

2. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS

2.1. OBJETIVOS GENERALES

El objetivo principal que guía la actuación del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras (PTEOI) de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía es la incorporación de la Operación Singular Estructurante del mismo nombre al modo de transporte ferroviario establecido con anterioridad en el PTEOI del tren del Sur.

Este objetivo principal se construye a partir de otros relacionados con la planificación y con el transporte en el conjunto de la isla de Tenerife, dentro de una óptica que se sitúa dentro de los dictados de la sostenibilidad, por medio de la racionalización del consumo de recursos a través de la eficiencia en la planificación y en el funcionamiento de los sistemas de transporte. Confluyen en el objetivo principal, por tanto, elementos de los ejes social, ambiental y económico. Un ferrocarril competitivo permitirá mejorar el rendimiento energético, reducir la accidentabilidad y disminuir los impactos sobre el medio ambiente.

Los objetivos sectoriales se han agrupado en ambientales, territoriales, de transporte y socioeconómicos, aunque su separación real no sea tan tajante, ya que en muchos casos están interrelacionados. Por ejemplo, el caso de la fragmentación del territorio tiene componentes territoriales, pero también ambientales.

Las directrices generales de actuación vienen en buena medida determinadas tanto en el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y la Ley de Espacios Naturales de Canarias, como por el PIOT de Tenerife anteriormente mencionados, tanto en lo que se refiere a la política de transporte terrestre, como a su concreción en las infraestructuras ferroviarias.

2.1.1. Objetivos de transporte

Teniendo en cuenta el objetivo principal del Plan, debe plantearse como punto de partida una serie de objetivos directamente relacionados con el transporte. Con ellos se pretende iniciar el largo proceso de transformación hacia un transporte sostenible, de acuerdo con las políticas que, en este sentido, están siendo impulsadas desde la Unión Europea cuyos dos principales objetivos son: 1) disociar el crecimiento del transporte del crecimiento económico y 2) reducir la cuota del transporte por carretera en beneficio del transporte por ferrocarril y barco, y, en general, del transporte público. Las peculiaridades geográficas insulares hacen del primer objetivo algo complejo que deberá plantearse en un horizonte más lejano, sin embargo es más asequible el segundo.

Como objetivos generales de transporte se plantea:

- Impulsar el desarrollo de la intermodalidad en el transporte y equilibrar el uso entre los diferentes modos, haciéndolos complementarios.
- Discriminar positivamente la utilización del transporte público.
- Eliminar los desplazamientos innecesarios mediante la gestión de la demanda.

Lógicamente, las líneas maestras que han de guiar el planteamiento del presente PTEOI son las mismas que guiaron las del PTEOIE del Tren del Sur, del que sólo es una ampliación y que están en sintonía con los objetivos de la política de movilidad y de transporte para Canarias.

En lo que se refiere a la implantación de nuevas infraestructuras ferroviarias los objetivos esenciales a cubrir son:

- La implantación de un modo de transporte alternativo que ofrezca rapidez, comodidad y fiabilidad a sus usuarios, en aquellos ejes de comunicaciones que se caracterizan en la actualidad por elevados niveles de congestión.
- Incrementar la participación del transporte público en la movilidad en dichos corredores, atrayendo usuarios del transporte privado.
- Potenciar la movilidad entre los núcleos poblacionales más importantes y con mayor expansión de la isla.
- Proporcionar una mayor y mejor accesibilidad de la población a sus lugares de trabajo y a los servicios.
- Aumentar la seguridad en el transporte.

2.1.2. Objetivos territoriales

El modelo de ordenación territorial propuesto por el PIOT con respecto a la protección de los recursos responde a una estrategia de desarrollo de la isla basada en el equilibrio de la distribución de las actividades de la misma. Todas las disposiciones concernientes a la protección de áreas del territorio derivan de la aplicación de la distribución general de usos, tratada en la Memoria Informativa al hablar de las Áreas de Regulación Homogéneas (ARH).

De manera concreta, los objetivos de carácter territorial están relacionados con la consecución de un elevado grado de cohesión territorial así como con el incremento de la accesibilidad.

- Coordinación de la planificación para mejorar y equilibrar la distribución espacial de las actividades residenciales y socioeconómicas del territorio.
- Coordinación de la ordenación del territorio para ajustar la oferta de transporte a las necesidades de acceso de la población a los servicios básicos.
- Evitar el incremento del grado actual de fragmentación del territorio.

2.1.3. Objetivos ambientales

En relación con los objetivos territoriales, el PIOT propone la protección natural y cultural de la isla como uno de los pilares fundamentales de la ordenación insular. El patrimonio natural está integrado por los recursos naturales, siendo éstos: la atmósfera, las aguas terrestres y marinas, el sustrato edáfico y geológico, la flora y fauna silvestres y marinas, los hábitats naturales y los ecosistemas. El patrimonio histórico está formado por los bienes inmuebles de especial interés histórico, arqueológico, artístico o representativos de las tradiciones y formas de vida de la sociedad tinerfeña. En este sentido, las ARH son claves para sentar las bases de la protección de un área, que por su valor natural, debe ser sustraída a transformaciones ajenas a su naturaleza. La delimitación de las ARH de Protección Ambiental tiene un claro fin de preservación de los valores naturales contenidos en un ámbito determinado.

La protección de los recursos naturales se aborda de una forma global y de una forma específica para cada grupo de recursos, que se concretan en normas de regulación de su uso. Esta protección específica ha de plantearse de diversa forma, según se trate de recursos individualizables como la fauna y la flora, o de recursos que tienen carácter continuo, como la atmósfera, las aguas, el suelo, etc. Los recursos individualizables se incluyen en catálogos insulares, como requisito previo de identificación y salvaguarda, para desarrollar sobre ellos las medidas de ordenación, regulación y actuación específicas destinadas a su protección. A su vez, la protección de los recursos continuos se basa en la prevención de su contaminación y/o degradación por sobreexplotación u otras razones y comprende tanto normas de aplicación directa como criterios para acometer Programas que articulen intervenciones dirigidas a la protección o restauración de áreas o recursos degradados.

Para la protección del patrimonio cultural, se deben incluir en un catálogo de ámbito insular y de carácter urbanístico los bienes que hayan sido declarados “Bienes de Interés Cultural” o hayan sido objeto de incoación de expediente de declaración y aquellos otros que se estime posean un interés insular. Para la protección de los elementos catalogados se cuenta también con Planes de protección y Programas de actuación, que establecen prioridades de actuación.

En este contexto, y en un mayor grado de concreción para el Plan que nos ocupa, los objetivos ambientales están relacionados tanto con el descenso del volumen de tráfico por carretera, derivado de la implantación del modo ferroviario en el corredor objeto del plan, que supondrá la reducción de los principales efectos ambientales directamente derivados de la circulación de los vehículos a motor, como con la integración ambiental de la infraestructura, relacionada con la protección de los recursos naturales y culturales y con la minimización de los impactos inevitables. Así, los principales objetivos planteados son:

- Reducción de la congestión viaria y, por tanto, de los niveles de contaminación atmosférica producidos por la emisión de gases y ruido.
- Preservación de la conectividad entre espacios de elevado interés ambiental en orden al mantenimiento de la biodiversidad.
- Reducción a medio-largo plazo del consumo de energías fósiles.
- Integración ambiental del proyecto mediante la aplicación en todas las fases de su desarrollo (proyecto, construcción y explotación) de las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar al máximo los impactos ambientales detectados así como los que, no habiendo sido previstos, puedan aparecer en determinadas circunstancias.
- Conservación de los valores naturales existentes y de los recursos agrícolas.
- Evitar las extracciones ilegales.
- Favorecer la concentración de vertidos en un lugar controlado para evitar su dispersión.

2.1.4. Objetivos socioeconómicos

Desde un planteamiento de sostenibilidad es imprescindible la consideración de los aspectos sociales y económicos, aunque en estrecha relación, incluso a veces imbricados con el resto de los objetivos sectoriales.

- Mejorar y promover una mayor utilización del transporte público. Concienciar a la sociedad, a las instituciones y a las empresas mediante campañas de sensibilización y medidas incentivadoras.
- Facilitar el acceso de toda la población a los servicios y oportunidades, gestionando la demanda de movilidad y acercando la infraestructura a las poblaciones, núcleos y equipamientos a los que tiene que dar servicio.
- Satisfacción de las necesidades de los usuarios que, a cambio de un coste cada vez mayor de la movilidad, tienen derecho a un servicio de calidad y al pleno cumplimiento de sus derechos.
- Internalización progresiva de los costes externos del transporte, especialmente de los medioambientales.

2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL TREN DEL SUR A FONSA LÍA

El objetivo esencial de la nueva línea ferroviaria es incorporar a la Operación Singular Estructurante del puerto y polígono de servicios de Fonsalía a la infraestructura del Tren de Sur, ampliando al mismo tiempo la oferta del modo ferroviario a toda la comarca del suroeste.

Ha de tenerse en cuenta, igualmente, que el PTEOI del Tren del Sur y su ampliación están ligados al PETOIE del Tren Norte. Ambas actuaciones se complementan y consiguen unir el norte y el sur de la isla, atravesando los núcleos más representativos desde el punto de vista de la demanda de viajeros e intentando resolver los problemas de congestión en su red viaria debido a la elevada movilidad que generan.

De la misma forma también ha de tenerse en cuenta el Plan Territorial Parcial que regula la Operación Singular Estructurante del Puerto de Fonsalía, ya que no es posible tramitar ningún instrumento de planeamiento o gestión, así como autorizar cualquier acto de ejecución, hasta la aprobación del correspondiente Plan Territorial Parcial. Por ello todas las actuaciones incluidas en este documento de avance del PTEOI de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía que afecten al ámbito objeto de ordenación del mencionado Plan Territorial Parcial se presentan como sugerencias para ser integrado dentro de esta zona tras la aprobación definitiva del PTP.

Este fin se concreta con la consecución de los siguientes objetivos parciales:

- Reducción de los tiempos de viaje en las relaciones del suroeste insular con los principales núcleos en la vertiente sur de la isla, posibilitando de esta manera la existencia de una oferta altamente competitiva de servicios ferroviarios capaces de captar una cuota de mercado significativa, que contribuya a resolver los graves problemas de movilidad existentes.
- Mejora de la cohesión y vertebración territorial entre las áreas más densamente pobladas de la isla, extendiendo los beneficios obtenidos, si es posible, a toda la superficie insular.
- Las nuevas instalaciones de este ferrocarril interurbano deben permitir el servicio entre los núcleos interconectados con un buen estándar de regularidad, seguridad y confort, de manera que la línea cumpla con el objetivo fundamental de demanda de transporte.

Los objetivos anteriores deben alcanzarse sin que el mantenimiento de la nueva infraestructura lleve asociado cargas que hagan inasumible la explotación desde un punto de vista económico.

Por medio de esta conexión ferroviaria Costa Adeje-Fonsalía, se obtendría un nuevo servicio de transporte colectivo, ofreciendo una infraestructura de buenas prestaciones que suponga una alternativa con elevada capacidad para la captación de viajeros, tanto procedentes de otros modos de transporte como inducidos, potenciando de esta manera el desarrollo de un nuevo modelo de transporte alternativo y complementario a la carretera.

Desde el punto de vista ambiental y de la sostenibilidad, la nueva infraestructura ha de permitir la reducción del impacto que produce la utilización del vehículo privado, contribuyendo a resolver problemas existentes (tales como congestión de tráfico, contaminación del aire, elevados niveles sonoros, accidentes, etc.) y se convertirá en un elemento fundamental para el desarrollo, por parte de las administraciones competentes, de políticas que contribuyan a potenciar el uso del transporte público.