

### 3. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

#### 3.1. CONDICIONANTES TERRITORIALES

##### 3.1.1. Marco general

Se han analizado hasta aquí todos los elementos constitutivos del soporte territorial objeto de planificación, partiendo de las características físicas y los valores naturales, hasta llegar al examen de las redes de transporte existentes y de su funcionalidad, pasando por el modo de implantación territorial de los asentamientos y de las actividades económicas.

Con todo ello, se logra una visión integral del territorio, de sus puntos débiles y de sus fortalezas, que permite plantear un escenario realista en el que detectar las oportunidades que pueden surgir de la implantación de la nueva infraestructura ferroviaria. A partir de aquí es posible inferir los criterios más apropiados que habrán de guiar los futuros desarrollos y tendencias del uso del territorio.

Además de la detección de esas nuevas oportunidades, el principal objeto del PTEOI de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía, desde la perspectiva de la ordenación territorial, puede sintetizarse en la contribución a un modelo territorial más equilibrado y sostenible, a un uso más ordenado del suelo por parte, tanto de la propia infraestructura, como del resto de los posibles nuevos crecimientos propiciados por la nueva accesibilidad o elementos de implantación territorial a los que aquélla pueda dar paso. No ha de olvidarse que la Operación Singular Estructurante propuesta por el PIOT en el futuro puerto de Fonsalía va mucho más allá de la mera infraestructura portuaria, cuya trascendencia territorial y funcional es indiscutible, si no que además, la Operación se plantea en su conjunto como una estrategia de creación de una nueva centralidad comarcal en el entorno de Alcalá-Playa de San Juan, con capacidad para vertebrar y articular el desarrollo del sector occidental de la isla. La inserción de la nueva estructura ferroviaria en el modelo territorial propuesto constituye sin duda su primer gran reto.

A partir de los elementos analizados hasta el momento, se dibuja un territorio de características peculiares, más allá de la conocida y condicionante insularidad.

En primer lugar, por seguir el orden en que se ha llevado a cabo el análisis, destaca el soporte físico de las actividades insulares, un territorio volcánico de escarpados relieves que se desarrolla desde el nivel del mar hasta los 3.718 m de la cumbre del Teide, en el que son muy numerosos los espacios protegidos que reconocen la singularidad y fragilidad de sus ecosistemas. Desde este punto de vista, la implantación de infraestructuras lineales es técnica y ambientalmente compleja. Cabe recordar, sin embargo, que el corredor en el que se desarrollará la futura

infraestructura ferroviaria ha sufrido importantes modificaciones en sus características naturales. Aunque ni los recursos edafológicos ni la climatología del sector meridional de Tenerife propician el desarrollo de una agricultura de alta rentabilidad, lo cierto es que el paisaje actualmente perceptible en dicho corredor es eminentemente agrícola. A las modificaciones introducidas por las actividades primarias (agricultura, pero también pastoreo) tradicionales, se añade desde mediados y sobre todo desde finales del siglo XX una creciente ocupación del espacio, inicialmente litoral, pero con cada vez mayor penetración interior, por desarrollos turísticos, y en concreto en el caso de Guía de Isora, por infraestructuras deportivo-recreativas también altamente consumidoras de espacio, como son los campos de golf. Por todo ello es posible afirmar que las muestras de naturalidad, en definitiva los paisajes naturales, son escasos y por ello especialmente valiosos.

Cuando el sector turístico toma las riendas de la economía insular, además de las fuertes implicaciones económicas y sociales que conlleva, se produce una translocación de los modos de poblamiento. A las medianías tradicionales en las que se alternan núcleos y poblamiento disperso, se añaden los núcleos costeros que vienen a explotar el nuevo recurso económico. Este proceso se ha producido de forma espectacular en el Sur de la Isla, de modo que algunos centros litorales han crecido desmesuradamente, llegando a colocarse en los primeros puestos de la jerarquía de núcleos urbanos, compitiendo con la capital y las ciudades que lideran la jerarquía insular. Este fenómeno es muy apreciable tanto desde el punto de vista demográfico, como económico y territorial en el Sur de Tenerife, especialmente en la zona de Los Cristianos y las Américas. Menos espectacular en sus manifestaciones, quizás por su carácter pionero a escala insular, también aparece en el Norte insular, vinculado inicialmente al Puerto de la Cruz y extendiéndose en la actualidad hasta la Orotava.

La comarca suroeste, en la que se inscribe el nuevo corredor ferroviario participa de estos procesos territoriales, aunque con mucho menor dinamismo e intensidad que en los municipios más meridionales. En este territorio, como ya se ha señalado con anterioridad, conviven la agricultura tradicional (en franco retroceso), la agricultura intensiva y una explotación turística que desde los centros litorales se irradia hacia el eje de medianías. Es decir, que en el conjunto insular presenta una cierta debilidad funcional, sin que las potencialidades de desarrollo económico y territorial hayan sido aprovechadas de forma eficiente hasta el momento.

Progresivamente, conforme se generaliza y difunde el crecimiento económico, la urbanización y, con ella, la necesidad de infraestructuras de comunicación viaria, único modo de transporte terrestre de la isla, se acrecienta, hasta alcanzar una de las más altas relaciones de kilómetros de viario por habitante del país. En el

corredor Suroeste, la red viaria se estructura en dos ejes longitudinales: el de medianías, que une los principales núcleos de población y el eje litoral, tramándose las relaciones transversales a través de múltiples carreteras locales. Sin embargo, no por denso constituye un sistema eficiente. Por el contrario y a pesar de que la red de carreteras puede calificarse como buena, la gran concentración del empleo en los núcleos turísticos, esencialmente del Sur provoca que el nivel de servicio alcanzado por la red viaria no sea el adecuado. La disociación entre lugar de residencia y lugar de trabajo está en el origen de esta ineficiencia.

Este contexto de una economía altamente dependiente del sector turístico, con desequilibrios territoriales entre las zonas residenciales y los lugares en los que se concentra la oferta de trabajo y un sistema viario de transporte que, debido a las altas tasas de motorización y a la dispersión residencial, se encuentra muy cercano a la saturación en determinados puntos, es el escenario en el que se plantea la necesidad de corregir la dotación insular de infraestructuras de transporte, mediante la construcción de sistemas guiados colectivos.

Con el planteamiento de modos alternativos desde el propio Plan Insular, se trata de atajar los problemas de transporte que existen en la actualidad en la isla, provocados por las relaciones entre núcleos y las necesidades de movilidad que generan, unido a una red con algunas deficiencias e insuficiente en relación con el grado de motorización. A modo de ejemplo, cabe señalar que el nivel de motorización de los habitantes de Tenerife alcanza los 560 vehículos/1.000 hab, frente a los 340 vehículos/1.000 hab en la Comunidad de Madrid, desequilibrio que desde el punto de vista territorial se acentúa si se considera que en el primer caso el poblamiento es disperso y en el segundo altamente concentrado.

### 3.1.1.1. Ordenación del territorio y red viaria

Es notorio que el territorio insular tiene una estructura de asentamientos dispersa. La elevada densidad de viario promueve el asentamiento diseminado de la edificación residencial, ciclo que se retroalimenta y que permite afirmar que *“una mayor accesibilidad de un territorio fomenta la ocupación y el uso del mismo y a la inversa”*.

Este hecho resulta fundamental en las políticas de ordenación del territorio de cara a fomentar y/o restringir ocupaciones y usos del suelo, y como consecuencia de ello aumentar o disminuir los viajes motorizados generados o atraídos por un territorio concreto y también su Reparto Modal<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Acerca de los Viajes que tienen su origen o su destino en el domicilio del Viajero, se dice que son Viajes Generados por el domicilio y se dice que son Viajes Atraídos por el extremo contrario, todo ello con independencia del sentido concreto que tenga el Viaje.

La distribución de la población en el territorio tiene una influencia directa en el modo de la realización de viajes en general, de tal forma que aquellas zonas más dispersas generan mayor número de viajes motorizados.

En la isla se pueden distinguir dos sistemas viarios complementarios:

- Un anillo litoral (corredor insular según el PIOT) con características de altas prestaciones (autovía) continuo entre Los Realejos y Adeje (TF-1 y posteriormente TF-47) pero aún sin cerrar en la zona Suroeste aunque las obras se encuentran en curso y cuya finalización se prevé antes del año 2016, entre Adeje y Santiago del Teide y el corredor de enlace con el Puerto de Fonsalía.
- Un anillo de medianías que conecta el sistema de núcleos tradicionales que, dadas sus condiciones de trazado generalmente sirve a viajes intracomarcales de corto recorrido. En la vertiente Norte también se repite este esquema.

Las mejores prestaciones del anillo litoral ha favorecido la aparición de asentamientos en sus márgenes y, a pesar de las carreteras de conexión medianías-costa, sin buenas prestaciones dadas las elevadas pendientes que la isla presenta en esta dirección, acentúan la pérdida de competitividad de los núcleos de medianías y la decadencia del anillo que se sitúa a este nivel.

El uso de anillo de medianías es directamente proporcional a la distancia entre las poblaciones que sirve dado que a medida que esta aumenta es mayor la competitividad del anillo litoral al tener mejores prestaciones (velocidad y capacidad).

El cierre completo del anillo insular supondrá un descenso en el número de viajes que cargan la TF-47 y la TF-82 en el corredor en estudio por cuanto pasarán a utilizar el nuevo corredor insular. En esta nueva vía también habrá viajes entre las zonas Norte y Sur que hoy se realizan a través del corredor insular en el este de la isla, atravesando el área metropolitana, con una importancia notable en el conjunto de movilidad de la comarca.

En la zona afectada por el corredor en estudio se puede afirmar que existe una amplia oferta en cuanto a longitud de carreteras pero no en cuanto a prestaciones en la misma. Incluso el propio corredor insular ha perdido funcionalidad no sólo debido al tráfico que soporta sino como consecuencia de la excesiva presión de las edificaciones en sus márgenes que han hecho que en gran parte de su recorrido se asemeje más a una carretera multicarril en entorno urbano que a una autovía, con enlaces muy próximos y carriles de cambio de velocidad sin las dimensiones adecuadas. Evidentemente todo ello supone una disminución efectiva en la seguridad y comodidad en la conducción.



### 3.1.1.2. Utilización y prestaciones de la Red viaria

La red viaria de la zonas soporta intensidades diarias de circulación medias, sin bajos niveles de servicio salvo en el eje principal, la TF-47 con velocidades medias bajas y frecuentes congestiones en hora punta especialmente en las travesías de población (Playa San Juan, Alcalá y Puerto de Santiago).

La causa principal de la pérdida de prestaciones en la vía: incomodidad, velocidades bajas se debe básicamente a dos motivos:

- Escasa capacidad de la sección
- Existencia de elevados tráfic de agitación debido al entorno urbano en los márgenes inmediatos de las carreteras.

Salvo en la TF-1 el resto de vías tienen un evidente problema de presión edificatoria en los márgenes que en muchos casos suponen restricciones evidentes a la capacidad: estrechamientos, accesos a comercios sin regulación, aparcamientos en los márgenes sin ordenación.

Hay una relación directa entre la cantidad de viajes por macrozonas obtenido de la EDM y las intensidades medias diarias de circulación de las carreteras tinerfeñas.

#### LA COMARCA SUROESTE

La comarca Suroeste tiene una gran relación de viajes con la comarca de Abona, especialmente en la zona de Adeje. Los núcleos tradicionales, en las medianías han ido perdiendo peso frente a los núcleos costeros, asociados al turismo aunque siguen experimentando crecimiento gracias a un menor coste del suelo que permite ofrecer una oferta de residencia más atractiva que la zona costera y polarizando con ello las actividades.

La estructura viaria se sostiene en dos ejes longitudinales (costero y de medianías), que se comunican entre sí por vías que han de superar las elevadas pendientes y que basándose en antiguos caminos tienen escasas prestaciones en cuanto a velocidad, seguridad y confort. Las relaciones costa-cumbre también se apoyan en gran medida en el eje longitudinal costero, con intensidades superiores a 27.000 vehículos en la TF-47 entre Adeje y Callao Salvaje sobre una carretera convencional de dos carriles de circulación lo que supone serios problemas de funcionalidad y congestiones. El cierre del anillo insular y el ramal de acceso al futuro Puerto de Fonsalía, entre Playa San Juan y Alcalá supondrá una mejora considerable en los tráfic de la zona, siendo la comarca que mayor beneficio obtendrá de su ejecución, al responder al sentido de la mayor parte de los viajes.

La TF-1 es la vía de mayor capacidad en la comarca, tiene su origen en Santa Cruz de Tenerife y finaliza en la rotonda de Armeñime, donde se desdobra en la TF-47 y la TF-82. Tiene dos calzadas separadas con dos carriles en ambos sentidos. Las plataformas tienen una anchura de 9 metros (2 carriles de 3,5 m cada uno y arcén derecho de 2 m). El flujo de vehículos alcanza los 53.000 vehículos en su tramo inicial.

**Ilustración 2.71. TF-1.**



La TF-47 (carretera de Armeñime a Puerto de Santiago) es una vía de dos sentidos de circulación y un único carril por sentido con prácticamente inexistencia de arcenes a ambos márgenes de la calzada. La anchura media por carril varía desde los 3 m hasta los 3,5 m. El mayor flujo de vehículos se produce al atravesar el núcleo de Armeñime, superándose los 27.000 veh/día. En cuanto al volumen de vehículos pesados que circulan por esta vía, comentar que prácticamente se supera el 5% con respecto al total de la IMD en todo su trazado.

**Ilustración 2.72. TF-47.**



La TF-82 (carretera de Icod a Armeñime) al igual que la TF-47 es una vía con un carril por sentido de circulación. Presenta tramos con una pendiente superior al 7%. Esta vía prácticamente discurre paralela a la TF-47, la diferencia está en que esta atraviesa los núcleos de las medianías de los municipios de la comarca suroeste. La IMD de esta vía es inferior a la de la TF-47, pues en esta ocasión el máximo flujo diario de vehículos no supera los 17.000 veh/día.

**Ilustración 2.73. TF-82.**



La TF-465 es una vía de unos 12 Km de longitud que conecta la TF-47 con la TF-82 (Vera de Erques), dándole conexión a la zona costera y de las medianías del municipio de Guía de Isora). Su trazado es totalmente sinusoidal. Tal y como ya se ha comentado, al ser una vía cuyo trazado discurre perpendicularmente a la costa, presenta elevadas pendientes. La máxima intensidad de vehículos se alcanza por encima de la TF-82, con apenas 800 veh/día.

**Ilustración 2.74. TF-465.**



Al igual que la vía descrita anteriormente, la TF-463 (carretera de Guía de Isora a Playa de Santiago) presenta similares características no sólo geométricas sino funcionales. Por un lado, y debido a la orografía del terreno, cuenta con un trazado transversal a la costa, mientras que desde el punto de vista funcional sirve de conexión entre los núcleos costeros y de medianías. La diferencia entre ambas vías está en la intensidad de vehículos, si bien en la primera de ellas no se alcanzaban los 800 veh/día, en esta vía TF-463 se superan los 1.700 veh/día, siendo, aún así, intensidades de circulación muy bajas.

**Ilustración 2.75. TF-463.**



A modo orientativo se presenta una tabla con los tiempos de viaje en hora punta (7 a 9 de la mañana) entre algunas de las cabeceras comarcales de la zona sur de la isla.

**Tabla 2.90. Tiempos de viaje en vehículo privado**

Origen viaje	Destino viaje	Tiempo viaje en vp (min)	Distancia por el camino más rápido en vp(km)	Velocidad media en vp (km/hora)
Icod de los Vinos	<b>Guía de Isora</b>	46,77	36,29	46,56
<b>Guía de Isora</b>	<b>Adeje</b>	30,79	24,69	48,12
<b>Adeje</b>	San Isidro	23,74	20,44	51,68
San Isidro	El Porís de Abona	20,70	21,00	60,86
El Porís de Abona	Candelaria	26,99	30,13	66,99
Candelaria	Santa Cruz de Tenerife	25,57	22,49	52,78

Fuente: Elaboración propia a partir de Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

### 3.1.1.3. Actuaciones previstas en la Red viaria

En este apartado se pretende dar una aproximación de las principales actuaciones previstas en la mejora de la infraestructura viaria, principalmente desde el punto de vista de la planificación pues no todas las actuaciones que se presentan cuentan con financiación e incluso proyecto de ejecución en el momento de redacción del presente documento.

Entre las actuaciones previstas habría que diferenciar dos tipos de obra:

- Mejora de carreteras existentes
- Nuevas carreteras

Dentro del primer tipo cabe señalar:

- La ampliación a 3 carriles por sentido en la TF-1 entre San Isidro y Adeje, actualmente proceso de elaboración del proyecto de trazado y cuya puesta en servicio podría considerarse para el año 2016.



Entre las actuaciones en carreteras de nuevo trazado cabe mencionar:

- el Cierre del anillo insular, dividido en tres tramos, el primero de los cuales se inscribe en la zona de estudio: Adeje- Santiago del Teide. Los otros dos tramos son: Santiago del Teide-Icod de los Vinos e Icod de los Vinos-San Juan de la Rambla. Los dos primeros tramos están actualmente en ejecución y su finalización será anterior al escenario del año 2016. El tercer tramo está en fase de redacción de proyecto constructivo previéndose que su finalización también esté antes del año 2016. Para completar el anillo insular con características de autovía restaría el tramo San Juan de la Rambla-Los Realejos en el Norte cuyo trazado plantea mayores problemas debido a la protección de las zonas atravesadas y cuya ejecución parece más tardía.
- Ramal de Fonsalía, que partiendo desde el corredor insular dará acceso al futuro Puerto de Fonsalía y la Operación Singular Estructurante prevista en el PIOT.

La consideración de una única horizonte temporal 2016 como fecha de puesta en servicio de las vías anteriormente mencionadas responde no tanto a la precisión de la finalización de las obras como que en este horizonte se cumplen dos hitos:

- Consideración del escenario de evaluación considerado en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte en la Isla de Tenerife.
- Finalización del actual Convenio de financiación de carreteras entre el Gobierno de Canarias y el Gobierno de España.

Todas estas actuaciones supondrán mejoras en los tiempos de viaje, comodidad y seguridad especialmente para el vehículo privado aunque también supondrá una mejora para el transporte público que comparte la infraestructura.

#### 3.1.1.4. La red viaria y el transporte público

La red viaria analizada anteriormente desde un punto de vista de su utilización en general supone el soporte donde se sustenta el 77 % del transporte público de los residentes en la isla de Tenerife (el 23% restante corresponde al tranvía) de acuerdo al siguiente reparto:

- Guagua regular: 53,1%
- Guagua especial: 15,6%
- Taxi: 8,2%

Respecto a los turistas, el uso de la infraestructura viaria supone prácticamente el 100% del total del transporte público, pues el uso del tranvía es muy escaso, y se reparte de la siguiente manera:

- Guagua regular: 24,9%
- Guagua especial: 63%
- Taxi: 12,1%

Estos porcentajes suponen un total de unos 155.000 viajes/día, que junto con los realizados por los residentes (257.000) suponen un 22,9% del total de viajes que soporta la infraestructura viaria insular. Es un porcentaje que por sí mismo, independientemente de los menores costes unitarios del transporte público y los beneficios ambientales frente al vehículo privado, es relevante para que el transporte público sea considerado en la concepción, diseño y explotación de la red viaria.

La introducción del tranvía no afecta al área en estudio pero ha supuesto un cambio en la tendencia negativa en cuanto a la pérdida de viajeros del transporte público. El tranvía ha conseguido reducir unos 11.600 viajes/día que antes se realizaban en automóvil lo que supone en la práctica disminuir unos 9.000 vehículos/día de los aforos registrados en el viario metropolitano (coeficiente de ocupación de vehículos de 1,31 obtenido en la EDM 2008).

Dada la capacidad de transporte del tranvía y del futuro tren y sus características de funcionamiento es necesario que las guaguas se constituyan en colectoras/distribuidoras de viajeros en aquellas zonas donde ya opera o está previsto que lo haga el tranvía o el tren y que lo hagan garantizando las prestaciones del viaje completo, no sólo de la etapa en modo ferroviario. En aquellas zonas donde no operen los modos ferroviarios y la demanda lo exija también habrá que mejorar las prestaciones de fiabilidad y velocidad.

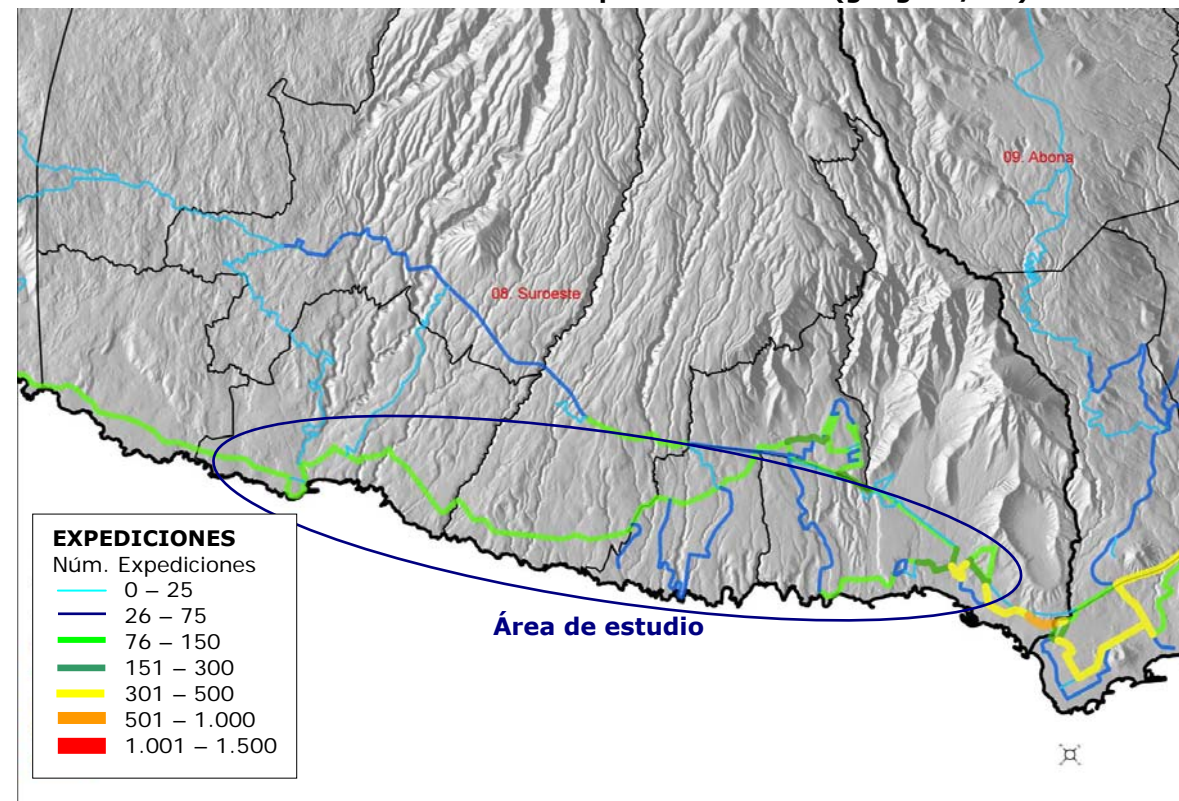
Entre las medidas de diseño y operativas habitualmente utilizadas para dotar de mayor competitividad al transporte público se pueden destacar las siguientes:

- Carriles –bus-taxi
- Carriles- bus –VAO
- Priorización semafórica
- Carriles exclusivos en intersecciones congestionadas
- Diseño adecuado de las paradas
- Itinerarios peatonales seguros hasta las paradas

Tras la “falta de aparcamiento en destino” son los “atascos” la causa que inclina al viajero que dispone de automóvil por el transporte público. El mejorar las prestaciones del transporte público (velocidad y fiabilidad) potenciaría una mayor utilización.

En la isla de Tenerife no existe un plan específico de actuación en este sentido sin que sea posible destacar más que alguna actuación aislada.

**Ilustración 2.76. Número de Expediciones al día (guaguas/día)**



Fuente: Elaboración propia a partir de Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Entre los corredores con mayor intensidad de circulación de guaguas en la zona Suroeste de la isla destaca la TF-1, la TF-47 y la TF82, en orden decreciente, con valores máximos de 3.400, 1.200 y 570 viajeros /día respectivamente. No obstante no se considera que sea necesario el establecer preferencias de paso pues la velocidad comercial no se excesivamente perjudicada por las condiciones del tráfico.

Dentro de este epígrafe es conveniente señalar que el funcionamiento del transporte público en el marco del viario no sólo depende del espacio destinado para la circulación en la calzada sino también de las condiciones en que se produce

el acercamiento y parada de los vehículos y de los espacios destinados al peatón que accede al transporte público, es decir, acondicionamiento de aceras y paradas en condiciones seguras y confortables. En ese sentido pese a la mejora en los últimos años en la red de paradas de transporte público abundan las que se encuentran en sitios con malas condiciones de accesibilidad para los vehículos y los usuarios, entre aparcamientos de vehículos sin plataformas en las paradas, con longitudes insuficientes en casi todos los casos, en arcones de carreteras, sin equipamiento suficiente (marquesinas, información), con aceras insuficientes y bajas, etc.

### 3.1.2. Las instalaciones de intercambio modal

La premisa de lograr una movilidad de la población en un marco de sostenibilidad y eficacia se constituye como uno de los retos actuales del sistema de transportes. Los diversos modos de transporte han de dejar de considerarse competidores para constituirse en modos complementarios en el ámbito de sus respectivas posibilidades, aprovechando las ventajas y peculiaridades de cada uno de ellos para competir en confort, velocidad y flexibilidad con el vehículo privado.

En la zona de estudio así como en el ámbito insular el automóvil privado se ha erigido como el medio más flexible para los desplazamientos no sólo interurbanos sino también urbanos debido a que ofrece un servicio puerta a puerta (viaje completo) pese la pérdida de eficacia que supone la búsqueda de aparcamiento y la congestión. La guagua participa de la misma congestión.

Desde hace un par de años, en el ámbito del transporte terrestre, la guagua ha de dejado de ser el único medio de transporte público terrestre masivo ya que también se ha incorporado el tranvía que permite combinar la flexibilidad del primero con la capacidad de transporte y fiabilidad dentro del tejido urbano del segundo.

La próxima incorporación del tren, debido a su alta capacidad de transporte y velocidad y su escasa flexibilidad de adaptación al entorno se constituirá como el principal modo de transporte para un gran número de usuarios, no sólo entre los grandes núcleos urbanos insulares sino sobre todo para aquellos que deben desplazarse desde el exterior de éstos, ámbito donde son menos competitivos pero también donde se realizan un gran número de viajes que podrán dividirse en dos etapas: guagua+tren o incluso Vehículo privado+tren para aquellas zonas con peor servicio de guaguas debido a la dispersión.

#### 3.1.2.1. Limitaciones operativas y potencialidades

El desarrollo de la intermodalidad en la zona suroeste de la isla de Tenerife se ve frenada por los siguientes elementos:

- Deficiencias en las conexiones entre modos y falta de terminales de intercambio modal. La explotación de los servicios se hace de forma independiente, obligando a los usuarios a esperas y traslados entre paradas que podrían evitarse. Las terminales portuarias y aeroportuarias no siempre tienen acceso fácil al transporte público terrestre aunque en general suelen disponer de aparcamiento lo que permite buenas conexiones con el vehículo privado.
- Servicios y reglamentación independientes para cada modo: No se considera la cadena de transporte hasta el destino final, lo cual requiere un gran y efectivo control de la gestión. Los servicios operan de forma independiente teniendo unos mayor fiabilidad que otros. No existe la posibilidad de considerar el trayecto único con un coste global para el usuario salvo en tranvía y guagua y en el uso del intercambiador de Santa Cruz donde es posible estacionar el vehículo de forma bonificada y coger la guagua.
- Reglamentación independiente: la normativa no profundiza, más allá de directrices y recomendaciones que favorezcan la intermodalidad, en cuestiones de cómo los medios de transporte deben resolver las conexiones con otros modos.

Existen fortalezas que apoyan una política de fomento de la intermodalidad, entre las que cabe enumerar:

- Escasa competitividad histórica entre modos, y pocos operadores en cada modo. Este aspecto que ha sufrido un cambio con la aparición del tranvía y se acentuará con el tren en relación a las guaguas no parece suponer un problema pues ambos operadores son conscientes en trabajar más en el concepto de complementariedad que en el de competencia.
- Acuerdo entre administración y operadores sobre la necesidad de fomentar la intermodalidad, reflejado en los últimos documentos de planificación desarrollados (Directrices, PIOT, Planes Territoriales Especiales, Ley de Ordenación del Transporte terrestre).
- Los viajes interiores se suelen realizar con poco equipaje disminuyendo la necesidad de servicios anexos para gestionarlo que quedarían reducidos a las conexiones con puertos y aeropuertos.

### 3.1.2.2. Objetivos básicos

La optimización de la intermodalidad en la zona suroeste de la isla de Tenerife se debe basar en:

- Optimización de los servicios en cada modo, utilizando cada medio de transporte de una forma pujante en aquellas zonas geográficas y atendiendo las relaciones donde resulte más competitivo.
- Consideración del viaje en conjunto, sin que los usuarios perciban una falta de continuidad al realizar los cambios entre modos. Para conseguirlo son importantes las políticas de ordenación territorial y el urbanismo: la ubicación de las principales estaciones de tren, tranvía, estaciones de guaguas y aparcamientos deben permitir el intercambio entre el automóvil privado y el transporte público, añadiendo otros servicios como pueden ser los comercios aprovechando los flujos de personas.
- La creación de aparcamientos de disuasión en contacto con los principales modos de transporte y con buen acceso a pie y en bicicleta en el caso de estar cercanos a núcleos urbanos y al corredor insular (Adeje, Fonsalía, Playa San Juan, Guía de Isora). De esta manera se favorece el acceso y dispersión desde varios medios de transporte.
- Desarrollo de los sistemas de billete único: favoreciendo la transparencia de las tarifas entre operadores y modos para facilitar el tránsito entre modos y medios. Es una oportunidad para incluir los servicios integrados como pueden ser "tren + taxi", "tren + avión interinsular". La integración tarifaria entre la guagua y el tranvía hoy ya funcionan correctamente en el área metropolitana.

Surgen así los intercambiadores como los puntos donde los pasajeros cambian de modo y/o medio de transporte y donde coinciden diferentes operadores. Estos intercambiadores habrán de cumplir unos objetivos que es posible concretar en dos:

- Conectar los modos de transporte alimentadores (guagua + vehículo privado + no motorizados) con los modos estructurantes (tren) del sistema de transporte de forma que se reduzcan los recorridos en los modos alimentadores y que la mayor parte del viaje se haga en modos de mayor capacidad y rapidez. En los corredores con problemas de fiabilidad a causa de la congestión en los tiempos hay que considerar la posibilidad de realizar el viaje separadamente de la circulación viaria.
- Incrementar la accesibilidad a los centros de atracción de viajes, aumentando el número de oportunidades (económicas, comerciales, laborales, de ocio, etc.) accesibles a través del sistema de transporte y la comodidad para llegar a ellas, haciendo más cómodas y provechosas las esperas.



### 3.1.2.3. Análisis comarcal

La comarca Suroeste dispone de dos estaciones de guaguas, en la zona turística de Adeje y en Guía de Isora, ambas sin aparcamiento pero bien localizadas en el entorno urbano y en relación con las actividades del entorno, especialmente para la captación de viajes a pie en esos núcleos.

Cuatro son los aspectos que determinan las posibilidades de optimización de la intermodalidad en la Comarca Suroeste:

- La masiva atracción de viajes hacia la zona turística de Adeje-Arona.
- La masiva utilización del eje longitudinal como eje de comunicación.
- La entrada en servicio del cierre del anillo insular.
- El futuro puerto de Fonsalía y el ramal de acceso desde el anillo insular.

A partir de esto es posible determinar dos localizaciones con posibilidades de realización de intercambio modal de diferente nivel:

En un primer nivel se sitúa la zona turística de Adeje-Arona, en las inmediaciones de la estación actual, que habrá de servir a la zona de Adeje Casco, Callao Salvaje, La Caleta y las zonas de medianías cercanas al corredor insular y para conexión de toda la comarca con el resto de la isla y que podría combinar el vehículos privado, las guaguas y el tren del sur. Pese a ser una zona con predominancia de viajes atraídos más que generados combina una ubicación cercana a la TF-1 con las posibilidades de utilización como estación de destino, con facilidad para los desplazamientos no motorizados hacia los centros de actividad.

En un segundo nivel la zona del Puerto de Fonsalía, que daría servicio a la zona de Santiago del Teide, Los Gigantes, Playa La Arena, Alcalá y Puerto San Juan para conexiones con el intercambiador de Adeje y con la zona de medianías. La dotación de equipamientos prevista en el PIOT daría mayor número de oportunidades a los viajeros de optimizar el viaje.

El escaso número de viajes más allá de la comarca de Abona desde las zonas de movilidad que quedarían servidas por un intercambiador en el Puerto de Fonsalía justifican su subordinación al de la zona turística de Adeje.

