líneas expuestas y enviarlo al representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias, para su revisión y visto bueno.

Por otro lado, en base a la petición del representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria, realizada en la reunión anterior de que se plasme sobre un plano de planta la franja de dominio público de las dos infraestructuras, a lo largo de todo el trazado del tren del sur, de cara a comprobar la singularidad del tramo de "Hespérides", Metropolitano aporta dicho plano.

La planta se ha preparado marcando las líneas de dominio público de las dos infraestructuras (de carreteras y ferroviaria) midiendo la franja de dominio público desde la arista de los taludes actuales de la plataforma de la autopista. Se trata de una línea más desfavorable que midiendo desde la arista de la nueva plataforma diseñada para la autopista, con la implantación del tren, propuesto en las primeras reuniones mantenidas.

De esta forma, se han marcado en rojo los tramos en los que existe solape de las dos franjas de dominio público. Estos tramos aparecen, uno en la zona de Hespérides y otro tramo en la zona de Candelaria.

Midiendo la franja de dominio público desde la cabeza o pie del talud nuevo tras la implantación de la plataforma ferroviaria queda únicamente el tramo de Hespérides con el solape de las franjas de dominio público. De modo que se acredita la singularidad del mismo.

Tras esto se procede a dar por concluida esta reunión.

Página 2 de 2

ineco



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







**ASUNTO:** ACTA DE LA SEXTA REUNIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE CONCERTACIÓN DE LOS PTEI TREN DEL SUR Y TREN DEL NORTE ENTRE METROPOLITANO DE TENERIFE, EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y LA VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN DEL GOBIERNO DE CANARIAS DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 34 DEL DECRETO 55/2006, DE 9 DE MAYO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTOS LOS SISTEMAS DE PLANEAMIENTO DE CANARIAS.

**LUGAR DE REUNIÓN:** OFICINAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA VIARIA

**FECHA:** 14/06/2013

**ASISTENTES:**

Enrique Martín de Lorenzo Cáceres (Ingeniero de CCP de la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias)

Olga Mora Delgado (Jurista del Gobierno de Canarias)

Andrés Muñoz de Dios Rodríguez (Director Gerente de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Luis Gutierrez Valido (Ingeniero de CCP de Metropolitano de Tenerife S.A.)

Sonia Vega Muñoz (Responsable de la Unidad Técnica del Servicio Administrativo de Movilidad del Cabildo Insular de Tenerife)

**CONTENIDO DE LA REUNIÓN:**

Se inicia la reunión discutiendo el procedimiento seguido para la designación y la convocatoria del representante jurídico del Gobierno de Canarias en el presente procedimiento de concertación. Aunque la jurista convocada no está conforme con el procedimiento seguido, acepta estar presente en la reunión y darnos su parecer a las consultas que le planteemos. Posteriormente a la reunión los representantes del Gobierno de Canarias aclararán con sus respectivos superiores, el modo de tramitar esta consulta jurídica.

Los asuntos sobre los que se quiere realizar la consulta jurídica son los siguientes, que se exponen a la jurista asistente:

- 1- Tratamiento jurídico del tramo de Hespérides con excepción a la generalidad.
- 2- Idoneidad, desde el punto de vista jurídico, de la modificación del documento de aprobación inicial, que salva el informe desfavorable emitido.
- 3- Necesidad de la inclusión o no de la relación de los bienes afectados por las modificaciones de las infraestructuras viarias.

**PRIMER PUNTO**

Se expone el contenido de las secciones acordadas de convivencia entre las plataformas de carreteras y ferroviarias y el incumplimiento de las mismas en el tramo de la urbanización Hespérides.

Metropolitano informa de la existencia del "Dictamen relativo a la reducción de las limitaciones a la propiedad vinculadas a las infraestructuras viarias y ferroviarias en relación con la construcción del Tren del Sur en Tenerife" realizado por el equipo de juristas de GOMEZ - ACEBO & POMBO.

Por otro lado, la jurista del Gobierno de Canarias plantea la necesidad de que:

Página 1 de 2



- Se cuantifique económicamente el impacto que supondría la afección a la urbanización de Hespérides.
- Se justifique motivadamente la razón del tratamiento singular del tramo en cuestión, en relación a la afección a particulares.
- Se informe sobre la viabilidad técnica de compartir los dos dominios públicos en este tramo, desde el punto de vista de la explotación y de garantizar la seguridad vial de ambas infraestructuras.

De cara a contestar a la consulta sobre este punto primero, debemos remitirle la siguiente documentación:

- Informes desfavorables emitidos por la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias.
- Respuestas a los mismos de Metropolitano de Tenerife.
- "Dictamen relativo a la reducción de las limitaciones a la propiedad vinculadas a las infraestructuras viarias y ferroviarias en relación con la construcción del Tren del Sur en Tenerife"

**SEGUNDO PUNTO**

Se expone qué parte de cada documento está prevista su modificación. Se propone preparar el nuevo documento moscando en distinto color las modificaciones introducidas respecto al documento anterior de aprobación inicial, para su correspondiente estudio.

El representante de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación, aclara la necesidad de que se revisen, desde el punto de vista jurídico, la redacción de los compromisos exigidos en las reuniones mantenidas.

**TERCER PUNTO**

La jurista informa que este aspecto consultado, no forma parte de las observaciones del informe desfavorable de la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias, por lo que no debe incluirse en los asuntos objeto del presente procedimiento de concertación.

Finalmente se concluye aceptando los puntos primero y segundo, como objeto de la consulta y pendientes de recibir la documentación solicitada para continuar el procedimiento.

Además de la documentación ya mencionada quedamos en enviarle la siguiente:

- Solicitud de inicio de trámites del procedimiento de concertación para ambos planes.
- Designación de representante de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación en el procedimiento de concertación.
- Convocatoria de la primera reunión y actas de las tres primeras reuniones.
- Archivos del plan con las modificaciones marcadas.

Tras esto se procede a dar por concluida esta reunión.

Página 2 de 2





### 3.5.3. Afección a la Modificación del Plan Especial Parque Marítimo (Enero 2013)

Con el objeto de no afectar a la Modificación del Plan Especial Parque Marítimo (Enero 2013), tuvo lugar una reunión, el 22 de Setiembre de 2014, entre representantes del Cabildo Insular de Tenerife y del Gobierno de Canarias, en la cual se analizó la viabilidad de realizar desplazamientos tanto del trazado ferroviario como de la futura Vía Litoral de Santa Cruz. Como consecuencia de dicha reunión se acordó deslazar lateralmente los trazados de ambas infraestructuras a su paso por el ámbito del Parque Marítimo para de esta manera no impedir el desarrollo previsto en el Plan Especial. Adjuntamos las conclusiones del Informe de Viabilidad al desplazamiento de la Vía Litoral, redactado por Apia XXI para la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Canarias:

#### **Conclusiones:**

*La propuesta realizada en la Modificación Puntual del Plan Especial del Parque Marítimo relativa a desplazar la vía litoral desde la posición prevista por el Plan Territorial Especial de ordenación del sistema viario del Área Metropolitana hacia una ubicación sensiblemente paralela pero desplazada tierra adentro, es técnicamente viable. Tal modificación respeta el esquema funcional previsto por el PTEOSVAM si bien debe tener en cuenta algunos condicionantes con objeto de compatibilizar el corredor con la malla urbana, las instrucciones técnicas y con los procedimientos constructivos. Son estos:*

- *Reserva de suelo para la implantación de un enlace coincidente con la actual glorieta La Salle. El plano adjunto define la envolvente de este enlace.*
- *Debe corregirse el trazado en planta en la base a la Normativa vigente 3.1. IC según lo indicado en el apartado 5.2.1 Trazado en Planta.*
- *Debe corregirse el trazado en alzado en base a la Normativa vigente 3.1. IC según lo indicado en el apartado 5.2.2 Trazado en Alzado.*
- *Si bien el proyecto de construcción definirá el sistema constructivo óptimo, se prevé que el desplazamiento de la vía litoral obligue a adoptar medidas adicionales de protección de los edificios colindantes del tipo indicado anteriormente consistentes en la construcción de pantallas provisionales (apartados 5.3.3 o 5.3.4) en lugar del método habitual "Cut and cover" descrito en el epígrafe 5.3.1.*
- *La Ermita Nuestra Señora de Regla se encuentra en la situación indicada en el punto anterior, si bien deberá ser el Órgano responsable de su protección quien determine si esta infraestructura vulnera algún elemento de su entorno.*
- *La ejecución de las obras del tren del Sur, en el caso de que éstas sean posteriores a las de la Vía Litoral, deberá garantizar la capacidad funcional de la carretera mientras duren las obras.*
- *La viabilidad técnica está sujeta a las futuras comprobaciones del subsuelo, especialmente de la confirmación de la no existencia de sótanos de aparcamiento bajo la proyección vertical de la carretera propuesta.*

- *Se prevé una mayor complejidad en los desvíos de tráfico que puede conllevar por otro lado la necesidad de utilización temporal del suelo situado en el actual aparcamiento del Parque Marítimo.*
- *La suma de estas consideraciones hace pronosticar una mayor complejidad de las obras que implicaría un incremento del coste de ejecución.*




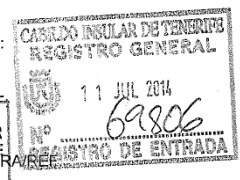
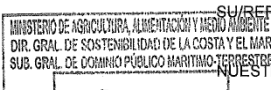
*Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN



3.5.4. Informes vinculantes


- Informe de la Subdirección General de Dominio Público Marítimo Terrestre, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

 MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y EL MAR Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre		Plaza de San Juan de la Cruz, s/n 28071 Madrid Fax 91 597 59 07 Teléfono 91 - 597 60 00
FECHA:	 11 JUL 2014 No 69806 REGISTRO DE ENTRADA	DESTINATARIO
SU/REF:	 DIR. GRAL. DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y EL MAR SUB. GRAL. DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE NUESTRA REF.	CABILDO DE TENERIFE Area de Presidencia, Tecnologías de la Información, Comunicaciones y Movilidad Plaza de España s/n 38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE
ASUNTO	7 JUL 2014	
SALIDA Nº	3714	

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL SUR - ISLA DE TENERIFE (SANTA CRUZ DE TENERIFE)

Con fecha 3 de julio de 2014, esta Dirección General ha emitido el siguiente informe, en relación al Asunto arriba referenciado.

Lo que se traslada para su conocimiento y efectos.

La Jefa del Área de Planeamiento Urbanístico  
  
 Ana B. Moreno Inocencio

SM



MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE  
 SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE  
 DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR  
 Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre

Plaza de San Juan de la Cruz, s/n 28071 Madrid  
 Fax 91 597 59 07  
 Teléfono 91 - 597 60 00

REF: PLA01/11/38/0003-PLA02/04

ASUNTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL SUR - ISLA DE TENERIFE (SANTA CRUZ DE TENERIFE)

1.- OBJETO DEL INFORME

El Área de Presidencia, Tecnologías de la Información, Comunicaciones y Movilidad del Cabildo de Tenerife, remite a esta Dirección General, a través del Servicio Provincial de Costas de Tenerife, el expediente arriba referenciado. Sobre el mismo se emite el informe que disponen los artículos 112.a) y 117.2 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, modificada por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Protección y Uso Sostenible del Litoral, en adelante Ley de Costas.

La documentación aportada se presenta sin diligenciar, haciendo constar en el oficio de remisión que se trata de un documento de borrador de aprobación definitiva, y se compone de Memoria de Información, Memoria de Ordenación y Apéndices, Normativa, Estudio Económico-Financiero, Informe de Sostenibilidad Ambiental, Memoria Ambiental y Planos.

Según se indica en la Memoria, el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur tiene por objeto definir una nueva línea ferroviaria que discorra entre el norte y el sur de la isla de Tenerife, es decir, entre la capital insular, Santa Cruz de Tenerife, el aeropuerto Reina Sofía y las zonas turísticas del sur, con el fin de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo.

Sobre el Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur, este Centro Directivo emitió sendos informes en fechas de 5 de mayo de 2011 y 19 de noviembre de 2012, indicando en este último que la servidumbre de protección en los tramos iniciales del trazado se dibujaba de forma incompleta o no se representaba. También se señalaba que la alternativa seleccionada (Alternativa 4) discurría en determinados tramos por dominio público marítimo-terrestre y por servidumbre de protección, indicando que debía reconsiderarse el trazado planteado estudiando alternativas al mismo que evitaran la ocupación del citado dominio. Por último, se recordaba que las actuaciones en los tramos del trazado afectados parcialmente por la servidumbre de protección, debían contar con la correspondiente autorización del órgano competente.

En fecha de 29 de octubre de 2013, se emitió informe en el que se indicaba que: "la documentación ahora remitida, en cuanto a costas se refiere, es similar a la ya informada el 19 de noviembre de 2012, por lo que este Departamento se ratifica en el citado escrito, no pudiendo informar favorablemente el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur-Isla de Tenerife, hasta que no se subsanen las deficiencias detectadas y se busquen alternativas que cumplan con las determinaciones de la Ley de Costas que le son de aplicación".



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN







Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

## 2.- CONSIDERACIONES

El análisis y estudio de la documentación aportada del Plan Territorial Especial y los datos obrantes en este Departamento, permiten hacer las siguientes consideraciones desde el punto de vista del borde litoral:

1. En los Planos de la serie 2.13 se dibujan las líneas de ribera del mar, del deslinde del dominio público marítimo-terrestre y de la zona de servidumbre de protección, en los tramos iniciales del trazado en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife, correspondientes a los expedientes de deslinde DL-191-TF y DL-189-TF, aprobados por OO.MM. de 12 de diciembre de 2008 y 27 de junio de 2005, respectivamente.

Las citadas líneas de ribera del mar y deslinde se dibujan de forma sensiblemente correcta, observándose que la línea que delimita la zona sobre la que recae la servidumbre de protección se dibuja de forma incompleta, aspecto este que deberá corregirse, tal como se solicitaba en el informe anterior de fecha de 19 de noviembre de 2012.

Asimismo, deberán representarse en el resto de tramos afectados en la totalidad del trazado las mencionadas líneas de ribera del mar, deslinde y servidumbre, correspondientes a los expedientes de deslinde vigentes en cada zona, con arreglo a los datos que, previa petición, facilitará el Servicio Provincial de Costas en Tenerife.

Todo ello con independencia de considerar que, ante cualquier desajuste en la representación de las citadas líneas, prevalecerán los datos de los planos de deslinde sobre los reflejados en el planeamiento.

2. En el documento se proponen cuatro alternativas para el trazado de la infraestructura ferroviaria, eligiendo la alternativa 4, según se indica en el documento, al ser la que más se ajusta a los objetivos buscados. En los Planos se observa que dicho trazado discurre en algunos tramos por terrenos de dominio público marítimo-terrestre y por servidumbre de protección. A este respecto, en el apartado 4.1.1 de la Memoria de Ordenación, para el tramo 1 que discurre en parte por dominio público marítimo-terrestre, se indica lo siguiente:

*"A requerimiento de la Sub-Dirección General del Dominio Público Marítimo Terrestre, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se ha procedido a modificar ligeramente el trazado de la línea ferroviaria desarrollada en la Aprobación Inicial entre los pks 102+010,82 y 103+996.73, en las inmediaciones de la Refinería de Santa Cruz de Tenerife. Dicho cambio no sustancial es motivado por la ocupación por parte del trazado primitivo de la zona de dominio público marítimo-terrestre en la mencionada ubicación. El nuevo trazado se desarrolla en túnel bajo las vías TF-4 y TF-1, por el exterior de la línea del dominio público marítimo-terrestre definida en la Orden Ministerial 27 de junio de 2005. Este nuevo trazado minimiza las afecciones y el impacto visual en la zona, sin que existan nuevos afectados por la modificación realizada.*

*Posteriormente, el trazado discurre en paralelo a la TF4 salvando, mediante túneles y falsos túneles, los enlaces existentes hasta llegar a las inmediaciones de la TF1. En ese punto 106+037 cruzamos mediante un túnel bajo la TF1 para situarnos en la margen derecha de la autovía en el Intercambiador de Añaza (pk 107+000)".*

-2-



Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

Asimismo, en el apartado 4 del Apéndice 9 de la Memoria de Ordenación, respecto al estudio de afección al dominio público marítimo-terrestre, se señala lo siguiente:

*"Si intentásemos elaborar una alternativa en este tramo evitando discurrir por terrenos de dominio público marítimo-terrestre, obtendríamos un trazado como el presentado en los planos:*

- 2-6-1 Alternativa Seleccionada. Ortofoto
- 2-6-2 Alternativa Seleccionada. Cartografía
- 2-13 Dominio Público Marítimo terrestre

*Para ello se ha hecho discurrir la plataforma ferroviaria en un viaducto paralelo a la TF-4 en su salida de Santa Cruz ocupando terrenos de dominio público portuario. Con respecto a este punto, Puertos del Estado no ve inconveniente en ello, siempre que se cumpla lo estipulado en el artículo 73 de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y que se ocupe la superficie estrictamente necesaria para la ejecución de la obra.*

*Al abandonar el límite de la Autoridad Portuaria, establecido en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios de Santa Cruz aprobado el 13 de julio de 2006, el trazado discurre en túnel evitando cualquier afección con el dominio público marítimo-terrestre, hasta el punto kilométrico 3+800 que sale de nuevo a superficie siguiendo un recorrido paralelo a la autopista TF-1, lejos de la línea de deslinde de dominio público. Este recorrido descrito se corresponde con la alternativa 4 de la versión anterior del Plan, con una modificación puntual en su trazado que evita cualquier tipo de conflicto."*

3. En relación con lo anterior, en el apartado 6.1.3.2 de la Memoria de Ordenación, para el área de protección ambiental 3, correspondiente a los kilómetros iniciales del trazado en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife y en el artículo 26 de la Normativa, se señala lo siguiente:

*"En la ordenación y gestión del dominio público marítimo-terrestre y sus zonas de servidumbre, será de aplicación la Ley 22/88 de Costas (Títulos II y III), su reglamento de desarrollo y el Estatuto Internacional del Mar en tanto las medidas previstas afecten a espacios de la plataforma continental regulados por dicha legislación. Cualquier actuación que se lleve a cabo en el litoral deberá contar con la colaboración de la Demarcación de Costas y ajustarse a lo dispuesto en la legislación sectorial*

*Igualmente aquellos tramos a lo largo del trazado, que se encuentren afectados parcialmente por la zona de servidumbre de protección, deberá tenerse en cuenta que, en cualquier caso, dichas actuaciones deberán contar con la correspondiente autorización del órgano competente."*

## 3.- CONCLUSIONES

Por todo lo citado, si bien se han solventado las deficiencias relativas a la ocupación del dominio público marítimo-terrestre, no portuario, en el primer tramo de la alternativa propuesta, este Centro Directivo informa favorablemente el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur, siempre y cuando se tenga en cuenta lo

-3-



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN







señalado en el apartado 1 de las Consideraciones, debiendo remitir el documento completo con las modificaciones requeridas para su debida comprobación y constancia.

Madrid, 3 de Julio de 2014

El Director General

Pablo Saavedra Inaraja



**COPIA**

922 242 304  
 Fecha: 15 de julio de 2014 Fax: 922 239 487  
 Ref.: FSP/MAX Tfno.: 922 843 431  
 922 239 933 (contacto)

Área de Presidencia, Tecnologías de la Información y Comunicaciones y Movilidad  
 Servicio Administrativo de Movilidad  
 U.O. de Transporte Guiado

Asunto: Solicitud de información para la tramitación del PTEOI Tren del Sur de Tenerife

Destinatario:  
**Servicio Provincial de Costas en Santa Cruz de Tenerife**  
 Rambla de Santa Cruz, 169  
 38001 Santa Cruz de Tenerife

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE  
 CABILDO INSULAR DE TENERIFE  
 SERVICIO DE COSTAS DE TENERIFE  
 22 JUL 2014  
 21 JUL 2014  
 SALIDA Nº 37.516.....

REGISTRO DE ENTRADA Nº

En relación a la tramitación del Plan Territorial Especial de Ordenación del Tren del Sur de Tenerife y de conformidad con los principios de cooperación y colaboración interadministrativa previsto en el artículo 3.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se solicita la siguiente información relativa a la ribera del mar, deslinde del dominio público marítimo - terrestre y zona de servidumbre de protección, cuya remisión se solicita, a ser posible, en formato digital (.dwg, .shp o .dgn), de los siguientes términos municipales:

- El Rosario
- Candelaria
- Arafo
- Güimar
- Fasnia
- Arico
- Granadilla
- San Miguel
- Arona
- Adeje

En Santa Cruz de Tenerife, a 15 de julio de 2014

El Jefe de Servicio



Pedro L. Campos Albarrán



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



- **Informe de la Dirección General de Aviación Civil de la Secretaría General de Transporte, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, del Ministerio de Fomento**



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

471743

DESTINATARIO	CABILDO INSULAR DE TENERIFE REGISTRO AUXILIAR SANTA CRUZ
CONSEJERA INSULAR DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL CONSEJERÍA DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL CABILDO INSULAR DE TENERIFE C/ ALCALDE MANDILLO TEJERA, 8-1º 38007 - SANTA CRUZ DE TENERIFE (SANTA CRUZ DE TENERIFE) TEL.: 922 23 95 61 FAX: 922 84 30 71	19 JUN 2015 Nº 75.945 REGISTRO DE ENTRADA

**INFORME SOBRE EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL SUR (ISLA DE TENERIFE)**  
Exp. 100076  
(APROBADO INICIALMENTE).

**1.- Antecedentes**

Por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 septiembre de 2001 (B.O.E. nº 219, de 12 septiembre) es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Norte.

Por Orden FOM/634/2002 del Ministerio de Fomento de 14 de marzo de 2002 (B.O.E. nº 71, de 23 marzo) es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

Por Orden FOM/550/2004 del Ministerio de Fomento de 27 de febrero de 2004 (B.O.E. nº 54, de 3 marzo) se complementan las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en cuanto a la ampliación del campo de vuelos.

**PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (P.I.O.T.)**

El Cabildo de Tenerife mediante Decreto 150/2002, de 16 de octubre de 2002, adoptó el acuerdo de aprobar definitivamente el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) (B.O.C. nº 140, de 19 de octubre de 2002), sin que en la tramitación de la aprobación de dicho instrumento se recabara, por parte de la Administración territorial competente, el informe preceptivo y vinculante de la Dirección General de Aviación Civil previsto en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

Pº DE LA CASTELLANA, 67  
28071 MADRID  
TEL: 91 5975353  
91 5975356  
FAX: 91 5975357

1



**REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE**

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife ha sido informado por esta Dirección General en diversas ocasiones. Con fecha de 17 de septiembre de 2009 tuvo entrada en el Departamento, escrito remitido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el que daba traslado a la solicitud del Cabildo de Tenerife para que esta Dirección General emitiera informe preceptivo sobre la "Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife e Informe de Sostenibilidad Ambiental para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, así como la modificación para dar cumplimiento de los Acuerdos plenarios sobre la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares". El 4 de febrero de 2010, esta Dirección General evacuó el informe preceptivo solicitado con carácter desfavorable.

Con fecha de 8 de abril de 2010 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Cabildo de Tenerife, para que esta Dirección General emitiera informe preceptivo sobre la "Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife e Informe de Sostenibilidad Ambiental para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, así como la modificación para dar cumplimiento de los Acuerdos plenarios sobre la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998. Mediante escrito de 21 de mayo de 2010, esta Dirección General reiteró el carácter desfavorable del informe evacuado el 4 de febrero de 2010.

Con fecha de 2 de agosto de 2010 tuvo entrada en el Departamento "Informe Jurídico Revisión Parcial e ISA para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, para dar cumplimiento de los Acuerdos Plenarios sobre la Racionalización del Planeamiento Territorial de Desarrollo y para la Puesta de Manifiesto de la Complementariedad de las Infraestructuras Portuarias Insulares" remitido por el Cabildo de Tenerife. Mediante escrito de 16 de septiembre de 2010, este Centro Directivo reiteró el carácter desfavorable del informe evacuado el 4 de febrero de 2010.

2

MINISTERIO DE FOMENTO  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL



*Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE ORDENACIÓN



176





Con fecha de 4 de marzo de 2011, se aprobó definitivamente la "Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares" (B.O.C. nº 58, de 21 de marzo de 2011).

PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE

El Plan Territorial Parcial Plataforma Logística del Sur ha sido informado por esta Dirección General en diversas ocasiones. Con fecha de 16 de mayo de 2006 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Cabildo de Tenerife, para que esta Dirección General emitiese informe preceptivo sobre el documento de Aprobación Inicial del Plan Territorial Parcial de la Operación Singular Estructurante Plataforma Logística del Sur, conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998. El 13 de mayo de 2008, esta Dirección General evacuó el informe preceptivo solicitado con carácter desfavorable.

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada el día 12 de mayo de 2008, adoptó el acuerdo de aprobar definitivamente y de forma íntegra el "Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife".

Mediante escrito de fecha 30 de abril 2009, esta Dirección General remitió solicitud a la Comisión de Ordenación del Territorio y del Medio Ambiente del Gobierno de Canarias a fin de que se incoase procedimiento de revisión de oficio del mencionado Acuerdo de 12 de mayo de 2008, relativo a la aprobación definitiva íntegra del Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.

Asimismo, mediante escrito de fecha 9 de mayo 2011, esta Dirección General interpuso requerimiento al Ayuntamiento de Granadilla de Abona a fin de que se acordase la nulidad de su Acuerdo de 27 de noviembre de 2010, por el que se aprobó inicialmente la Modificación Puntual nº 3 del PGO en el Sector SP-1 del Polígono Industrial de Granadilla de Abona, al entender que se trataba de un acto de aplicación y desarrollo del Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.



No habiendo contestado dicho Ayuntamiento al requerimiento en el plazo legalmente establecido, por parte de la Dirección General de Aviación Civil se instó la interposición del recurso contencioso-administrativo contra el "Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife en Granadilla de Abona" ante el Tribunal Superior de Justicia de Canarias

Con posterioridad, el 12 de junio de 2012 se llegó a una satisfacción extraprocesal entre la Dirección General de Aviación Civil, el Ayuntamiento de Granadilla de Abona y el Cabildo de Tenerife, motivo por el cual se desistió de continuar con el procedimiento de impugnación de la "M.P. nº 3 del PGO de Granadilla de Abona (Tenerife), Sector SP-1 del Polígono Industrial de Granadilla", y de modo indirecto, del "Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife", al haberse admitido por parte de la Dirección General de Aviación Civil mediante escrito de 11 de diciembre de 2012, la incorporación de las determinaciones que se señalaban en el informe de 20 de septiembre de 2012 de la DGAC sobre el PT para salvaguarda de la operatividad actual y futura del Aeropuerto de Tenerife Sur por parte del planeamiento mediante acreditación del Ayuntamiento de Granadilla de Abona de fecha de 13 de noviembre de 2012, si bien en vez de hacerse directamente por el Plan Territorial mencionado, se integraban en la revisión del Plan General de Granadilla de Abona.

Mediante Auto de fecha de 21 de enero de 2013, el Tribunal Superior de Justicia declara terminado por satisfacción extraprocesal el mencionado recurso interpuesto por el Ministerio de Fomento.

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL SUR (ISLA DE TENERIFE)

El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife en sesión celebrada el día 27 de marzo de 2009, adoptó el acuerdo de aprobar definitivamente el "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife".

Con fecha de 17 de mayo de 2010 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Cabildo de Tenerife, para que esta Dirección General emitiese informe preceptivo sobre el documento del "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real



*Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE ORDENACIÓN







Decreto 2591/1998, que adjuntaba copia de las notificaciones enviadas en su día a Aena, así como la contestación a la alegación presentada por Aena previamente a la aprobación inicial del documento del Plan Territorial Especial.

Mediante escrito de fecha 10 de junio 2010, esta Dirección General remitió solicitud al Cabildo de Tenerife a fin de que se incoase procedimiento de revisión de oficio de disposiciones administrativas nulas de pleno derecho del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife.

Con fecha de 29 de junio de 2010 tuvo entrada en el Departamento escrito del Cabildo de Tenerife por el que se solicitaba la remisión de las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur. Como respuesta, el 18 de abril de 2011 esta Dirección General remitió al Cabildo de Tenerife CD con la información solicitada, a fin de que se revisara el documento del "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife" para adaptarlo a las limitaciones impuestas por la legislación aeroportuaria.

Con fecha de 19 de abril de 2011 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Cabildo de Tenerife, para que esta Dirección General emitiese informe preceptivo sobre el documento de "Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998. El 11 de julio de 2011, esta Dirección General evacuó el informe preceptivo solicitado, con carácter desfavorable.

Mediante escrito de fecha 13 de julio de 2011, esta Dirección General remitió a Aena copia del informe evacuado con fecha de 11 de julio de 2011 para que dicha Entidad remitiese las observaciones que estimase oportunas, recibiendo con fecha de 12 de septiembre de 2011, como respuesta, un informe de Aena en el que se indicaba, entre otros:

- "La necesidad de establecer el correspondiente acuerdo jurídico (convenio de colaboración) para que Aena Aeropuertos pueda acreditar que el trazado del Tren del Sur y sus instalaciones complementarias, no suponen una interferencia o perturbación en el desarrollo y explotación de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo

MINISTERIO  
DE FOMENTO  
DIRECCIÓN GENERAL  
DE AVIACIÓN CIVIL

5



previstas en el Plan Director del aeropuerto de Tenerife Sur, ni compromete la seguridad operacional del aeropuerto. En dicho convenio se establecerán las condiciones, e incluso el trazado más conveniente, en base a la ampliación del aeropuerto prevista, que cumplirá el Tren del Sur.

- La necesidad de someter el proyecto del Tren del Sur a Estudio Aeronáutico conforme al artículo 7 del Decreto 584/1972."

Con fechas de 30 de abril y 1 de junio de 2012 tuvieron entrada en el Departamento sendas solicitudes por parte del Cabildo de Tenerife, para que esta Dirección General emitiera nuevo informe preceptivo sobre el "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, que adjuntaban el documento denominado "Estudio de Servidumbres Aeronáuticas Tramo 5 del Tren de Tenerife".

El 15 de junio de 2012 esta Dirección General remitió a Aena y a AESA copia del mencionado Estudio de Servidumbres Aeronáuticas para que, de acuerdo con sus competencias, emitiesen informe sobre dicho documento a los efectos de determinar si quedaba acreditado que el desarrollo previsto no comprometía la seguridad, ni afectaba de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves.

Con fecha de 29 de junio de 2012 esta Dirección General remitió escrito al Cabildo de Tenerife en el que, además de reiterar el contenido del informe evacuado por esta Dirección General con fecha de 11 de julio de 2011 sobre el "Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", se indicaba la necesidad de presentar por parte del Cabildo de Tenerife un estudio aeronáutico que comprendiera la totalidad del trazado de la infraestructura ferroviaria prevista por el Plan Territorial Especial, en aquellas zonas en las que se vulneren o exista riesgo de vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos de Tenerife Sur y Tenerife-Norte.

Con fecha de 21 de agosto de 2012 tuvo entrada en este Centro Directivo escrito de Aena, en el que se indicaba que dicha entidad había tenido conocimiento de que se estaba trabajando en una nueva propuesta de trazado de la infraestructura ferroviaria prevista en el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur, con el fin de

MINISTERIO  
DE FOMENTO  
DIRECCIÓN GENERAL  
DE AVIACIÓN CIVIL

6



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





adaptarlo al nuevo Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, considerando por tanto conveniente esperar a recibir la nueva documentación con la totalidad del trazado definitivo del Tren del Sur para poder realizar los estudios correspondientes a dicho Plan Territorial.

El 5 de septiembre de 2012 esta Dirección General remitió escrito al Cabildo de Tenerife en el que, además de reiterar el contenido del informe evacuado con fecha de 11 de julio de 2011 sobre el Avance del Plan Territorial Especial, se volvía a solicitar la remisión de la documentación correspondiente al trazado definitivo de la infraestructura ferroviaria prevista por el Plan Territorial Especial, así como el correspondiente estudio aeronáutico que comprendiera la totalidad del trazado de dicha infraestructura en aquellas zonas en las que se vulnerasen o existiera riesgo de vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos de Tenerife Sur y Tenerife-Norte.

El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión celebrada el día 28 de septiembre de 2012, acordó aprobar el documento de Aprobación Inicial del "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife".

Con fecha de 8 de octubre de 2012 tuvo entrada en este Centro Directivo la solicitud por parte del Cabildo de Tenerife, para que esta Dirección General emitiera nuevo informe preceptivo sobre el documento aprobado inicialmente del "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, que no adjuntaba el estudio aeronáutico solicitado. El 30 de noviembre de 2012, esta Dirección General remitió al Cabildo de Tenerife escrito en el que se indicaba que mientras no se recibiese el estudio aeronáutico solicitado, se reiteraba el contenido del informe evacuado con fecha de 11 de julio de 2011.

Con fecha de 30 de noviembre de 2012 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Cabildo de Tenerife, para que esta Dirección General emitiese informe preceptivo sobre el documento "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, que adjuntaba el documento denominado "Estudio de Servidumbres Aeronáuticas del Tren de Tenerife".



El 8 de enero de 2013 esta Dirección General remitió a Aena y a AESA copia del mencionado Estudio de Servidumbres Aeronáuticas para que, de acuerdo con las competencias que corresponden a ambas entidades, emitiesen informe sobre dicho documento.

El 20 de septiembre de 2013, tuvo entrada en este Centro Directivo respuesta de Aena en relación con la incidencia que, sobre la seguridad y regularidad de las operaciones de las aeronaves, podría tener el "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur" en la isla de Tenerife, adjuntando los estudios correspondientes realizados al respecto.

Tras remitir escrito con fecha 27 de septiembre de 2013 a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) para que se pronunciase respecto a los estudios realizados por Aena en relación con el "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", con fecha de 12 de febrero de 2014 se recibió respuesta de dicha Agencia indicando que la instalación objeto de estudio no comprometerá ni afectará en modo apreciable a la regularidad de las operaciones del Aeropuerto de Tenerife Sur, siempre y cuando se tengan en cuenta las recomendaciones indicadas en los informes realizados por Aena.

El 17 de febrero de 2014, esta Dirección General evacuó el informe preceptivo solicitado sobre el "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", con carácter desfavorable.

Mediante escrito de fecha 17 de febrero de 2014, esta Dirección General remite a Aena un borrador de informe desfavorable sobre el "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", recibíendose, con fecha de 4 de abril de 2014, como respuesta un informe de Aena, considerando, dicho borrador, correcto en lo que respecta a sus competencias.

Con fechas de 12 de marzo de 2015 y 23 de marzo de 2015 tienen entrada en el Departamento sendas solicitudes por parte del Área de Presidencia, Tecnologías de la Información, Comunicaciones y Movilidad del Cabildo de Tenerife, para que esta Dirección General emita informe preceptivo sobre el documento de aprobación definitiva del "Plan



*Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE ORDENACIÓN





*Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur”, conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013.

Mediante escrito de fecha 7 de mayo de 2015, esta Dirección General remitió a Aena un borrador de informe sobre el “Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur”, recibíéndose como respuesta, con fecha de 28 de mayo de 2015, un informe de Aena considerando, dicho borrador, correcto en lo que respecta a sus competencias, aunque realiza unas observaciones que han sido tenidas en cuenta en la redacción final del presente informe.

Por todo lo anterior y en relación con los trámites que sigue el Cabildo de Tenerife respecto al “Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (Isla de Tenerife)”, y a los efectos previstos en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013, en lo que a las servidumbres aeronáuticas civiles del Aeropuerto de Tenerife-Norte y a las afecciones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur se refiere, se informa de lo siguiente:

## 2.- Remisión de los proyectos urbanísticos y carácter del informe

Conforme a lo que establece la Disposición Adicional Segunda del referido Real Decreto, la remisión al Ministerio de Fomento de los instrumentos de ordenación que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, debe realizarse antes de la Aprobación Inicial, estableciéndose un plazo de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida para su emisión. Transcurrido el plazo previsto sin que se haya emitido informe de la Dirección General de Aviación Civil, se entenderá que reviste carácter de disconforme.

En cuanto al carácter del presente informe, no se trata de alegaciones emitidas durante la fase de información pública, sino que posee carácter preceptivo y vinculante, estableciéndose en el artículo anteriormente mencionado que a falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no podrán aprobarse definitivamente



los planes que no acepten las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, en lo que afecte a las competencias exclusivas del Estado.

La obligación de que sean informados los planes territoriales y urbanísticos que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuario o a sus espacios circundantes sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer para preservar las competencias estatales en materia aeroportuaria así como su carácter vinculante se hallan amparados plenamente en la Sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007, de 1 de marzo de 2007.

## 3.- Normativa Sectorial

Si bien el Plan Territorial Especial incluye en el apartado 6 del artículo 25 “Confluencia de la línea ferroviaria con el Aeropuerto de Tenerife Sur” de su Normativa referencia a la normativa sectorial aplicable, se observan ausencias en ella, por lo que se indica que el “Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur” deberá añadir mención a la siguiente normativa:

Real Decreto 2061/2004, de 11 de octubre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife Sur (B.O.E. núm. 252, de 19 de octubre).

Orden FOM/634/2002, de 14 de marzo, por la que se aprueba el plan director del aeropuerto de Tenerife Sur (B.O.E. nº 71, de 23 de marzo).

Orden FOM/550/2004, de 27 de febrero, por la que se complementan las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en cuanto a la ampliación del campo de vuelos (B.O.E. nº 54, de 3 de marzo).

Así mismo, en el mencionado apartado 6 del artículo 25 se observan una serie de erratas que deberán ser subsanadas, en concreto:

Donde dice:





"Real Decreto 202/1976, de 30 de julio, r el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife (BOE nº210, de 1 de septiembre)."

"Orden FOM/26/2005, de 21 de marzo (BOE nº88, de 13 de abril), por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general."

Deberá modificarse para decir:

"Real Decreto 2025/1976, de 30 de julio, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife (B.O.E. núm. 210, de 1 de septiembre de 1976)."

"Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo (B.O.E. nº 88, de 13 de abril), por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general."

#### 4.- Sistema General Aeroportuario

##### 4.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (B.O.E. nº 315, de 31 de diciembre).

Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (B.O.E. nº 292, de 7 de diciembre) modificado por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo).

Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur aprobado por Orden FOM/634/2002 del Ministerio de Fomento de 14 de marzo de 2002 (B.O.E. nº 71, de 23 de marzo).

##### 4.2.- Afecciones sobre el territorio

Conforme a lo indicado en el artículo 166 de la ley 13/1996, desarrollada por el Real Decreto 2591/98, el planeamiento urbanístico deberá definir el ámbito de la Zona de Servicio



Aeroportuario como Sistema General Aeroportuario o denominación similar, estableciendo como su perímetro, al menos, el que figura en coordenadas U.T.M. en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, sin que existan determinaciones que puedan suponer una perturbación o interferencia a la explotación y desarrollo aeroportuario, así como que se contemple que el uso es el público aeroportuario y las actividades, las relacionadas con la explotación del aeropuerto dentro de la Zona de Servicio Aeroportuario, prevaleciendo en caso de contradicción las disposiciones que figuran en el Plan Director sobre las que pudiera establecer el planeamiento urbanístico o cualquier normativa no estatal aplicable.

El "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur" recoge correctamente, en el plano normativo 6, el ámbito de la Zona de Servicio Aeroportuario del Aeropuerto de Tenerife Sur como Sistema General Aeroportuario.

Existe un solape entre el ámbito del "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur" y la Zona de Servicio del Aeropuerto de Tenerife Sur que da lugar a la inclusión, dentro del área correspondiente al Sistema General Aeroportuario, de elementos ajenos a él, como es el caso, entre otros, de parte del trazado de la infraestructura ferroviaria propuesta por el PTE.

No obstante lo anterior, se podría admitir la inclusión de elementos ajenos al Sistema General Aeroportuario si Aena acredita que el trazado propuesto por el "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", no supone una interferencia o perturbación en el desarrollo y explotación de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo previstas en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, acreditando además, que dicha actuación no compromete la seguridad operacional del aeropuerto.

A tales efectos, Aena señaló en escrito de fecha 12 de septiembre de 2011, en relación con el "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", lo siguiente:

*"La necesidad de establecer el correspondiente acuerdo jurídico (convenio de colaboración) para que Aena Aeropuertos pueda acreditar que el trazado del Tren del Sur y sus instalaciones complementarias, no suponen una interferencia o perturbación*







*en el desarrollo y explotación de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo previstas en el Plan Director del aeropuerto de Tenerife Sur, ni compromete la seguridad operacional del aeropuerto. En dicho convenio se establecerán las condiciones, e incluso el trazado más conveniente, en base a la ampliación del aeropuerto prevista, que cumplirá el Tren del Sur. "*

Disposiciones en relación con la Zona de Servicio Aeroportuario incluidas en el planeamiento

El "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur" recoge con carácter normativo una serie de disposiciones en relación con la Zona de Servicio Aeroportuario del Aeropuerto de Tenerife Sur que aseguran el cumplimiento de la Normativa en materia aeroportuaria en su ámbito de ordenación. En particular, la Normativa recoge lo siguiente:

➤ En el **CAPÍTULO I. NORMAS GENERALES:**

**"ARTÍCULO 3. EFICACIA DEL PLAN**

*En lo que se refiere al Aeropuerto de Tenerife Sur y su zona de servicio, prevalecerán las determinaciones del artículo 166.2 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, y el Plan Director del Aeropuerto."*

**"ARTÍCULO 5. INTERPRETACIÓN DEL PLAN**

*En el caso del Aeropuerto de Tenerife Sur y de su Zona de Servicio la interpretación del Plan no podrá suponer nunca interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria."*

➤ En el **CAPÍTULO III. NORMAS PARTICULARES DEL SISTEMA FERROVIARIO:**

MINISTERIO  
DE FOMENTO  
DIRECCIÓN GENERAL  
DE AVIACIÓN CIVIL

13



**"ARTÍCULO 25. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON EL AEROPUERTO TENERIFE SUR**

*Con objeto de no interferir en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria, se establece que:*

1. *El trazado del Tren del Sur que discurre por la Zona de Servicio Aeroportuaria deberá realizarse preferentemente en su totalidad bajo tierra. Las bocas de los túneles y las de evacuación se localizarán fuera del Sistema General Aeroportuario, salvo que previo acuerdo con Aena Aeropuertos, S.A. e informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, puedan localizarse en el interior del mismo sin interferir en las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo o incidir en la seguridad de las operaciones.*
2. *Las zonas de Servidumbres Ferroviarias no supondrán determinaciones que interfieran en la gestión o en las actuaciones programadas de ampliación del aeropuerto, ni tampoco en las competencias estatales en materia de aeropuertos de interés general.*
3. *En relación con la Zona de Servicio Aeroportuaria del Aeropuerto de Tenerife Sur, dada la existencia de un solape entre el Ámbito Territorial Especial y la Zona de Servicio Aeroportuaria que figura en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, a fin de coordinar las actuaciones contempladas por dichos instrumentos de ordenación, con posterioridad a la aprobación del presente plan se suscribirá un Convenio con Aena Aeropuertos, S.A. en relación con el Proyecto de Obra del ferrocarril que garantice el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas. Asimismo, los proyectos constructivos que contemplen actuaciones incluidas o que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuaria en el Plan Director, previamente a su ejecución deberán contar con el visto bueno de la Entidad Pública Empresarial Aena Aeropuertos, S.A., a fin de verificar la adecuada integración de ambos Sistemas de transporte y, en particular, el cumplimiento del contenido mencionado Convenio que haya de suscribirse.*

MINISTERIO  
DE FOMENTO  
DIRECCIÓN GENERAL  
DE AVIACIÓN CIVIL

14



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







[...]

*El trazado ferroviario se encuentra condicionado por la explotación aeroportuaria y sujeto a posibles variaciones y adecuaciones a las exigencias tanto de Aena Aeropuertos, S.A. como de la Dirección General de Aviación Civil. La adaptación del trazado derivado de los condicionantes particulares de Aena Aeropuertos, S.A. y la Dirección General de Aviación Civil con respecto a las posibles ubicaciones de la terminal aeroportuaria, no se considerará una modificación sustancial del documento y no supondrá la tramitación de una modificación del presente Plan Territorial.”*

#### Conclusión

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto y dado que el planeamiento recoge la obligatoriedad de suscribir un convenio de colaboración con Aena a fin de coordinar las actuaciones contempladas en el PTE con las determinaciones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, se informa favorablemente el “Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur” en lo que a la delimitación y determinaciones relativas al Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto de Tenerife Sur se refiere.

#### **5.- Servidumbres Aeronáuticas**

##### 5.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Servidumbres Aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto), y por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo).

Real Decreto 2025/1976, de 30 de julio, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife (B.O.E. núm. 210, de 1 de septiembre).



Real Decreto 2061/2004, de 11 de octubre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife Sur (B.O.E. núm. 252, de 19 de octubre).

Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Norte, aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 219, de 12 de septiembre), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, aprobado por Orden FOM/634/2002 del Ministerio de Fomento de 14 de marzo de 2002 (B.O.E. nº 71, de 23 de marzo), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), cuyas previsiones en cuanto a la ampliación del campo de vuelos se complementan por Orden FOM/550/2004 del Ministerio de Fomento de 27 de febrero de 2004 (B.O.E. nº 54, de 3 de marzo).

Orden FOM/550/2004 del Ministerio de Fomento de 27 de febrero de 2004 por la que se complementan las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en cuanto a la ampliación del campo de vuelos (B.O.E. nº 54, de 3 de marzo).

##### 5.2.- Afecciones sobre el Territorio.

#### Consideraciones Generales

Parte del ámbito del Plan Territorial Especial se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes a los Aeropuertos de Tenerife-Norte y de Tenerife Sur. Las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos de Tenerife-Norte y de Tenerife Sur que afectan a dicho ámbito, determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.),





así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/72, en su actual redacción.

El documento de aprobación definitiva del "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur" incorpora entre sus planos normativos 3, 4 y 5, los planos de las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos de Tenerife-Norte y de Tenerife Sur.

Independientemente de lo anterior, desde este Centro Directivo se recomienda que se modifiquen los mencionados planos normativos 3, 4 y 5 con objeto de incluir en ellos el trazado de la infraestructura del Tren del Sur propuesta.

#### 5.2.1.- Aeropuerto de Tenerife-Norte

En particular, el ámbito de ordenación del Plan Territorial Especial se encuentra principalmente afectado por la Superficie de Subida en el Despegue, Superficie de Aproximación, Superficie de Aproximación Frustrada del curso posterior de la maniobra LOC/ILS, Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra NDB, Superficie de Aproximación Final de la maniobra NDB.

##### Superficies de Aproximación y Subida en el Despegue

Se informa desfavorablemente, a estos efectos, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnere o se encuentre próximo a las cotas de la Superficie de Aproximación y de Subida en el Despegue, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulneren dichas superficies.

Entre otros ámbitos situados bajo las Superficies de Aproximación y de Subida en el Despegue, se encuentra parte del trazado de la infraestructura ferroviaria propuesta, a su paso por el término municipal de Santa Cruz de Tenerife.



No obstante, teniendo en cuenta las cotas del terreno sobre el nivel del mar, según la cartografía disponible y la cota de las servidumbres aeronáuticas, hay cota, en principio, suficiente para que las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife-Norte no sean sobrepasadas por las construcciones e instalaciones que pudieran permitirse, las cuales, en cualquier caso, deberán quedar por debajo de dichas servidumbres, incluidos todos sus elementos (como: antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), incluidas las grúas de construcción y similares.

##### Superficies de limitación de alturas de las servidumbres de operación de las aeronaves

Con carácter general se informa desfavorablemente, a estos efectos y conforme a la documentación recibida, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnere o se encuentre próximo a las cotas de las Superficies de Operación de las Aeronaves, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulnere dichas superficies.

Entre otros ámbitos situados bajo las Servidumbres de Operación de las Aeronaves, se encuentra parte del trazado de la infraestructura ferroviaria propuesta, a su paso por el término municipal de Santa Cruz de Tenerife.

No obstante, teniendo en cuenta las cotas del terreno sobre el nivel del mar, según la cartografía disponible y la cota de las servidumbres aeronáuticas, hay cota, en principio, suficiente para que las Servidumbres de Operación de las Aeronaves del Aeropuerto de Tenerife-Norte no sean sobrepasadas por las construcciones e instalaciones que pudieran permitirse, las cuales, en cualquier caso, deberán quedar por debajo de dichas servidumbres, incluidos todos sus elementos (como: antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), incluidas las grúas de construcción y similares.







5.2.2.- Aeropuerto de Tenerife Sur

En particular, el ámbito de ordenación del Plan Territorial Especial se encuentra principalmente afectado por la Superficie Cónica, Superficie Horizontal Interna, Superficie de Aproximación, Superficie de Subida en el Despegue, Superficie de Transición (Pista 08L 26R), Superficie de Limitación de alturas del Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC 08R), Superficie de Limitación de alturas del Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP 26R), Superficie de Limitación de alturas del Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC 08L), Superficie de Limitación de alturas del Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC 26L), Superficie de Limitación de alturas del Equipo medidor de distancias asociado al equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/DME 26R), Superficie de Limitación de alturas del Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP 08L), Superficie de Limitación de alturas del Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC 26R), zona de seguridad de la Radiobaliza MM/ILS 08L, Superficie de Aproximación Frustrada ILS RWY 26R, Superficie de Aproximación Frustrada ILS RWY 08L, Superficie de Aproximación Frustrada ILS RWY 26L, Superficie de Aproximación Frustrada ILS RWY 08L, Superficie de Aproximación Final ILS 26R y Superficie de Aproximación Final ILS 08L, entre otras.

Superficie de Transición

Se informa desfavorablemente, a estos efectos, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnere o se encuentre próximo a las cotas de la Superficie de Transición, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulnere dicha superficie.

Existen zonas del trazado propuesto en las que el propio terreno vulnera la Superficie de Transición.

No obstante lo anterior, en relación con las zonas anteriormente citadas, Aena concluye, en su "Estudio por Servidumbres de Aeródromo relativo a la ejecución del Tren del Sur de Tenerife" (DDA-13-ESA-0959-1.0), validado por AESA, lo siguiente:

"7.1 AFECCIONES

- **SITUACIÓN ACTUAL**  
[...], la ejecución del Tren del Sur de Tenerife podría considerarse admisible siempre y cuando se tengan en cuenta las recomendaciones del apartado 7.2.
- **SITUACIÓN FUTURA**  
[...] seguiría siendo de aplicación lo mencionado en el apartado anterior.

7.2 RECOMENDACIONES

[...], las medidas que se proponen para que pueda ser compatible la presencia de este nuevo obstáculo con la operativa actual y prevista para el aeródromo, son las siguientes:

- **Publicación del obstáculo en AIP-España.**  
Se propone que las partes constitutivas de obstáculo, representadas por los tramos correspondientes de la línea férrea, sean tenidas en cuenta por los Servicios de Información Aeronáutica a fin de que sean publicados, si así se estima que es necesario, conforme a la normativa correspondiente, los trayectos del mismo que lo requieran."

Así mismo, el planeamiento recoge en su Normativa una serie de disposiciones que aseguran el cumplimiento de la normativa en materia aeroportuaria en caso de plantearse nuevas construcciones o instalaciones en las mencionadas zonas, tal y como se especifica, al final del presente apartado, en el epígrafe correspondiente a "Disposiciones en materia de servidumbres aeronáuticas incluidas en el planeamiento".

Igualmente, convendría se hiciera constar, mediante anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 del RDL 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y en el Real Decreto 1093/1997, la afección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN







*Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





“Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Sur, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, como consecuencia de su proximidad a las instalaciones aeroportuarias y de su ubicación bajo las trayectorias de la maniobras de las aeronaves que operan en el referido Aeropuerto, por lo que la realización de edificaciones, instalaciones o plantaciones en la misma no podrá superar en ningún caso las alturas resultantes de la aplicación de dichas servidumbres”.

#### Superficies de limitación de alturas de las Instalaciones Radioeléctricas

Con carácter general se informa desfavorablemente, a estos efectos, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnere o se encuentre próximo a las cotas de las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas, que no deben ser sobrepasadas en altura por ningún elemento, de acuerdo con el Artículo 15 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulnere dichas superficies.

Existen zonas del trazado propuesto en las que el propio terreno vulnera la Superficie de Limitación de alturas del Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC 08R), Superficie de Limitación de alturas del Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP 26R), Superficie de Limitación de alturas del Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC 08L), Superficie de Limitación de alturas del Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC 26L), Superficie de Limitación de alturas del Equipo medidor de distancias asociado al equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/DME 26R), Superficie de Limitación de alturas del Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP 08L) y la Superficie de Limitación de alturas del Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC 26R).

No obstante lo anterior, en relación con las zonas anteriormente citadas, Aena ha acreditado que con el trazado del Tren del Sur propuesto por el documento de aprobación definitiva del PTE, no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el Aeropuerto de Tenerife Sur, salvo en los tramos



comprendidos entre los puntos kilométricos 506+600 y 506+280 y los puntos kilométricos 418+600 y 416+800, para los que se deberá estar a lo dispuesto en el epígrafe 5.2.3 del presente apartado.

Por otro lado, el planeamiento recoge en su normativa una serie de disposiciones que aseguran el cumplimiento de la normativa en materia aeroportuaria en caso de plantearse nuevas construcciones o instalaciones en las mencionadas zonas, tal y como se especifica, al final del presente apartado, en el epígrafe correspondiente a “Disposiciones en materia de servidumbres aeronáuticas incluidas en el planeamiento”.

#### Superficies de limitación de alturas de las servidumbres de operación de las aeronaves

Con carácter general se informa desfavorablemente, a estos efectos y conforme a la documentación recibida, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnere o se encuentre próximo a las cotas de las Superficies de Operación de las Aeronaves, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulnere dichas superficies.

Existen zonas del trazado propuesto en las que el propio terreno vulnera la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS RWY 26R y la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS RWY 08L.

No obstante lo anterior, en relación con las zonas anteriormente citadas, Aena concluye, en su estudio IATM-13-INF-027 -1.0 “Estudio de incidencia operacional relativo al Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur”, validado por AESA, que:

#### “9.- CONCLUSIONES

[...] la ejecución del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife, [...], desde el punto de vista de diseño de procedimientos, **NO afectará a los procedimientos de vuelo instrumental, ni a las Cartas de Altitud Mínima de Vigilancia ATC (ATCSMAC), publicados en AIP España a fecha de**



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







**realización del presente estudio. Tampoco afectará a lo contemplado en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, de acuerdo con lo expuesto en el apartado 7.-ACTUACIONES FUTURAS."**

Así mismo, el planeamiento recoge en su normativa una serie de disposiciones que aseguran el cumplimiento de la normativa en materia aeroportuaria en caso de plantearse nuevas construcciones o instalaciones en las mencionadas zonas, tal y como se especifica, al final del presente apartado, en el epígrafe correspondiente a "Disposiciones en materia de servidumbres aeronáuticas incluidas en el planeamiento".

#### Zona de Seguridad Radioeléctrica

Se encuentran afectados, por las determinaciones del "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", terrenos dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea. En estas zonas se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, en su actual redacción.

Parte del trazado en falso túnel del Plan Territorial Especial se solapa con la Zona de Seguridad de la Radiobaliza MM/ILS 08L, concretamente el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 506+220 y 506+640.

En relación con el solape anteriormente citado, se deberá estar a lo dispuesto en el epígrafe 5.2.3 del presente apartado.

No obstante lo anterior, el planeamiento recoge en su Normativa una serie de disposiciones que aseguran el cumplimiento de la normativa en materia aeroportuaria en caso de plantearse nuevas construcciones o instalaciones en los mencionados ámbitos, tal y como se especifica, al final del presente apartado, en el epígrafe correspondiente a "Disposiciones en materia de servidumbres aeronáuticas incluidas en el planeamiento".



#### Área de Aproximación Frustrada ILS

Se encuentran afectados por las determinaciones del "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", terrenos dentro del Área de Aproximación Frustrada correspondiente a la maniobra ILS. En estas áreas se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

Parte del trazado en plataforma y en falso túnel del Plan Territorial Especial se solapa con el Área de Aproximación Frustrada correspondiente a la maniobra ILS.

No obstante lo anterior, en relación con el solape anteriormente citado, Aena concluye, en su estudio IATM-13-INF-027 -1.0 "Estudio de incidencia operacional relativo al Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", validado por AESA, que:

#### "9.- CONCLUSIONES

*[...] la ejecución del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife, [...], desde el punto de vista de diseño de procedimientos, **NO afectará a los procedimientos de vuelo instrumental, ni a las Cartas de Altitud Mínima de Vigilancia ATC (ATCSMAC), publicados en AIP España a fecha de realización del presente estudio. Tampoco afectará a lo contemplado en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, de acuerdo con lo expuesto en el apartado 7.-ACTUACIONES FUTURAS."***

Así mismo, el planeamiento recoge en su Normativa una serie de disposiciones que aseguran el cumplimiento de la normativa en materia aeroportuaria en caso de plantearse nuevas construcciones o instalaciones en los mencionados ámbitos, tal y como se especifica, al final del presente apartado, en el epígrafe correspondiente a "Disposiciones en materia de servidumbres aeronáuticas incluidas en el planeamiento".





5.2.3.- Condiciones del "Estudio de la afección en las instalaciones radioeléctricas para la navegación aérea del 'Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Sur de Tenerife'" (DSIS-13-INF-176-1.0/NYVI-EVA-SIM-044-13-1.0), validado por AESA

Al encontrarse parte del ámbito del Plan Territorial Especial en zonas donde el propio terreno vulnera las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur, cualquier construcción que se pretenda realizar en las mencionadas zonas, incidiría a su vez en dicha vulneración agravando posiblemente el efecto sobre las áreas protegidas, motivo por el que, con fecha de 13 de diciembre de 2012, tuvo entrada en el Departamento el documento "Estudio de servidumbres aeronáuticas del Tren del Sur de Tenerife" remitido por el Cabildo de Tenerife.

Tras remitir el referido estudio aeronáutico a Aena para que informase al respecto, se recibió con fecha de 20 de septiembre de 2013, respuesta de Aena, que recogía las siguientes conclusiones de, entre otros, el estudio efectuado desde el punto de vista radioeléctrico:

*"El futuro tren del sur **si se consideraría compatible** con el correcto funcionamiento de las Instalaciones Radioeléctricas para la navegación aérea de Aena del Aeropuerto de Tenerife Sur en su configuración futura **si se varía el trazado** del citado tren, **soterrándose los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 506+600 y 506+280 y entre los puntos kilométricos 418+600 y 416+800**. En caso de que se soterrasen los dos tramos anteriormente indicados, la afección del tren del sur en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas para la navegación aérea del Aeropuerto de Tenerife Sur se consideraría despreciable o poco relevante, en función del equipo concreto contemplado.*

*Se ha considerado también la posibilidad de que se requiera la utilización de grúas u otro tipo de maquinaria, vehículos o elementos para la construcción del trazado del futuro tren del sur. En este sentido, se ha supuesto que las obras constructivas del futuro tren del sur tendrán lugar antes de que la nueva pista del aeropuerto esté operativa y los nuevos equipos estén prestando servicio. Bajo este supuesto, deberán tenerse en cuenta las siguientes indicaciones:*



➤ *En los tramos que discurren en superficie en las inmediaciones de las cabeceras de las pistas 08L y 08R (tramo en superficie entre los puntos kilométricos 507+200 y 505+200) y en las inmediaciones de la cabera 26R del Aeropuerto de Tenerife Sur (tramo en superficie entre los puntos kilométricos 502+500 y 419+500), dicha maquinaria no deberá superar más de 10'0 m la cota MSL máxima de los elementos analizados en cada punto, o lo que es lo mismo, dicha maquinaria no deberá superar en más de 17'0 m la cota MSL de rasante en cada punto. De este modo, la afección de dicha maquinaria en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas para la navegación aérea se consideraría despreciable. En caso de precisarse maquinaria de dimensiones mayores a las aquí expuestas, debería notificarse a la División de Navegación y Vigilancia de Aena, a través de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial, las características y el tipo de maquinaria a emplear, para proceder al estudio de afección correspondiente, ya que los resultados de este documento podrían no ser de aplicación.*

➤ *En el tramo que discurre soterrado en las inmediaciones de las pistas del Aeropuerto de Tenerife Sur, entre los puntos 505+200 y 502+500, en caso de necesitarse maquinaria o elementos en superficie, también debería notificarse a la División de Navegación y Vigilancia de Aena las características y el tipo de maquinaria o elementos a emplear, para proceder, una vez más, al estudio de afección correspondiente.*

➤ *Para el resto del trazado del futuro tren del sur de Tenerife, la maquinaria se considerará compatible con el correcto funcionamiento de las Instalaciones Radioeléctricas para la navegación aérea de Aena, independientemente de su ubicación y altura, ya que en los restantes tramos la afección sería nula.*

*Siempre que la Autoridad Aeronáutica dictamine favorablemente esta solicitud, deberá comunicarse la fecha de conclusión de las obras de construcción del tren del sur a la División de Navegación y Vigilancia de Aena (División NYVI), a través de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial, con la finalidad de conocer a partir de qué momento la afección de la nueva infraestructura analizada quedará registrada en las verificaciones en vuelo que se realizan periódicamente.*



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







*Por último, debe señalarse que estos resultados serán válidos, única y exclusivamente, para el trazado del futuro tren del sur proporcionado, con la ubicación, geometría, tramos soterrados y tramos en superficie indicados, cotas MSL de rasante facilitadas, y elementos de hasta 7'0 m de altura máxima sobre dichas cotas MSL de rasante, así como para las condiciones expuestas en el apartado 4 de este documento. En el caso de que, finalmente, alguno de estos datos difiera de los anteriormente indicados, deberá notificarse para proceder a la realización de un nuevo estudio de afección."*

No obstante lo anterior, el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur propone una solución alternativa a la propuesta por Aena para los tramos comprendido entre los P.K. 506+600 y 506+280 y entre los P.K. 418+600 y 416+800. En concreto, además de mantenerse las cotas de rasante de la plataforma establecidas en el documento de aprobación inicial en dichos tramos, se proponen las siguientes soluciones:

- El tramo 506+600 - 506+280 se desarrollará en falso túnel.
- Para el tramo 418+600 – 416+800 se construirá una estructura de cubrición.

Al respecto, Aena, en su informe de fecha 28 de mayo de 2015, ha indicado que tras consulta realizada por Aena a ENAIRE, este ente público considera lo siguiente:

*"Dado que con la nueva información recibida de los tramos entre los PK 418+600 y 416+800, y entre los PK 506+600 y 506+280, no se puede garantizar, ni comprobar el cumplimiento de las condiciones indicadas por ENAIRE en el informe NYVI-EVA-SIM-044-13-1.0 así como en respuestas posteriores, y dado que en el PTE no se aportan datos suficientes para un nuevo estudio, el pronunciamiento sobre la compatibilidad de la solución propuesta, en caso de que sea requerido por AESA, quedaría supeditado a un nuevo análisis una vez se disponga de un mayor grado de definición (por ejemplo en fase de proyecto)."*

Por todo lo anteriormente expuesto, el PTE deberá modificarse para incluir en su normativa las siguientes disposiciones que garanticen el cumplimiento de la normativa estatal en materia aeroportuaria:



- En los tramos comprendidos entre los P.K. 506+600 y 506+280 y entre los P.K. 418+600 y 416+800 no se podrá ejecutar la infraestructura ferroviaria sin pronunciamiento expreso favorable de AESA, tras el análisis de ENAIRE. A tales efectos, el Anteproyecto, Proyecto de Obra o documento equivalente se deberá remitir a AESA para su informe.
- En caso de que las limitaciones y requisitos impuestos por AESA no permitan que se lleven a cabo las construcciones o instalaciones previstas por el PTE de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur, no se generará ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Fomento, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea.
- El convenio que deberá suscribirse con Aena (según artículo 25.3) deberá recoger las condiciones anteriores.

5.2.4.- Disposiciones en materia de servidumbres aeronáuticas incluidas en el planeamiento

El "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur" recoge en su normativa, una serie de disposiciones en relación con las servidumbres aeronáuticas que aseguran el cumplimiento de la Normativa en materia aeroportuaria en su ámbito de ordenación. En el Anexo I a este informe se recoge copia del articulado de la Normativa referente a las mencionadas disposiciones.

No obstante lo anterior, el Plan Territorial Especial deberá subsanar una serie de erratas detectadas en las mencionadas disposiciones, en concreto:

- En el **Artículo 19 CONDICIONES GENERALES DE USO DEL SISTEMA FERROVIARIO**, donde dice:

*"En las zonas afectadas por las Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Sur prevalecerán las alturas máximas derivadas de la aplicación de las mismas, que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire*



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





*Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN







acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que a juicio de la autoridad competente se demuestre que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves.”

Deberá modificarse para decir:

“En las zonas afectadas por las Servidumbres Aeronáuticas correspondientes a los Aeropuertos de Tenerife Sur y de Tenerife-Norte prevalecerán las alturas máximas derivadas de la aplicación de las mismas, que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que a juicio de la autoridad competente se demuestre que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves.”

- En el **Artículo 25 CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON EL AEROPUERTO DE TENERIFE SUR,**

➤ Donde dice:

4. “En relación con las Servidumbres Aeronáuticas, parte del ámbito del Plan Territorial Especial se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Norte, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción asociada a la implantación del sistema ferroviario previsto (incluidos todos sus elementos como catenarias, antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo

MINISTERIO  
DE FOMENTO  
DIRECCIÓN GENERAL  
DE AVIACIÓN CIVIL

29



(postes, antenas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/1972, en su actual redacción.”

Deberá modificarse para decir:

4. “En relación con las Servidumbres Aeronáuticas, parte del ámbito del Plan Territorial Especial se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Sur, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción asociada a la implantación del sistema ferroviario previsto (incluidos todos sus elementos como catenarias, antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/1972, en su actual redacción.”

➤ Donde dice:

5. “En cuanto a la utilización de grúas u otro tipo de maquinaria o elementos para la construcción del trazado del futuro Tren del Norte, y bajo en el supuesto de que las obras constructivas tengan lugar antes de que la nueva pista esté operativa y los nuevos equipos estén prestando servicio:”

Deberá modificarse para decir:

MINISTERIO  
DE FOMENTO  
DIRECCIÓN GENERAL  
DE AVIACIÓN CIVIL

30



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN





5. "En cuanto a la utilización de grúas u otro tipo de maquinaria o elementos para la construcción del trazado del futuro Tren del Sur, y bajo en el supuesto de que las obras constructivas tengan lugar antes de que la nueva pista esté operativa y los nuevos equipos estén prestando servicio:"

#### 5.2.5.- Conclusión

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa favorablemente el "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere, condicionado a que se realicen las incorporaciones, subsanaciones y recomendaciones descritas en los epígrafes 5.2.3 y 5.2.4 del presente apartado.

#### 6.- Conclusión

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, al acreditar la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tras informe técnico de Aena, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, en su actual redacción, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas en relación al "Estudio de servidumbres aeronáuticas del Tren del Sur de Tenerife", este Centro Directivo informa favorablemente el "Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur", condicionado a que se realicen las subsanaciones y recomendaciones descritas en el apartado "5.- Servidumbres Aeronáuticas" del presente informe.

#### 7.- Normativa sobre Autorizaciones en materia de Servidumbres Aeronáuticas

Con independencia de lo indicado en el presente informe respecto al planeamiento territorial, se recuerda que, al encontrarse parte del ámbito de estudio incluido en las zonas y espacios afectados por el Real Decreto 2025/1976 de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife-Norte y por el Real Decreto 2061/2004 de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción



(incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013, circunstancia que deberá recogerse en los documentos de planeamiento.

Excepcionalmente, conforme al artículo 33 del Decreto 584/1972 modificado por Real Decreto 297/2013, podrán ser autorizadas las construcciones de edificaciones o instalaciones cuando, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves o que se trata de un supuesto de apantallamiento. A tales efectos, los promotores de nuevas actuaciones podrán presentar un Estudio Aeronáutico de Seguridad.

Así mismo, se recuerda que en aquellas zonas del ámbito de Plan Territorial Especial que no se encuentran situadas bajo las Servidumbres Aeronáuticas del Real Decreto 2025/1976 y del Real Decreto 2061/2004, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas- etc.), y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), que se eleve a una altura superior a los 100 metros sobre el terreno o sobre el nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, requerirá pronunciamiento previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en relación con su incidencia en la seguridad de las operaciones aéreas, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 del Decreto 584/72 en su actual redacción.

#### 8.- Indicación de recursos y emplazamiento

La Administración competente para la aprobación definitiva del planeamiento podrá interponer contra el presente informe recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a la notificación, salvo que opte por plantear previamente el requerimiento regulado en el artículo 44 de la LJCA.

Para el caso de que, por razón del contenido del presente informe, sea recurrido el acto de aprobación definitiva del planeamiento se le comunica que, conforme al artículo 21.1.a) de la








Ley 29/1998, de 13 de julio, debería ser emplazada al correspondiente recurso la Administración General del Estado.

Madrid, a 10 de junio de 2015

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA

  
Jesús Pérez Blanco

CONFORME  
EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

  
Raúl Medina Caballero

ANEXO I  
EXTRACTO NORMATIVA



*Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras del  
Tren del Sur.  
Aprobación  
Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN



CAPÍTULO III. NORMAS PARTICULARES DEL SISTEMA FERROVIARIO

**ARTÍCULO 18. ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO**

El sistema ferroviario comprenderá las siguientes zonas:

1. Zona de viales ferroviarios: incluyendo la plataforma de la vía, superestructura, carriles y contra carriles, traviesas y material de sujeción, obras civiles tales como puentes, viaductos, obras de paso y túneles.
2. Zona de instalaciones ferroviarias: los dispositivos, los aparatos y los sistemas que permiten el servicio ferroviario y las edificaciones que los albergan. Son instalaciones ferroviarias las de electrificación, las de señalización y seguridad y las de comunicaciones. Entre las instalaciones de electrificación se encuentran la línea aérea de contacto y las subestaciones y las líneas de alimentación energética, entre las de señalización y seguridad, los sistemas que garantizan la seguridad en la circulación de trenes, y, entre las de comunicaciones, las de telecomunicaciones fijas y móviles. También se incluye la galería de servicios que alberga diversas instalaciones.
3. Zona de servicio ferroviario: incluirá las estaciones y terminales, con sus espacios de estacionamiento y de intercambio multimodal, así como los terrenos necesarios para la ejecución de infraestructuras ferroviarias y para la realización de las actividades propias del explotador de la infraestructura ferroviaria, los destinados a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen el desarrollo del servicio ferroviario.

**ARTÍCULO 19. CONDICIONES GENERALES DE USO DEL SISTEMA FERROVIARIO**

Los instrumentos de planeamiento urbanístico incluirán la delimitación de los terrenos previstos en el presente plan para la implantación del sistema ferroviario y establecerán las reservas y condiciones necesarias para evitar su ocupación, el incremento del valor de los terrenos y edificaciones previo a la expropiación de los mismos, así como la implantación en sus proximidades de usos incompatibles.

En las zonas afectadas por las Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Sur prevalecerán las alturas máximas derivadas de la aplicación de las mismas, que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gallo de viario o vía férrea, salvo que a juicio

**DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

desde la arista exterior de la explanación; en el margen de la línea ferroviaria junto al cual se sitúa el canal de servicios la distancia de ocho metros se medirá desde el borde exterior de la plataforma ferroviaria, extendiéndose siempre, como mínimo, hasta la arista exterior de la explanación.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano por el correspondiente planeamiento urbanístico, la mencionada franja de terreno será de cinco metros.

En aquellos tramos en los que la infraestructura ferroviaria se desarrolle en forma de viaducto, la zona de dominio público se extenderá a la franja de terreno comprendida entre las proyecciones verticales sobre el terreno de los extremos de la estructura que se trate. Excepcionalmente en los casos de viaductos, la expropiación y en consecuencia la configuración del dominio público podrá limitarse a los terrenos ocupados por los cimientos de los soportes de las estructuras y a una franja de un metro, como mínimo, alrededor. El resto de los terrenos afectados quedará sujeto a la imposición de las servidumbres de paso necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento y explotación del sistema ferroviario.

En aquellos tramos en los que la infraestructura ferroviaria se desarrolle en forma de falso túnel o túnel, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquellos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

2. Zona de protección: consiste en una franja de terreno a cada lado de la línea ferroviaria, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a treinta metros de las aristas exteriores de la explanación; en el margen de la línea ferroviaria junto al cual se sitúa la autopista la distancia de treinta metros se medirá desde el borde exterior de la plataforma ferroviaria.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano o con uso industrial por el correspondiente planeamiento urbanístico, las mencionadas líneas paralelas se situarán a ocho metros.

En el margen de la explanación ferroviaria donde se sitúa el canal de servicios, la zona de protección se extenderá siempre, como mínimo, hasta la arista exterior de la explanación.

**DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

de la autoridad competente se demuestre que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves.

En las áreas incluidas dentro de las zonas de seguridad de las instalaciones radioeléctricas toda construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren precisará el previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Asimismo será precisa dicha autorización previa para la implantación de cualquier instalación de emisores radioeléctricos que pudieran dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas. Dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de esta, la resolución que a tales efectos se evacuasen no generará ningún tipo de derecho a indemnización. Igualmente, conforme lo previsto en el artículo 16 del decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013 de 26 de abril, si una vez instalado el emisor o dispositivo, se localizan en el fuentes perturbadoras de normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica, la autoridad aeronáutica competente civil o militar lo comunicará al propietario, quien vendrá obligado, a sus expensas, a reducir los efectos perturbadores a límites aceptables para dicha autoridad competente, o a eliminarlo si fuera necesario y en el plazo que ésta señale.

Los planes urbanísticos o territoriales que desarrollen el contenido del presente Plan Territorial y que afecten a la Zona de Servicio del Aeropuerto de Tenerife Sur, instalaciones de navegación aérea, o a sus espacios circundantes sujetos a las Servidumbres Aeronáuticas establecidas o a establecer, deberán ser remitidos antes de su aprobación inicial a la Dirección General de Aviación Civil para que sean informados conforme a lo indicado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, acompañados, en caso necesario, de estudio aeronáutico de seguridad, sin que puedan aprobarse definitivamente los planes que no acepten las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, en lo que afecte a las competencias exclusivas del Estado.

Tal y como se recoge en la Ley de Costas, este Plan territorial contiene la declaración expresa de que cumple las disposiciones de la ley de Costas y de las normas generales y específicas que se dicten para su desarrollo y aplicación.

**ARTÍCULO 20. PROTECCIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO**

Para la protección del sistema ferroviario se establecen las siguientes delimitaciones:

1. Zona de dominio público: comprende los terrenos ocupados por la línea ferroviaria y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma,

En aquellos tramos en los que la infraestructura ferroviaria se desarrolle en forma de falso túnel, la zona de protección se extenderá a la franja de terreno comprendida entre dos líneas paralelas situadas a ocho metros de las proyecciones verticales sobre el terreno de los extremos de la estructura del falso túnel.

3. Límite de edificación: consistente en sendas líneas a ambos lados de la línea ferroviaria a una distancia de treinta y cinco metros, de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano o con uso industrial por el correspondiente planeamiento urbanístico, la mencionada distancia será de veinte metros.

En aquellos tramos en los que la infraestructura ferroviaria se desarrolle en forma de falso túnel la línea límite de edificación será coincidente con el borde de la zona de protección.

El límite de edificación deberá ser siempre exterior a la zona de protección. Cuando la línea límite caiga dentro de la zona de protección, el límite de edificación se fijará en el borde exterior de la zona de protección.

Sin perjuicio de que por razones de interés público se acuerde con los órganos competentes en materia de infraestructuras que compartan el mismo espacio territorial unas distancias diferentes a las anteriores manteniendo los requisitos de seguridad necesarios para el funcionamiento de aquéllas.

**ARTÍCULO 21. ZONA DE DOMINIO PÚBLICO**

En la zona de dominio público sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización del Cabildo de Tenerife, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudiquen la infraestructura ferroviaria o impidan su adecuada explotación.



**ARTÍCULO 22. ZONA DE PROTECCIÓN**

1. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del Cabildo de Tenerife. Este podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria. En particular, podrá hacerlo para cumplir cualquiera de los fines siguientes:

- Encauzar y canalizar aguas que ocupen o invadan la línea ferroviaria.
- Depositar temporalmente, apartándolos de la vía, objetos o materiales que se encuentren sobre la plataforma de la línea ferroviaria y constituyan peligro u obstáculo para la circulación.
- Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular, por avería u otra causa.
- Establecer conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existieran alternativas al trazado de las mismas.
- Almacenar temporalmente maquinaria, herramientas y materiales destinados a obras de construcción, reparación o conservación de la línea ferroviaria o de sus elementos funcionales e instalaciones.
- Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, previa la obtención, en su caso, de las autorizaciones que correspondan.
- Establecer temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea ferroviaria que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea y de sus elementos funcionales e instalaciones o el auxilio en caso de incidencia o accidente.
- Acceder a puntos concretos de la línea ferroviaria en caso de incidencia o accidente.
- Integrar, en zonas urbanas, el ferrocarril mediante obras de urbanización derivadas del desarrollo del planeamiento urbanístico

2. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

**DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

- De aplicación en zonas en las que el trazado del tren se desarrolle junto a zonas en las que las autopistas se encuentren consolidadas y con la plataforma ampliada a un mínimo de tres carriles por sentido de circulación.

En este caso se prevé una separación entre explanaciones de plataformas de 16m, de dominio público (8m correspondientes a la autopista en cuestión y 8m a la plataforma del tren). Dentro de los 8 m de dominio público del tren del sur se ubicará la galería o canal de servicios prevista en el presente Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (PTEOITS). Asimismo, las vías de servicio de la autopista correspondiente se desarrollarán fuera del dominio público exterior de la plataforma ferroviaria. De esta forma, la plataforma ferroviaria quedará encuadrada entre el tranco ampliado de la correspondiente autopista y las vías de servicio que fueran necesarias ejecutar para asegurar la funcionalidad de la mencionada autopista y la conexión con los núcleos poblados que pudieran existir en los alrededores.

En el caso en que no exista una jerarquía viaria clara entre las vías de servicio de la autopista y el viario de carácter local, las vías de servicio de la autopista se desarrollarán en la zona de dominios públicos existente entre la plataforma ferroviaria y viaria, reponiendo la vía municipal anexa a la plataforma ferroviaria, de manera que esta plataforma quede encuadrada entre la vía de servicio de la TF-1 y la vía municipal y asegure la funcionalidad de ambas vías, sin que existan conexiones innecesarias entre ellas.

- De aplicación en zonas en las que el trazado del tren se desarrolle junto a zonas en las que la autopista correspondiente se encuentre consolidada pero sin la plataforma ampliada a un mínimo de tres carriles por sentido de circulación y en las que las distancias entre enlaces consecutivos de la autopista sea mayor de 1.500 metros.

En este caso se prevé una separación mínima de 23m entre la plataforma actualmente existente de la correspondiente autopista y la plataforma ferroviaria. Esta distancia corresponde a la suma de:

- 3,5 m para la introducción de un tercer carril en la mencionada autopista.
- 2,5 m de arcén correspondientes al arcén exterior.
- 1 m para la incorporación de una berma exterior, en la que ubicar elementos de señalización de la autopista.
- 8 m de dominio público de la autopista en cuestión.
- 8 m de dominio público del tren. En esta franja de terreno irá ubicada la galería o canal de servicios que se prevé en el presente PTEOITS.

**DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

- En las construcciones e instalaciones ya existentes podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del Cabildo de Tenerife, el cual podrá establecer las condiciones en las que deban ser realizadas, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

- Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.

**ARTÍCULO 23. LÍNEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN**

- En el espacio comprendido entre la línea límite de edificación y la línea ferroviaria se prohíbe cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor del presente Plan. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación, sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas.

- En la zona comprendida dentro de la línea límite de edificación el Cabildo de Tenerife podrá autorizar las siguientes obras:

- Obras de conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes.
- Colocación de instalaciones provisionales fácilmente desmontables y ejecución de viales, aparcamientos en superficie, isletas o zonas ajardinadas anexas a edificaciones.

**ARTÍCULO 24. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON OTRAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.**

No obstante lo prevenido en los artículos anteriores, la escasez del territorio insular y la necesidad de compartirlo con otra infraestructura, la autopista del sur y sus futuras ampliaciones, hace necesario, una vez aprobado por el Pleno del CIT el Plan Territorial PTEOITS, que el proyecto constructivo se redacte a la escala conveniente y teniendo en cuenta lo siguiente:

- El trazado de la nueva infraestructura ferroviaria deberá adaptarse a los siguientes criterios de separación mínima entre las explanaciones de las autopistas insulares y de la futura infraestructura ferroviaria (ver plano 2 de la Normativa):

Al igual que en el criterio anterior, las vías de servicio de la autopista correspondiente se desarrollarán fuera del dominio público exterior de la plataforma ferroviaria, quedando la plataforma ferroviaria encuadrada entre el tranco ampliado de la correspondiente autopista y las vías de servicio que fueran necesarias ejecutar para asegurar la funcionalidad de la mencionada autopista y la conexión con los núcleos poblados que pudieran existir en los alrededores.

- De aplicación en zonas en las que el trazado del tren se desarrolle junto a zonas en las que la autopista correspondiente se encuentre consolidada pero sin la plataforma ampliada a un mínimo de tres carriles por sentido de circulación y en las que las distancias entre enlaces consecutivos de la autopista esté comprendida entre 1.500 y 1.000 metros.

Este criterio considera una separación mínima entre la plataforma ferroviaria y la plataforma de la autopista de 27m. Esta distancia corresponde a la suma de:

- 3,5 m de un tercer carril.
- 4 m de un carril de conexión entre ramales de entrada/salida de los enlaces situados de forma consecutiva en la autopista con una distancia de separación entre los mismos mayores de 1.000 m y menos de 1.500m.
- 2,5 m correspondientes al arcén exterior de la plataforma de la autopista ampliada.
- 1 m para la incorporación de una berma exterior, en la que ubicar elementos de señalización de la autopista.
- 8 m de dominio público de la autopista en cuestión.
- 8 m de dominio público del tren. En esta franja de terreno irá ubicada la galería o canal de servicios que se prevé en el presente PTEOITS.

- De aplicación en zonas en las que el trazado del tren se desarrolle junto a zonas en las que la autopista correspondiente se encuentre consolidada pero sin la plataforma ampliada a un mínimo de tres carriles por sentido de circulación y en las que las distancias entre enlaces consecutivos de la autopista sea menor de 1.000 metros.

Este criterio considera una separación mínima entre la plataforma ferroviaria y la plataforma de la autopista de 27m. Esta distancia corresponde a la suma de:

- 3,5 m para la introducción del tercer carril.
- 2,5 m correspondientes al arcén exterior.
- 1 m para la incorporación de una berma exterior, en la que ubicar elementos de señalización de la autopista.
- 8 m de dominio público de la autopista en cuestión.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 4. NORMATIVA



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 4. NORMATIVA





- 8 m de dominio público del tren. En esta franja de terreno irá ubicada la galería o canal de servicios que se prevé en el presente PTEOITS.

En este caso, en el que los accesos a la autopista se encuentran situados a una distancia menor de 1.000 m, es necesario disponer una vía colectora/distribuidora definida como una calzada con sentido único de circulación, sensiblemente paralela a la carretera principal y separadas físicamente de ella, cuyo objeto es independizar de dicha carretera principal las zonas de conflicto que se originan en tramos con salidas y entradas consecutivas de ramales de enlace muy próximas, pero sin dar servicio a las propiedades o edificios colindantes.

En esta vía colectora/ distribuidora se desarrollará a partir del borde exterior de la explanación de la plataforma ferroviaria, opuesto al borde exterior colindante con la zona de dominio público compartido entre la autopista correspondiente y la propia plataforma ferroviaria.

A su vez y para poder dar servicio a las propiedades, edificios o núcleos poblacionales colindantes con los enlaces las vías de servicio de la correspondiente autopista se desarrollarán fuera del dominio público exterior de la vía colectora/distribuidora, quedando la plataforma ferroviaria encuadrada entre el tronco ampliado de la autopista en cuestión y la mencionada vía colectora/distribuidora.

2. Las distancias mínimas expresadas en el punto 1 de este precepto, podrán reducirse en puntos localizados, por condicionantes del desarrollo urbano existente en los márgenes de la autopista del sur.

3. El diseño de la reposición de los enlaces que se vean afectados por la implantación de la nueva estructura ferroviaria, se realizará de forma coordinada con las administraciones afectadas; de manera que se garantice su funcionalidad y seguridad a la hora de compatibilizar ambas infraestructuras.

4. Se asegurará la continuidad del entramado urbano en la entrada a Santa Cruz de Tenerife por la zona del recinto ferial. Para ello el trazado del tren del sur será soterrado entre la parada del Intercambiador de guaguas de Santa Cruz de Tenerife y el lado suroeste del Palmetum.

5. En los túneles de Güímar la separación entre la plataforma ferroviaria y la explanación de la autopista TF-1, tendrá en cuenta la posible ampliación de aquellos, de forma que sea factible alojar los tres carriles del sentido Santa Cruz de Tenerife-Las Américas.

#### DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA

particular, el cumplimiento del contenido mencionado Convenio que haya de suscribirse.

4. En relación con las Servidumbres Aeronáuticas, parte del ámbito del Plan Territorial Especial se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Norte, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción asociada a la implantación del sistema ferroviario previsto (incluidos todos sus elementos como catenarias, antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, etc.), así como el gallo de viario o vía férrea, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/1972, en su actual redacción.

Igualmente conforme a lo dispuesto en los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, en su actual redacción, los proyectos constructivos relativos a construcciones, instalaciones o plantaciones a instalar en zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas, requerirán autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

En el caso de que las instalaciones y edificaciones del Plan Territorial vulneren las superficies limitadoras de obstáculos, conforme a lo establecido en el Decreto 584/1972, en su actual redacción, los proyectos constructivos adjuntarán los correspondientes estudios aeronáuticos de seguridad o de apantallamiento que acrediten que las actuaciones contempladas no comprometen la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves. En estos supuestos, los proyectos constructivos requerirán previamente a su aprobación de expresa resolución favorable de carácter excepcional emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de acuerdo con las excepciones contempladas en el mencionado Real Decreto.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 10 del citado Decreto 584/1972, modificado por el Real Decreto 297/2013, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres de aeródromo de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del Aeropuerto Tenerife-Norte queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del

#### DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA

6. Se prestará especial atención durante la redacción del proyecto constructivo a la viabilidad del trazado propuesto en relación a los desvíos de tráfico a realizar durante la construcción del sistema ferroviario, para lo cual se emplearán criterios similares a los utilizados durante las obras de ampliación de la TF-1.

No es objeto de este plan regular las distancias ocupadas por los derrames de la explanación de la futura infraestructura ferroviaria ni de las futuras ampliaciones de la autopista TF-1, siendo necesario para ello realizar los correspondientes estudios geológicos y geotécnicos, los cuales, en el caso de la infraestructura ferroviaria, forman parte del contenido de los proyectos constructivos que desarrollen el presente plan.

#### ARTÍCULO 25. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON EL AEROPUERTO TENERIFE SUR.

Con objeto de no interferir en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria, se establece que:

1. El trazado del Tren del Sur que discurre por la Zona de Servicio Aeroportuaria deberá realizarse preferentemente en su totalidad bajo tierra. Las bocas de los túneles y las de evacuación se localizarán fuera del Sistema General Aeroportuario, salvo que previo acuerdo con Aena Aeropuertos, S.A. e Informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, puedan localizarse en el interior del mismo sin interferir en las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo o incidir en la seguridad de las operaciones.

2. Las zonas de Servidumbres Ferroviarias no supondrán determinaciones que interfieran en la gestión o en las actuaciones programadas de ampliación del aeropuerto, ni tampoco en las competencias estatales en materia de aeropuertos de interés general.

3. En relación con la Zona de Servicio Aeroportuaria del Aeropuerto de Tenerife Sur, dada la existencia de un solape entre el Ámbito Territorial Especial y la Zona de Servicio Aeroportuaria que figura en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, a fin de coordinar las actuaciones contempladas por dichos instrumentos de ordenación, con posterioridad a la aprobación del presente plan se suscribirá un Convenio con Aena Aeropuertos, S.A. en relación con el Proyecto de Obra del ferrocarril que garantice el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas. Asimismo, los proyectos constructivos que contemplen actuaciones incluidas o que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuaria en el Plan Director, previamente a su ejecución deberán contar con el visto bueno de la Entidad Pública Empresarial Aena Aeropuertos, S.A., a fin de verificar la adecuada integración de ambos Sistemas de transporte y, en

suelo que faciliten para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:

- Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan inducir turbulencias.
- El uso de luces, incluidos proyectores o emisores laser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.
- Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.
- Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visibles o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
- Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
- El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.

La ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluida las palas-, medos necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, en las zonas del PTEOI afectadas por las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos Tenerife-Norte y Tenerife Sur, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013

5. En cuanto a la utilización de grúas u otro tipo de maquinaria o elementos para la construcción del trazado del futuro Tren del Norte, y bajo en el supuesto de que las obras constructivas tengan lugar antes de que la nueva pista esté operativa y los nuevos equipos estén prestando servicio:

- Para los tramos en superficie entre los puntos kilométricos 507+200 y 505+200 y entre los puntos kilométricos 502+500 y 419+500, la maquinaria no deberá superar en más de 17,0 m la cota MSL de rasante de cada punto. En caso de precisarse maquinaria de dimensiones mayores, deberá notificarse a la División de Navegación y Vigilancia de Aena, a través de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial, las características y el tipo de maquinaria a emplear, para proceder a un nuevo cálculo.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 4. NORMATIVA



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 4. NORMATIVA





- En el tramo entre los puntos kilométricos 505+200 y 502+500, en caso de necesitarse maquinaria o elementos en superficie, también deberá notificarse a la División de Navegación y Vigilancia de Aena, a través de la Dirección de desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial, las características y el tipo de maquinaria a emplear, para proceder al estudio de afectación correspondiente.
- Será necesario de notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de las obras de construcción del tren del sur, con la finalidad de conocer a partir de qué momento la afectación de la nueva infraestructura quedará registrada en las inspecciones de vuelo que se realicen periódicamente.
- Igualmente será necesario notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de la construcción de las edificaciones e instalaciones ubicados en los diferentes tramos que lo requieran del tren del sur, para su publicación en las cartas correspondientes del AIP, si así se estima que es necesario, conforme a la normativa aplicable

#### 6. Normativa sectorial aplicable:

- Ley 48/60, de 21 de julio (BOE nº176 de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (BOE nº312, de 30 de diciembre).
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE nº162, de 8 de julio).
- Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre (BOE nº276, de 18 de noviembre).
- Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social (BOE nº315, de 31 de diciembre).
- Decreto 584/72, de 24 de febrero (BOE nº69, de 21 de marzo) de servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (BOE nº204, de 25 de agosto), y por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (BOE nº118, de 17 de mayo).
- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (BOE nº292, de 7 de diciembre), modificado por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (BOE nº 118, de 17 de mayo).
- Real Decreto 202/1976, de 30 de julio, r el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife (BOE nº210, de 1 de septiembre).
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (BOE nº254, de 23 de octubre), por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

#### DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA

- Orden FOM/26/2005, de 21 de marzo (BOE nº88, de 13 de abril), por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.
- Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Norte (BOE nº219, de 12 de septiembre):

El trazado ferroviario se encuentra condicionado por la explotación aeroportuaria y sujeto a posibles variaciones y adecuaciones a las exigencias tanto de Aena Aeropuertos, S.A. como de la Dirección General de Aviación Civil. La adaptación del trazado derivado de los condicionantes particulares de Aena Aeropuertos, S.A. y la Dirección General de Aviación Civil con respecto a las posibles ubicaciones de la terminal aeroportuaria, no se considerará una modificación sustancial del documento y no supondrá la tramitación de una modificación del presente Plan Territorial.

El PTEOI recoge tanto las Servidumbres Aeronáuticas establecidas por el R.D. 2061/2004, de 11 de octubre RD 2025/1967, de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Tenerife Sur (planos 3 y 4 de la presente Normativa), así como las Servidumbres Aeronáuticas establecidas por el R.D. 2025/1976, de 30 de julio, de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Tenerife Norte (plano 5 Normativa).

#### ARTÍCULO 26. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON AMBITOS PORTUARIOS DE INTERÉS GENERAL Y CON LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE.

1. Los puertos de Interés General son competencia exclusiva de la Administración del Estado, por lo que todas las propuestas recogidas en el presente PTEOI que afecten a terrenos pertenecientes al ámbito portuario de Interés General tendrán el carácter de recomendaciones.

Tanto durante la fase de obra del proyecto del tren como en la fase de explotación se deberá de garantizar la compatibilidad de la infraestructura con la actividad portuaria que se desarrolla en la zona de la Hondura y con las instalaciones de carga y descarga existentes. Además se deberá considerar y asumir la reposición tanto de los servicios afectados como posibles concesiones afectadas otorgadas por la Autoridad Portuaria, así como la ampliación del cargadero de la Hondura y de cualquier otro atraque que pudiera verse afectado.

A fin de coordinar todas las actuaciones contempladas deberá suscribirse un Convenio con la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife en relación con el Proyecto de Obra del ferrocarril que garantice el cumplimiento de la legislación vigente.

2. En la ordenación y gestión del Dominio Público Marítimo-Terrestre y sus zonas de servidumbre, será de aplicación la Ley 22/88 de Costas (Títulos II y III), su

reglamento de desarrollo y el Estatuto Internacional del Mar en tanto las medidas previstas afecten a espacios de la plataforma continental regulados por dicha legislación. Cualquier actuación que se lleve a cabo en el litoral deberá contar con la colaboración de la Demarcación de Costas y ajustarse a lo dispuesto en la legislación sectorial.

Igualmente aquellos tramos a lo largo del trazado, que se encuentren afectados parcialmente por la zona de servidumbre de protección, deberá tenerse en cuenta que, en cualquier caso, dichas actuaciones deberán contar con la correspondiente autorización del órgano competente.

#### ARTÍCULO 27. AUTORIZACIONES

1. Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del Cabildo de Tenerife. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de cualesquiera otras autorizaciones o licencias que resulte necesario obtener con arreglo a la normativa urbanística o sectorial que resulte de aplicación.

2. La autorización para realizar obras o actividades en las zonas de dominio público y de protección podrá recoger las medidas de protección que, en cada caso, se consideren pertinentes para evitar daños y perjuicios a la infraestructura ferroviaria, a sus elementos funcionales, a la seguridad de la circulación, a la adecuada explotación de aquélla y al medio ambiente, así como la construcción de cerramientos y su tipo. En particular, se observarán las siguientes normas:

- Plantaciones de arbolado: queda prohibida la plantación de arbolado en zona de dominio público, si bien podrá autorizarse en la zona de protección siempre que no perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni origine inseguridad vial en los pasos a nivel. El Cabildo de Tenerife podrá ordenar su tala, no obstante, si, por razón de su crecimiento o por otras causas, el arbolado llegase a determinar una pérdida de visibilidad de la línea ferroviaria o afectase a la seguridad vial en pasos a nivel.
- Talas de arbolado: las talas de arbolado se autorizarán, exclusivamente, en la zona de protección y se denegarán sólo cuando la tala pueda perjudicar la infraestructura ferroviaria por variar el curso de las aguas, por producir inestabilidad de taludes o por otras causas que lo justifiquen.
- Tendidos aéreos: no se autorizará el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación. Las líneas eléctricas de baja tensión, las telefónicas y las

#### DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA

telegráficas podrán autorizarse en la zona de protección siempre que la distancia del poste a la arista de pie de terraplén o de desmonte no sea inferior a vez y media su altura. Esta distancia mínima se aplicará también a los postes de los cruces a distinto nivel con líneas eléctricas.

En el caso de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas, el gélbo fijado será suficiente para garantizar, entre la línea ferroviaria, electrificada o no, y la línea eléctrica con las que se cruce, el cumplimiento de las condiciones establecidas en la reglamentación de líneas eléctricas de alta y baja tensión.

Las torres precisas para la prestación de servicios de telecomunicaciones por las empresas habilitadas para ello, podrán ser instaladas, previa autorización del Cabildo de Tenerife, dentro de la zona de dominio público y de protección siempre que la distancia mínima entre la base de la infraestructura y la arista exterior de la plataforma sea superior a una vez y media la altura de aquéllas

d) Conducciones subterráneas: queda prohibida su construcción en la zona de dominio público salvo que, excepcionalmente y de forma justificada, no existiendo otra solución técnica factible, se autoricen para la prestación de un servicio de interés general, como la travesía de poblaciones. Asimismo, cuando no exista alternativa de trazado, se podrán autorizar en la zona de protección, las conducciones subterráneas correspondientes a la prestación de servicios públicos de interés general y las vinculadas a éstos, situándose, en todo caso, lo más lejos posible de la línea ferroviaria.

e) Obras subterráneas: dentro de la zona de protección, no se autorizarán las obras que puedan perjudicar el ulterior aprovechamiento de la misma para los fines a que está destinada.

f) Movimientos de tierras y explanaciones: se podrán autorizar en la zona de protección, siempre que no sean perjudiciales para la infraestructura ferroviaria o su explotación.

g) Muros de sostenimiento de desmontes y terrapienes: su construcción podrá ser autorizada dentro del tercio de la zona de protección más próximo a la zona de dominio público y también, con carácter excepcional, en la zona de dominio público siempre que quede suficientemente garantizado que la misma no es susceptible de ocasionar perjuicios a la infraestructura ferroviaria.

En estos casos, se deberá presentar al Cabildo de Tenerife, junto con la solicitud, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación, la evacuación de aguas pluviales y su influencia en la seguridad de la circulación.



3. Las actuaciones en las zonas a que se refiere el epígrafe 1. del presente artículo en terrenos sujetos a servidumbres aeronáuticas deberán ajustarse a las limitaciones derivadas de dichas servidumbres y las autorizaciones correspondientes se otorgarán sin perjuicio de la necesidad de obtener previamente cualesquiera autorizaciones o informes favorables prevea la legislación aeronáutica.

#### ARTÍCULO 28. SUSPENSIÓN O MODIFICACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES

1. Las autorizaciones otorgadas con arreglo a los artículos anteriores podrán ser objeto de modificación o suspensión, temporal o definitiva, en cualquier momento y sin que ello dé derecho a indemnización alguna, en los siguientes casos:

- Si resultare la actuación incompatible con normas de seguridad aprobadas con posterioridad.
- Si produjera daños en el dominio público.
- Si implicara la utilización del dominio público para actividades de interés público.
- Si se requiriera para la ampliación, mejora o desarrollo de las infraestructuras ferroviarias.

2. El procedimiento para modificar o suspender la autorización se iniciará de oficio o a instancia de parte y será instruido por el Cabildo de Tenerife.

3. En todo caso y antes de dictar resolución, se dará audiencia a los afectados con el fin de que puedan formular cuantas alegaciones convengan a su derecho.

#### ARTÍCULO 29. CONDICIONES DE LAS OBRAS AUTORIZADAS

1. Las obras o instalaciones autorizadas se iniciarán y finalizarán dentro de los plazos que determine la propia autorización o, en su caso, su prórroga, y se inspeccionarán por el Cabildo de Tenerife.

2. No se podrán iniciar las obras sin que el Cabildo de Tenerife haya extendido un acta de conformidad al replanteo. A estos efectos, el interesado pondrá en su conocimiento la fecha de iniciación de las obras, con una antelación mínima de diez días. Caso de que se aprecien desviaciones respecto del proyecto presentado o de las condiciones impuestas en la autorización, podrán paralizarse las obras hasta que se corrijan aquéllas, sin perjuicio de la instrucción del expediente sancionador que, en su caso, proceda.

#### DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA

3. Urbanizaciones y equipamientos públicos, como hospitales, centros deportivos docentes y culturales, colindantes con la infraestructura ferroviaria. Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, las edificaciones deberán quedar siempre en la zona de protección sin invadir la línea límite de edificación. Dentro de la superficie afectada por dicha línea no se autorizarán más obras que las necesarias para la ejecución de viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas.

4. Instalaciones industriales, agrícolas y ganaderas. Además de las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la explotación, se impondrán condiciones específicas para evitar las molestias o peligros que la instalación, o las materias de ella derivadas, puedan producir a la circulación, así como para evitar perjuicios al entorno medioambiental de la infraestructura ferroviaria.

5. Pasos elevados. Los estribos de la estructura no podrán ocupar la zona de dominio público, salvo expresa autorización del Cabildo de Tenerife. Cuando la separación de las vías lo permita se podrán ubicar pilares entre ambas, siempre que la anchura de ésta sea suficiente para que no representen un peligro para la circulación, dotándolas, en su caso, de un dispositivo de contención de vehículos.

El gálibo sobre la calzada, tanto durante la ejecución de la obra como después de ella, será fijado por el Cabildo de Tenerife.

Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

6. Pasos subterráneos. La cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de paso y la rasante de la plataforma de la línea ferroviaria será fijada por el Cabildo de Tenerife.

7. Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

8. Vertederos. No se autorizarán en ningún caso.

9. La ejecución de obras y la implantación de usos en las zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas deberán ajustarse a los condicionantes derivados de las mismas.

10. Cualquier tipo de edificación u obra descrita en los puntos anteriores sobre un túnel o elementos enterrados pertenecientes al sistema ferroviario requerirá la previa autorización del Cabildo de Tenerife, en dicha autorización se recogerán las medidas de protección que, en su caso, se consideren oportunas para evitar daños y perjuicios

#### DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA

3. Las obras se ejecutarán de acuerdo con el proyecto presentado y, en su caso, con las condiciones impuestas en la autorización, sin interrumpir ni dificultar la circulación por la línea ferroviaria. El titular de la autorización deberá reponer, a su cargo, los elementos de la infraestructura ferroviaria que resulten dañados por la ejecución de las obras, restituyéndolos a las condiciones anteriores de seguridad, funcionalidad y estética.

4. El titular de la autorización pondrá en conocimiento del Cabildo de Tenerife la terminación de las obras, con una antelación mínima de diez días. El Cabildo de Tenerife extenderá un acta de conformidad o, en su caso, hará constar los reparos que considere oportunos, concediendo el plazo necesario para su subsanación. El acta de conformidad de las obras llevará implícito el permiso de utilización de lo construido, sin perjuicio de las licencias de ocupación o uso que puedan resultar exigibles.

#### ARTÍCULO 30. CONDICIONES APLICABLES A ORDENACIONES COLINDANTES

1. Vallado: En el área delimitada por la zona de dominio público y la línea límite de edificación sólo se podrán autorizar cerramientos totalmente diáfanos sobre piquetes sin cimiento de fábrica. La reconstrucción de cerramientos existentes se hará con arreglo a las condiciones que se impondrán si fueran de nueva construcción, salvo las operaciones de mera reparación y conservación.

Cuando resulte necesario el retranqueo de cerramientos por exigencias derivadas de la construcción de nuevas vías u otros motivos de interés público, se podrán reponer en las mismas condiciones existentes antes de la formulación del proyecto de obra, en cuanto a su estructura y distancia a la arista exterior de la explanación, garantizándose, en todo caso, que el cerramiento se sitúa fuera de la zona de dominio público y que no resultan mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación ferroviaria.

2. Cruces: No se permiten los cruces a nivel. Las obras correspondientes a cruces subterráneos que se autoricen se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones posibles a la circulación, dejarán la explanada y la vía en sus condiciones anteriores, y tendrán la debida resistencia, fijándose, por el Cabildo de Tenerife, la cota mínima de resguardo entre la clave del paso subterráneo y la rasante de la plataforma ferroviaria. Salvo justificación suficiente, no se autorizarán cruces a cielo abierto, debiéndose efectuar el cruce mediante mina, túnel o perforación mecánica subterránea. También se podrán utilizar para el cruce las obras de paso o desague de las líneas ferroviarias, siempre que se asegure el adecuado mantenimiento de sus condiciones funcionales y estructurales.

a la infraestructura ferroviaria, a la seguridad de la circulación y a la adecuada explotación del servicio.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 4. NORMATIVA



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 4. NORMATIVA

