

La Federación Ben Magec-Ecologistas en Acción,

La Coordinadora El Rincón-Ecologistas en Acción,

El Foro de la Movilidad del Valle de La Orotava,

Comparecen en fecha y forma, y de acuerdo con la publicación del Boletín Oficial de Canarias del 31 de diciembre de 2009, presentan las siguientes

ALEGACIONES

AL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL NORTE.

EXPONEN:

1.- CONSIDERACIONES GENERALES:

Para comenzar el análisis, se debe tener en cuenta que de acuerdo a un modelo de desarrollo que se consolidó durante las décadas de los ochenta y noventa, manifestándose en un crecimiento exorbitado del sector terciario en el sur de Tenerife, se segregó la Isla en zonas o polos económicos, ubicados en algunos municipios del Sur y en el área metropolitana Santa Cruz de Tenerife - La Laguna.

El fuerte desarrollo económico del sur ha generado importantes flujos de habitantes que, provenientes del norte de la Isla (más poblado), se desplazan diariamente hacia el sur por motivos de trabajo. Dicho desplazamiento se realiza en un porcentaje muy importante de los casos en vehículo privado, lo cual ha generado importantes problemas de congestión del eje Norte-Sur y sobre todo del tramo Santa Cruz- La Laguna.

Por esta razón, existe la necesidad de satisfacer las demandas de movilidad para aquella población que necesita acceder diariamente (y cada vez más, en virtud de la planificación urbana imperante) a estos polos económicos.

La creación de una nueva infraestructura, de las características de la planteada, y que supondrá un total de gasto económico muy significativo, requiere de un estudio detallado de las verdaderas necesidades a las que se enfrenta actualmente el transporte público en Tenerife. Sólo de esta forma, se podrá valorar completamente si la ejecución de esta obra dará salida a la problemática planteada.

Según lo dispuesto en el **Capítulo I sobre Modelo Territorial, Directriz 48.2a) de la Ley 19/2003, de Directrices de Ordenación General**, se debe planificar hacia “La configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan el acceso de los ciudadanos a unos servicios eficientes y una mejor calidad de vida, la consolidación de unas ciudades más dinámicas, el desarrollo endógeno de las áreas rurales y una mejor y más diferenciada articulación entre el medio rural y el medio urbano, incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad”.

El modelo territorial planteado, y que se reforzaría con esta infraestructura, contradice claramente esta disposición, pues favorece la consolidación de los nodos económicos dispersos dificultando aún más alcanzar el objetivo de decrecer en necesidades de movilidad.

En este caso, la obra que se plantea deja desconectados a varios núcleos de población que continúan teniendo las mismas dificultades de acceso a un medio de transporte público. La dificultad de la dispersión con respecto a la autopista –o en este caso, a la zona donde esté ubicado el tren- se convierte en un importante impedimento a la hora de decidir tomar un transporte público u otro privado.

Resulta destacable que el propio documento de Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Ordenación del Tren del Norte renuncia a corto plazo uno de los principales objetivos de una buena política de movilidad que es disociar el crecimiento del transporte del crecimiento económico y así reducir la necesidad de transporte.

Otro de los problemas de carácter general radica en las características orográficas del territorio. Tenerife constituye un territorio de montaña con un relieve abrupto y escabroso. El macizo volcánico del Teide y la cordillera Dorsal, ocupan la parte central de la Isla y la dividen en dos vertientes: la Norte y la Sur. Además, se distinguen tres niveles de altitud; Cumbre, Medianía y Costa. Esta complicada y accidentada orografía del terreno, no favorece las comunicaciones por tierra y ha influido y determinado notablemente la actual red de infraestructuras de comunicaciones.

A lo hasta ahora expuesto debe añadirse las graves afecciones al paisaje que supondría la ejecución de una obra de las características que tiene la proyectada, tal y como se recoge en los propios documentos expuestos, obra que, además, no cumple con lo establecido en la Ley de Directrices ni en la de Medidas Urgentes sobre la necesidad de protección del paisaje; tampoco se adapta a lo establecido en el documento del Plan de Paisaje del Cabildo. En relación con lo anterior debe tomarse en consideración, además, que el paisaje no es un hecho puntual de la obra, sino que la afección al mismo se ha de analizar en el conjunto del impacto ambiental del proyecto.

2.- ESTUDIO DE ALTERNATIVAS:

2.1. RESPECTO A LA APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL.

El TÍTULO V de las Directrices de Ordenación General se dedica a las Infraestructuras y al Transporte. En relación con el PTEOI del Tren Norte cabe destacar el Capítulo II que tiene por objeto la regulación de las infraestructuras. Entre los principios que se establecen en relación con ellas resultan especialmente relevantes los siguientes:

- *La priorización del uso y utilización más eficiente de las infraestructuras existentes frente a la ejecución de otras nuevas.*
- *El respeto a los valores naturales, económicos, paisajísticos y culturales del territorio en su planificación y diseño.*

El problema principal que se plantea actualmente a la hora de optar por el transporte público, radica en su precariedad. Evidentemente, un mal servicio unido a un déficit en sus infraestructuras no favorece el uso de la guagua (gravísimas carencias en marquesinas, horarios irregulares, ausencia de información sobre horarios, ausencia de carriles guagua que garanticen un servicio fluido e independiente, escasez en número de vehículos etc.).

Por tanto para cumplir uno de los principios fundamentales de las Directrices de Ordenación, la solución al problema debe pasar por mejorar del servicio existente como paso previo a cualquier decisión que implique la destrucción de nuestro frágil territorio así como la exorbitada inversión económica que supondrá la ejecución de un plan ferroviario

De este modo, entendemos que carece de sentido impulsar proyectos ferroviarios si el transporte público en guagua no se encuentra suficientemente desarrollado.

Por otro lado resulta evidente que la realización de la infraestructura necesaria para el tren del norte no se caracteriza por respetar los valores naturales, paisajísticos y culturales del territorio y que se deben desarrollar aquellas alternativas que generen un menor impacto ambiental y supongan un menor consumo de los recursos, incluido el suelo y los materiales.

2.2. RESPECTO A LA COHERENCIA CON LA PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE.

Una de las principales conclusiones del diagnóstico realizado sobre el sistema transporte y de la movilidad en la isla de Tenerife es la que detecta los problemas de saturación existentes que evidencian la necesidad de buscar soluciones de transporte. En este

contexto, y como solución a estos problemas aparecen dentro de la planificación insular múltiples actuaciones en la red viaria de Tenerife como son:

- El cierre completo del anillo insular desde Adeje hasta Los Realejos que supondrá un descenso en el número de viajes que cargan la TF-5 en el corredor en estudio.
- La ampliación a 3 carriles por sentido en la TF-5 entre La Laguna y La Orotava, con el objetivo de disminuir la densidad de vehículos
- Vía exterior del área metropolitana cuyo objetivo es unir los corredores TF-1 y TF-5 que suponga una variante para los tráficos norte-sur que permita descongestionar las vías actuales.
- Vía de circunvalación norte de Santa Cruz de Tenerife

Todas estas actuaciones viarias, algunas ya en ejecución, tienen una previsión en su finalización en torno al año 2016. No parece muy adecuado planificar la construcción de trenes simultáneamente con desdoblamientos de autopistas y trazados nuevos de carreteras para fines comunes. Una apuesta creíble por el transporte público supondría descartar inmediatamente todos estos proyectos para el transporte privado.

No se entiende de ninguna manera que el Cabildo Insular de Tenerife justifique una obra tan costosa, económica y ambientalmente como es la construcción de una infraestructura ferroviaria, aludiendo a la necesidad de fomentar el transporte público, cuando al mismo tiempo aprueba aumentar la oferta para el coche privado al seguir construyendo más y más kilómetros de carreteras.

2.3. RESPECTO AL ESTUDIO DE ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS QUE HACE EL AVANCE DEL P.T.E.O.I DEL TREN DEL NORTE

En el Avance del PTEOI del Tren del Norte se analizan diferentes modos de transporte alternativos para dar respuesta a las necesidades de movilidad actuales y futuras de manera que se consigan los siguientes objetivos:

- 1.-** Reducción de los tiempos de viaje en las relaciones de Santa Cruz con los principales núcleos en la vertiente norte de la isla.
- 2.-** Permitir el servicio entre los núcleos interconectados con un buen estándar de regularidad, seguridad y confort.

Para ello se plantea como escenario de partida, o Alternativa 0, la situación actual, a partir de la cual se han establecido dos alternativas más:

- La Alternativa 1, que supone el mantenimiento del sistema de transporte de viajeros por carretera mejorando las condiciones de la infraestructura, de la flota y del propio sistema, incorporando una plataforma reservada para guaguas o carril-bus.
- La Alternativa 2, que introduce un nuevo modo de transporte en el escenario norte insular, apostando por el ferrocarril.

El análisis inicial creemos que ya contiene un error importante que condiciona el resto del estudio. En este escenario no podemos de ninguna manera omitir la ampliación prevista de la TF-5 creando un tercer carril en ambos sentidos. Sin tener en cuenta esta obra de ampliación, incluida en el convenio de carreteras con el Estado, se estará realizando un análisis multicriterio con un clarísimo factor trampa que condiciona significativamente la evaluación tanto cuantitativa como cualitativa de las diferentes alternativas propuestas.

Esta omisión influye decisivamente en la valoración de las distintas opciones cuando en el Avance del Plan se afirma que *“reservar a la guagua un espacio exclusivo para sus desplazamientos, evidentemente, sólo puede suceder si se construye una nueva plataforma exclusiva para su uso”*. Efectivamente es así, pero no se entiende que esta Alternativa 1 no valore la posibilidad de que el tercer carril (ya planificado para la TF-5) se reserve como plataforma de uso exclusivo para la guagua.

Introduciendo la ampliación prevista de un tercer carril en la TF-5, en el análisis de la Alternativa 1 se reducen prácticamente a cero los costes económicos y ambientales, lo que sin duda repercute en el resultado de las conclusiones del estudio multicriterio realizado para seleccionar el sistema de transporte más adecuado y eficiente.

Por tanto, se debería contemplar como primera alternativa, el aprovechamiento del tercer carril de la TF-5 como plataforma reservada para guaguas, de forma que al transporte colectivo se le separe de uno de los problemas que más influyen en su calidad: la congestión.

Se plantea, por las razones ya expuestas, la utilización del tercer carril en ambos sentidos de la autopista como plataforma sobre la que circularía de forma exclusiva una flota de guaguas de alta capacidad. De este modo los servicios ofrecidos por las nuevas guaguas ganarían en rapidez, puntualidad y eficacia en la conexión entre Santa Cruz de Tenerife y Los Realejos.

Al mejorar las prestaciones del servicio de guaguas (velocidad y fiabilidad) potenciaríamos una mayor utilización del transporte público. Si además, dotamos a las paradas de diseños adecuados, de accesos peatonales seguros, de la comodidad y con la información necesaria, haremos de la guagua un sistema de transporte lo suficientemente atractivo como para captar usuarios del vehículo privado. Además un aspecto muy importante que no contempla el Avance del PTEOI del Tren del Norte es que **la utilización de uno de los carriles de la autovía como plataforma exclusiva para transporte público conseguiría**

restarle espacio al vehículo privado, aspecto absolutamente prioritario en cualquier política de movilidad sostenible.

Por otro lado, en el análisis cuantitativo relativo a los tiempos de viaje de las diferentes alternativas también sorprende que en el caso del tren se consideren sólo siete paradas y en el caso de la plataforma reservada para guaguas se supongan un total de 14 paradas en el mismo corredor. Teniendo en cuenta los tiempos de aceleración, de frenada y los tiempos de parada, resulta muy evidente que esta diferencia repercute negativamente en la alternativa basada en la guagua.

Del mismo modo, resultan sorprendentes las velocidades medias y las capacidades tan bajas adjudicadas a los vehículos en el modo carril exclusivo de guaguas frente a los mismos parámetros que se establecen para el modo ferroviario.

En este sentido, solicitamos en estas alegaciones, justificaciones técnicas más precisas que avalen la elección de vehículos no articulados de capacidad 60 plazas, cuando diferentes fabricantes han puesto en el mercado desde hace tiempo autobuses de alta capacidad adecuados para estos corredores de transporte.



Por último, en relación a la función estructurante y de cohesión territorial de ambas alternativas, estamos absolutamente convencidos de que al contrario de lo que se concluye en el Avance del Plan, la flexibilidad de un modelo de transporte basado en la guagua permite acceder directamente a puntos muy diversos del territorio y tiene una mayor capacidad de adaptación a diferentes exigencias del pasaje según horarios y destinos. Por el contrario, el modo ferroviario es un sistema muy rígido que presenta muchísimas dificultades para adaptarse a diferentes trayectos, paradas y velocidades.

3.- CONSIDERACIONES SOBRE EL SUELO RÚSTICO

La emergencia por la conservación de la biodiversidad, en clara regresión, y la lucha contra el Cambio Climático, cuyas repercusiones son cada vez más evidentes, han derivado en un consenso generalizado sobre la importancia de preservar el suelo rústico y potenciar la actividad agraria, utilizando además fórmulas tradicionales, que no requieran de grandes insumos de productos fitosanitarios, altos generadores de gases de efecto invernadero y contaminación química del suelo y el agua.

Desgraciadamente, Canarias se encuentra en una gravísima situación de falta de soberanía alimentaria. Múltiples motivos han llevado a esta situación, entre ellos el abandono del suelo rústico por pérdida de rentabilidad económica ante la entrada de productos competidores, muchos de ellos subvencionados por el Régimen Específico de Abastecimiento, la excesiva parcelación de las tierras, el abuso en las condiciones económicas de los intermediarios y distribuidores finales, la entrada de plagas sin control alguno, el precio y la calidad del agua, y también la destrucción física y cultural de la cultura agraria tradicional.

Esta última, está íntimamente asociada a un modelo de desarrollo muy centrado en monocultivos tales como el turismo, la construcción, la cultura de la revalorización del suelo y la especulación, crecientemente inculcada y apoyada por las administraciones públicas, que vieron en el mercado inmobiliario una pócima mágica para obtener dinero rápido y fácil, sin tener en cuenta la irreversibilidad de los procesos de destrucción de lo que la Naturaleza ha tardado muchos miles de años en construir.

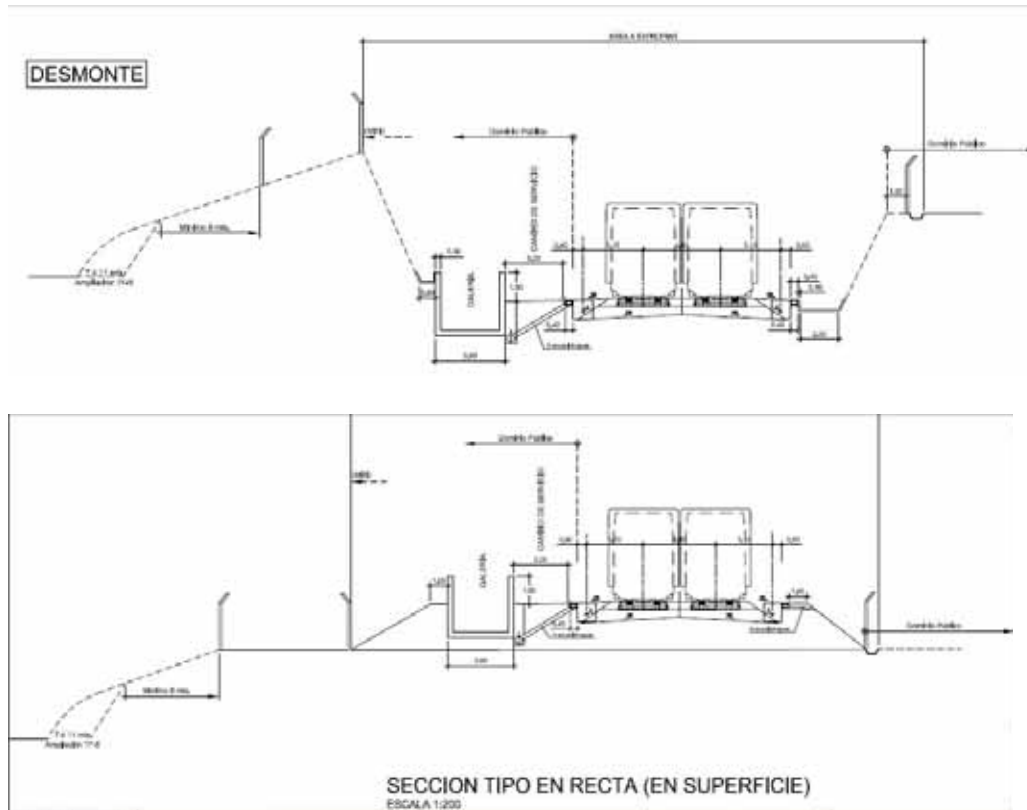
En la última legislatura, el Gobierno de Canarias creó la Agencia Canaria de Desarrollo Sostenible y Lucha contra el Cambio Climático, cuya única actuación relevante ha sido la creación de la Estrategia Canaria de Lucha contra el Cambio Climático, aprobada por el Parlamento canario, y que propone como una importante medida en el Plan de Mitigación 2008 – 2015, el “Fomento del aumento de la superficie de cultivos de medianías en 8.000 Ha. hasta el año 2010 y en 25.000 Ha. hasta el año 2015, basadas en productos agrícolas tradicionales y especies frutales, preferentemente de agricultura ecológica”.

Por último, dentro de la introducción a este importante apartado, cabe traer a colación el irrefrenable cenit de los combustibles fósiles, que lejos de aumentar la necesidad de buscar fórmulas alternativas de desplazamiento (en el caso de que se llegara a producir la enorme cantidad de energía prevista para mover unos trenes de alta velocidad), hará urgente el cultivo de productos de consumo local que frenen la alta dependencia exterior del mercado alimentario canario.

El Tren del Norte afectará precisamente a las de zonas de medianías potencialmente más productivas, al ubicarse en la vertiente de barlovento de la Isla, y en una altitud que ha favorecido unas condiciones edafoclimáticas favorables para una alta productividad.

3.1 ERRORES ENCONTRADOS EN EL PLAN

A) Sobre la superficie de suelo afectado por el ancho de la vía y los desmontes:



Considerando sólo las líneas longitudinales de las que el documento aporta datos de distancias:

$$11+8+0,8+3,60+3+1+3,15+4+3,15+0,5+2+1 = 41,20 \text{ metros}$$

A diferencia de lo que establece el Plan en su Evaluación de los Efectos Ambientales, y considerando los planos arriba expuestos sobre las secciones transversales en recta y en las zonas en que será necesario practicar desmontes, la longitud a lo ancho de superficie afectada alcanza un mínimo (muy generoso por nuestra parte, ya que hay importantes secciones de las que no se ofrecen datos de longitud) de media de **41,4 metros**, considerando como zonas afectadas no sólo a las vías del tren, sino también a las zonas de desmonte y bordes en los que se realizarán obras y se ubicarán infraestructuras y mobiliario asociado.

Ancho ocupado considerado en el Plan. (ha/m)x1.000

Tabla 6.13. Afecciones a suelos agrícolas por tipo de cultivo

Cultivo o uso actual	Nº de recintos o parcelas afectadas por el trazado	Longitud total previsiblemente afectada (m)	Superficie total previsiblemente afectada (ha)
Asociación Templados-Papa	1	29	0,06
Hortalizas	3	77	0,15
Cereales, Leguminosas y Pastosales	2	90	0,18
Frutales Templados	2	141	0,28
Montes	5	166	0,33
Huerto Familiar	6	186	0,37
Cítricos	11	359	0,72
Papa	16	377	0,75
Frutales Subtropicales	6	385	0,77
Asociación Viña-Papa	13	492	0,98
Flores y Plantas Ornamentales	16	529	1,06
Platanera	22	1.267	2,53
Viña	58	2.656	5,31
Erval	63	4.622	9,24
Subtotal	224	11.376	22,75
Sin Cultivo	56	5.255	10,51
Urbano o Viales	136	8.175	16,35
Total tramos en superficie (incluidos viaductos) y falso túnel	416	24.807	49,61

Fuente: Elaboración propia

20
19
20
19
19
19
20
19
20
20
19
19
19
19
20
20
19

Teniendo en cuenta este importante error por minusvaloración de la afección transversal de la línea del tren, y si consideráramos que fueran ciertos los datos ofrecidos sobre el número de recintos afectados por tipo de cultivo, el número de hectáreas resultantes se elevan a 68,8523, lo cual supone un aumento que, aunque significativo, se verá aún incrementado de forma considerable según la valoración que, desde Ben Magec-Ecologistas en Acción, hemos estimado calculando el número de parcelas afectadas y los tipos de cultivo asociados, que se especificarán en el punto siguiente de estas alegaciones.

No obstante lo anterior, también habrá que considerar como zonas afectadas las áreas aledañas, no consideradas en nuestra valoración pero que deben ser tenidas en cuenta por el efecto negativo que puede causarles la presencia de una infraestructura que seccione el territorio y produzca una barrera ecológica, sombras y ruidos, así como las provocadas por el abandono de tierras ante la merma económica que supone la disección de una parte significativa de cada parcela, y la pérdida de valor patrimonial que implica que buena parte de las fincas no afectadas directamente queden en zona de servidumbre, y fuera de ordenación.

B) Sobre la cuantificación y cualificación del suelo rústico

Tal y como se asevera en el propio avance del Plan alegado: “En el caso del PTEOI del Tren del Norte, la ocupación del suelo derivada de las infraestructuras, instalaciones y equipamiento de la línea ferroviaria implica una reducción de la superficie cultivada en la zona.”

En la cuantificación de dicha superficie se dictamina que “globalmente considerada, esta superficie es relativamente baja en relación al conjunto de tierras destinadas a usos agrícolas, sin que su eliminación, aunque significativa, tenga gran importancia en la productividad agrícola de la zona ni en sus valores económicos”.

Si nos fijamos en la tabla adjunta vemos que la superficie cultivada dentro de las 2 comarcas más afectadas es de 4.809,7 Has;

COMARCA	MUNICIPIO	SUPERFICIE AGRÍCOLA (Ha)														Total S. A. Cultivada	NO CULTIVADA			Total S. Agrícola
		CULTIVADA												Total S. A. Cultivada	Abandono Reciente		Abandono Prolongado	Total S. A. No Cultivada		
		Plantana	Tomate	Frutales Subtropicales	Ornamentales	Cítricos	Hortalizas	Huerto familiar	A. Vitis Otros	A. Vitis-Piño	Viticultura	Papa	Cereales y Leguminosas						Frutales Templados	
VALLE DE LA OROTAVA	Los Realejos	192,4	0,0	52,6	22,1	29,2	35,4	79,4	20,0	0,0	129,4	157,1	241,8	9,7	194,4	992,2	81,1	199,8	489,9	1.472,1
	Puerto de la Cruz	166,4	0,0	6,1	8,4	7,6	1,4	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	189,7	2,1	73,4	79,7	261,4
	La Orotava	172,4	0,0	85,9	29,8	47,4	13,1	56,1	102,6	42,4	304,3	379,1	99,7	49,7	17,9	1.272,6	78,8	777,2	924,6	3.328,4
	Total comarcal	442,2	0,0	144,6	58,3	84,2	50,0	137,0	132,6	42,2	443,8	427,0	327,5	59,8	122,0	2.450,5	159,0	1.470,8	1.810,5	4.091,1
TACORONT E - ACENTEDO	Santa Úrsula	9,1	0,0	3,1	0,0	1,4	1,6	9,9	22,0	3,0	262,0	49,0	7,9	3,7	13,3	398,0	21,0	164,2	129,2	573,1
	La Victoria	2,6	0,0	1,3	1,7	2,0	2,0	9,9	17,0	17,3	212,9	43,3	8,4	3,7	2,3	325,4	46,2	148,1	194,2	519,7
	La Matanza	9,3	0,0	1,0	0,2	1,3	2,6	16,0	23,0	12,7	129,9	69,0	19,9	19,7	12,4	209,4	23,2	209,4	210,6	520,0
	El Sausal	0,8	0,0	3,7	2,2	3,4	1,8	19,3	22,2	38,1	197,1	99,0	22,0	93,2	49,8	336,7	23,4	269,2	292,4	629,1
Total comarcal	28,7	0,7	11,2	4,0	7,8	7,0	47,2	104,7	57,0	746,7	35,7	74,0	42,0	42,3	799,4	93,9	644,5	793,4	1.593,0	
TOTAL EN LAS 2 COMARCAS AFECTADAS (Has)	452,6	0,7	164,6	9,4	113,7	92,0	240,0	383,3	152,1	1.495,3	694,9	461,3	167	262,5	4.809,7	334,5	2.962	3.296,5	8.106,3	

Fuente: Mapa de cultivos Isla de Tenerife 07/08

Tal y como se ha calculado para el documento de “Evaluación de los efectos ambientales del Plan” se prevé afectar a unas 22,75 Has de cultivos actuales y 10,51 Has de parcelas sin cultivo actual.

Tabla 6.13. Afecciones a suelos agrícolas por tipo de cultivo

Cultivo o uso actual	Nº de recintos o parcelas afectadas por el trazado	Longitud total previsiblemente afectada (m)	Superficie total previsiblemente afectada (ha)
Asociación Templados-Papa	1	29	0,06
Hortalizas	3	77	0,15
Cereales, Leguminosas y Pastizales	2	90	0,18
Frutales Templados	2	141	0,28
Montes	5	166	0,33
Huerto Familiar	6	186	0,37
Cítricos	11	359	0,72
Papa	16	377	0,75
Frutales Subtropicales	6	385	0,77
Asociación Viña-Papa	13	492	0,98
Flores y Plantas Ornamentales	16	529	1,06
Platanera	22	1.267	2,53
Viña	58	2.656	5,31
Erial	63	4.622	9,24
<i>Subtotal</i>	224	11.376	22,75
Sin Cultivo	56	5.255	10,51
Urbano o Viales	136	8.175	16,35
<i>Total tramos en superficie (incluidos viaductos) y falso túnel</i>	416	24.807	49,61

Sin embargo según contraste minucioso del trazado de la alternativa elegida para el Tren del Norte con las informaciones recogidas en el Sistema de Información Geográfica (SIGPAC) y Mapa de Cultivos del Cabildo de Tenerife, los datos resultantes distan mucho respecto a los del cuadro anterior.

Estas diferencias se reflejan tanto en la proporción de parcelas afectadas según el tipo de uso de las parcelas agrícolas, como el número de parcelas ellas y los cálculos total y parciales de superficies afectadas. Teniendo en cuenta que se han contabilizado para la siguiente tabla sólo las parcelas y recintos de menos de 1 Ha:

TIPO DE CULTIVO	SUPERFICIE (Has)	Nº de Recintos y/o Parcelas
VIÑEDOS	26,2069	111
CÍTRICOS	4,8325	24
FRUTALES	19,8710	69
INVERNADEROS	1,4845	10
PASTOS ARBUSTIVOS	29,6089	180
TIERRAS ARABLES	43,1766	225
HUERTAS	9,7466	63
TOTAL DE FINCAS	130,2460	682

Fuente: elaboración propia

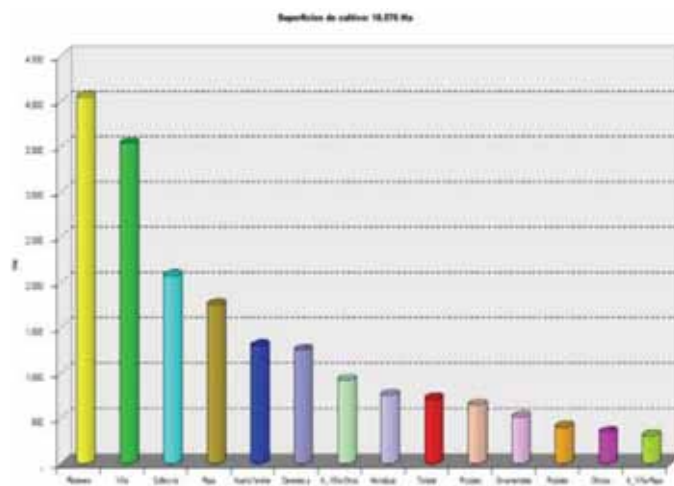
Destacan las diferencias entre:

- El número de recintos y parcelas afectadas de 280 (subtotal, 224 + sin cultivo, 56) a **682 parcelas** (considerando únicamente las de menos de una hectárea), lo que representa una diferencia de, como mínimo, un **60 %**.

- El total de superficie afectada entre 33,26 Has (subtotal 22,75 + sin cultivo 10,51) y las **130,246 Has** resultantes del estudio mencionado, lo que representa una diferencia de prácticamente el **75 %**.

Estas 130 Has de pequeñas explotaciones, significan casi un **3 %** de la superficie agrícola cultivada en las dos comarcas más afectadas (4.809.7 Has).

Un dato no facilitado por el informe de “Evaluación de efectos ambientales” es aquella superficie agraria que se degradaría, la mayoría de las veces irreversiblemente, más allá de los márgenes de la vía y durante su construcción en caso de que se ejecutara. Es el caso de las vías de servicio para la maquinaria, el suelo ocupado para desviar las vías presentes durante la ejecución de los falsos túneles o viaductos, etc. Esta superficie hemos estimado que puede significar entre un 3 y un 5% más de suelo degradado por la ejecución del proyecto.



Los cultivos más afectados por el trazado serían en su mayoría los de menor abundancia a nivel insular, según la gráfica de cultivos extraída del mapa de cultivos del Cabildo de Tenerife: Tierras Arables, Frutales y Cultivos de Huerta, además de Viña, en la cual se podría considerar efectos menos negativos a nivel de macromagnitudes económicas.

Debido al régimen de propiedad de la tierra en las zonas afectadas por el trazado propuesto, que es mayoritariamente minifundista, la mayoría de las explotaciones agrarias son de menos de 1 Ha, aunque no todas. Esta característica es resultado de diversos factores como la orografía, el sistema de herencias en el aprovechamiento vertical y múltiple del territorio, etc. Lo que es irrefutable es que la rentabilidad monetaria y no monetaria de este tipo de explotaciones está ya suficientemente comprometida por todas las vicisitudes que atraviesa el sector agropecuario, agrícola y ganadero.

Aún así el PTEO Infraestructuras del Tren del Norte atestigua “las afecciones se producen de manera general en zonas de borde de parcelas, por lo que, en principio, la fragmentación del espacio productivo es escasa [...] y por lo tanto (el impacto) sobre la actividad agrícola que sobre él se desarrolla es menor”. Esto no refleja la realidad de la agricultura de autoconsumo y venta ocasional que se practica abundantemente en las posibles zonas afectadas, desarrollada en minifundios, con escasas inversiones, de manera tradicional, con alta biodiversidad agrícola, con técnicas adaptadas a las condiciones edafoclimáticas locales y conformadoras de un paisaje en franco retroceso por la ocupación de suelo para otros usos, transporte, urbano, etc. Todo este sistema propio, únicamente de las medianías

y costas altas del norte de Tenerife, ha generado una importante economía monetaria y no monetaria a nivel familiar en muchísimos hogares de la zona, basada en la producción de los productos típicos como vino, papas de color, millo del país, etc. Desde nuestro punto de vista estas afecciones parciales a parcelas de menos de 1 Ha sí compromete la viabilidad de estos terrenos agrícolas.

Por ello nos resulta muy curioso que el justiprecio, tal y como se menciona, pueda paliar estas pérdidas etnográficas, idiosincráticas y culturales con valores no monetarios:

PTEO: “A la destrucción de suelo agrícola, que supone una disminución de la base de los recursos de la isla, se añade el efecto de pérdida de rentabilidad de las explotaciones seccionadas por el trazado, con riesgo de desaparición en algún caso, efecto que se palía mediante un adecuado justiprecio en las expropiaciones.”

Aunque el plan considera también que “a la pérdida de suelo por ocupación habría que sumar la potencialmente producida por el abandono del suelo agrícola que podría quedar aislado entre la vía del tren y la TF-5” la cuantifica como “una estrecha banda cuya continuidad productiva quedaría en entredicho, pero que no se considera especialmente intensa por la abundancia del recurso en esta área”. Nos sorprende la relatividad de esta cuantificación puesto que el suelo cultivado a nivel insular, según el Instituto Nacional de Estadística, ya en el año 1999 era de apenas el 12,3% de la superficie Agraria Útil; dato alarmante si se tiene en cuenta la siguiente tabla que atestigua que ese dato hoy en día sería demasiado optimista:

Evolución de la superficie cultivada y población en Canarias (en miles de Hectáreas y habitantes)

Año	Superficie cultivada	Población	Hectárea cultivada por habitante
1943-1947	158.968	687.937*	0,2
1960	175.300	966.177	0,1
1990	49.241	1.589.403	0,03
2005	60.165	1.968.280	0,03

Fuentes: Rodríguez Brito, Wladimiro; 2004 (reedición), Sans, Juan Antonio, “La Crisis de la agricultura en Canarias”.

Instituto nacional de estadística; Instituto canario de estadística.

3.2 CONSIDERACIONES EN MATERIA DE SOBERANÍA ALIMENTARIA

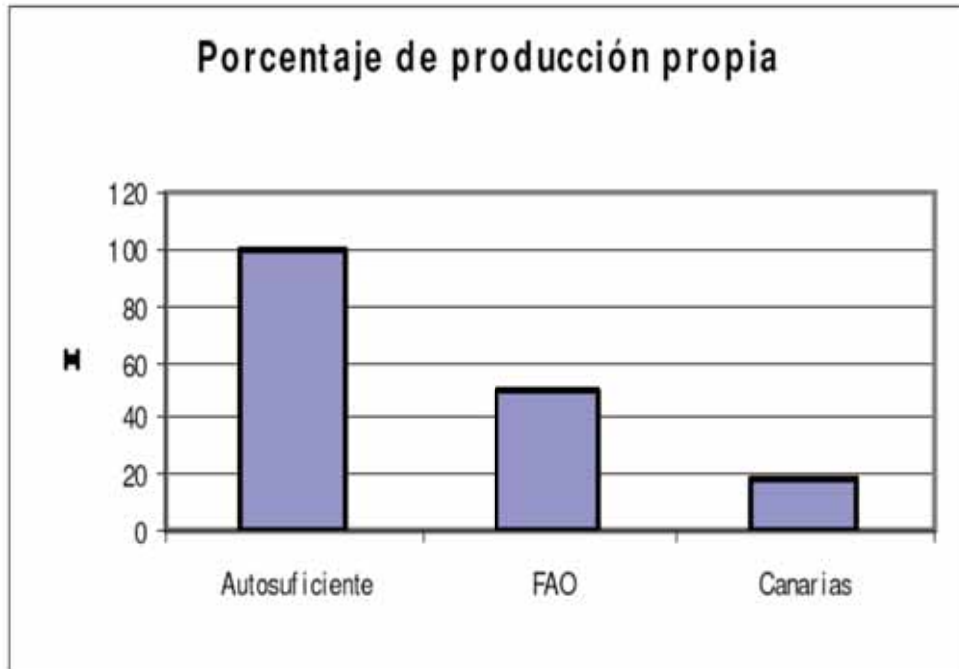
La Soberanía Alimentaria es el derecho de los pueblos a definir sus propias políticas sustentables de producción, distribución y consumo de alimentos, garantizando el derecho a la alimentación para toda la población, en base a la pequeña y mediana agricultura,

respetando sus propias culturas y la diversidad de los modos campesinos y pesqueros de producción, comercialización y gestión de los espacios rurales y naturales;

E implica:

1. Dar prioridad a la producción de alimentos para los mercados locales sobre la base de explotaciones campesinas y familiares diversificadas y agroecológicas
2. Asegurar precios justos para las producciones campesinas protegiendo los mercados interiores del dumping y de las importaciones a bajos precios
3. Considerar los recursos naturales como patrimonio de la humanidad y prohibir la biopiratería
4. Incrementar la inversión pública para fomentar la actividad productiva campesina, el acceso a los recursos naturales y la reforma agraria
5. Reconocer el papel de la mujer en la producción de alimentos, garantizar el acceso equitativo a los recursos productivos y valorizar su importancia en el desarrollo rural

Las administraciones públicas, como el Cabildo de Tenerife, debe considerar los medios de producción en el sector primario, como el suelo, el agua y la biodiversidad cultivada, semillas tradicionales, como la base esencial del desarrollo potencial de esta isla y no hipotecar el futuro de las generaciones de tinerfeños que tengan que ganarse la vida en este territorio. Con este argumento, las Infraestructuras Impermeabilizadoras Permanentes de Suelo Agrario deben de valorarse muy comedidamente pues, que hoy en día el sector primario no sea el que nos reporta la mayor parte de las rentas no implica que más nunca pueda llegar a serlo, o por lo menos tiene derecho a poder ser un sector económico pujante y complementario al secundario y terciario. No obstante, las islas tienen un porcentaje de autosuficiencia alimentaria mínimo y, sin duda alguna, el más bajo de su historia. Tal y como recomienda la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), el nivel de autoabastecimiento para una región dada que asegure una estabilidad en el sector primario, unos precios dignos para los productores y consumidores sin total liberalismo económico en las importaciones, etc. debe de ser de entre un 50 % y un 75 %. Como vemos en el siguiente gráfico, este parámetro en Canarias es de menos del 20 % en estimaciones muy optimistas y actualizadas por última vez en 2003.



Fuente: Alfonso Morela

A partir de los datos verdaderos de superficie afectada según sus usos, estimamos una serie de parámetros a partir de datos oficiales de Unidades de Trabajo Agrario (UTAs), productividades usuales en cada cultivo o ganado para concluir en el % de Autoabastecimiento alimenticio mermado en caso de que se produjese la construcción de la Infraestructura.

La superficie contabilizada es sólo la que suman las explotaciones, parcelas y/o recintos que miden menos de 1 Ha.

FINCAS DE MENOS DE UNA HECTÁREA AFECTADAS POR EL TREN DEL NORTE

TIPO CULTIVO	DE	SUPERF. (Has)	PRODUCTIVIDAD Kg/Ha	UTA* o UGM (carga ganadera)	Puestos de trabajo /año	Producción Por Uso (Kg/año)
VIÑEDOS		26,2069	14.000	0.52	13,63	366.940
CÍTRICOS		4,8325	3.413	1.2	5,8	16.494
FRUTALES		19,8710	<i>Durazno 13.500</i> <i>Manzanos 50.000</i> Promedio 35.000Kg/Ha	1	19,87	695.450
INVERNADEROS		1,4845	Tomate 240.000	2.1	3,15	356.280

		Kg/Ha			
PASTOS ARBUSTIVOS	29,6089	Novillos 235 kg/cbz/año 2.8 UGM/ha	0.037 UTAs	3,07	19.483,38
		Cabras 20 kg/cbz/año 18.9 UGM/ha	0.01 UTAs	$\frac{5,6}{\bar{x}} =$ 4,335	$\frac{11.192,58}{\bar{x}} =$ 15.339,48
TIERRAS ARABLES	43,1766	Millo 9.273 Batatas 30.000 Promedio 20.000Kg/Ha	0.8	34,54	863.600
HUERTAS	9,7466	Brocoli 25.000 Calabazas 51.850 Promedio 38.425 Kg/Ha	1	10	374.643,75
TOTAL	130,2460 Has			91,325 empleos	

4.- SOBRE LA IMPORTANCIA BIOLÓGICA DEL ÁMBITO AFECTADO POR EL PROYECTO DEL TREN DEL SUR, CON ESPECIAL REFERENCIA A LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Y LAS ZONAS DE MAYOR INTERÉS NATURAL:

La amplia zona afectada por el proyecto del Tren del Norte cubre una longitud de más de 36 km, que van desde el municipio de Santa Cruz de Tenerife a Los Realejos con su entorno correspondiente. A lo largo de todo ese ámbito pero, sobre todo, a partir de Tacoronte, se encuentra un importante número y variedad de ecosistemas y tipos de vegetación bien diferenciados, correspondientes tanto a la vegetación potencial como a la actual, en algunos casos muy degradada por las seculares actividades humanas que se han producido en el territorio.

Las principales afecciones se dan a partir de Tacoronte, y se centran en los siguientes puntos:

- Barranco del Drago
- El Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo
- Barranco Hondo, entre La Victoria de Acentejo y Santa Úrsula
- La zona de protección de ladera de Santa Úrsula
- El Paisaje Protegido La Resbala
- El Monumento Natural Montaña de Los Frailes

Debe tenerse en cuenta, además, que todos los cauces de los barrancos de la zona se

verían afectados, encontrándose protegidos por el planeamiento insular y municipal correspondiente.

A continuación enumeramos las principales especies de flora y fauna que de seguro se verían afectados de modo irreversible por el Tren del Norte-

- En cuanto a la flora, se verían afectados ejemplares de:
 - o lentisco (*Pistacia lentiscus*)
 - o peralillo (*Maytenus canariensis*)
 - o chajorra (*Sideritis kuegleriana*)
 - o *Silene lagunensis*
 - o marmolán (*Sideroxylon canariense*)
 - o cabezón (*Cheirolophus webbiana*)
 - o aderno (*Heberdenia excelsa*)
 - o laurel (*Laurus novocanariensis*)

- En cuanto a la fauna:
 - o la aguililla (*Buteo buteo insularum*)
 - o el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus canariensis*)
 - o el halcón tagarote (*Falco peregrinus pelegrinoides*)
 - o la lechuza común (*Tyto alba alba*)
 - o el búho chico (*Asio otus canariensis*),
 - o la pardela cenicienta (*Calonectris diomedea borealis*)
 - o la pardela chica (*Puffinus [assimilis] baroli*).
 - o la alpispa (*Motacilla cinerea canariensis*)
 - o el mirlo común (*Turdus merula cabrerae*)
 - o el ratonero (*Sylvia melanocephala leucogastra*)
 - o el capirote (*Sylvia atricapilla heineken*)
 - o el chivito (*Phylloscopus canariensis*)
 - o el herrerillo canario o (*Parus teneriffae teneriffae*)
 - o el canario (*Serinus canarius*)
 - o el pardillo común (*Carduelis cannabina meadewaldoi*)
 - o la perdiz moruna (*Alectoris barbara koenigi*),
 - o la paloma salvaje (*Columba livia*)
 - o la andoriña (*Apus unicolor*)
 - o el nóctulo pequeño (*Nyctalus leisleri*)
 - o el murciélago de Madeira (*Pipistrellus maderensis*)
 - o el orejudo canario (*Plecotus teneriffae*)
 - o el murciélago rabudo (*Tadarida teniotis*)

5.- SOBRE LA AFECCIÓN DEL PROYECTO AL MEDIO BIÓTICO Y LOS ECOSISTEMAS REPRESENTADOS EN LA ZONA:

En términos generales, las afecciones que se producen con obras de gran magnitud como ésta del Tren del Norte pueden ser resumidas de la siguiente forma:

Fragmentación de los hábitats de la zona. Si se tiene en cuenta la existencia de la autopista y la suma de esta nueva megaobra, resulta evidente que la ocupación del territorio por las principales infraestructuras viarias aumenta notablemente, alcanzando o superando claramente los 80 m de ancho cuando la autopista se une al trazado del Tren. Pero los casos más graves ocurren cuando este último se separa notoriamente de la principal vía actual de comunicación, Este fenómeno de la fragmentación de hábitats es más grave cuando se atraviesan barrancos de notable valor ambiental, como ocurre en el Barranco del Drago, Barranco de Acentejo y Barranco Hondo.

Generación de escombros y polvo por la realización de las obras. Resulta evidente que una infraestructura viaria de estas características generará, en su fase de obra, una gran cantidad de escombros y polvo.

Generación de ruido durante la fase de obra. Los niveles de ruido que se generen durante la realización de la obra afectarán de forma clara a la avifauna presente en el entorno del ámbito de actuación.

Efecto borde, por ejemplo en un espacio natural protegido. En el caso concreto del Paisaje Protegido de Acentejo el viaducto se sitúa en la zona de acantilado, muy escarpada, y las bases del mismo afectarían de manera irreversible a dicho paisaje. Por otro lado, el efecto borde producido por la obra se manifiesta igualmente en el resto de los elementos bióticos existentes en la zona.

A los mencionados efectos negativos hay que sumar otros como la propia destrucción física de muchas plantas, la generación de ruidos continuos una vez instalado el tren, que afectarían de forma negativa a los hábitats del entorno del trazado del Tren del Norte y más en concreto a su fauna asociada, y las barreras físicas creadas a muchos animales, que no encontrarán una vía de comunicación entre los dos lados de la infraestructura, en el caso de las especies no aladas.

Conclusiones y recomendaciones. Efectos negativos concretos sobre la vegetación, la flora, la fauna y sus hábitats:

De forma concisa, los efectos negativos que conllevaría la construcción de la obra para la fauna local y sus hábitats pueden sintetizarse de la siguiente manera:

1. Afección directa a los siguientes espacios naturales protegidos: El Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo, la zona de protección de ladera de Santa Úrsula, el Paisaje Protegido

La Resbala y el Monumento Natural Montaña de Los Frailes.

2. Destrucción y/o modificación sustancial del hábitat de cría, alimentación y descanso de muchas especies de aves nidificantes.

3. Generación de altos niveles de ruido que molestarán a la fauna (sobre todo a las aves), tanto en la fase de obra como una vez ejecutada ésta.

4. Creación de barreras físicas virtualmente infranqueables para la fauna no alada y dificultad de cruzar la superficie conjunta del Tren del Norte y la autopista para las aves de la zona, por su notable anchura.

5. El impacto del Tren del Norte sobre la vegetación, la flora y la fauna y se considera, por tanto, negativo (incidencia muy alta) y de carácter irreversible.

6.- SOBRE LA FALTA DE COMPETENCIAS DEL CABILDO INSULAR DE TENERIFE EN MATERIA DE FERROCARRILES:

La Constitución Española establece en su art. 149.1.21 que el Estado tiene competencia exclusiva, entre otras materias, sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma. Y en virtud de su art. 148.1.5 C.E., las Comunidades Autónomas podrán asumir tal competencia si el itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma.

De acuerdo con el artículo 30.18 del Estatuto de Autonomía de Canarias, la Comunidad Autónoma tiene competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y el transporte desarrollado por este medio. De conformidad con lo previsto en el artículo 3 del Decreto 159/1994, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de transportes terrestres y por cable, son competencias y funciones cuya titularidad corresponde a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, entre otras, las siguientes: la planificación regional de la actividad de los transportes en Canarias y de su infraestructura, con audiencia de los Cabildos Insulares, y la ordenación de la actividad del sector de transportes, elaborando y aprobando las disposiciones en esta materia.

En virtud de la modificación introducida por el artículo 1 de la Ley 8/2001, de 3 de diciembre, de modificación parcial de la Ley 14/1990, el apartado número 14 de la Disposición Adicional Primera de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, establece que *“Quedan transferidas a las islas, en su ámbito territorial respectivo, las competencias administrativas sobre las siguientes materias: 14. Transportes por carretera o por cable, Ferrocarriles, en el marco de lo que disponga la normativa sectorial autonómica”*. Del tenor literal del precepto transcrito podría entenderse que la competencia transferida es única y concretamente el transporte desarrollado por medio de ferrocarriles, no la materia “Ferrocarriles” en general, y por lo

tanto, cabe interpretar que no se ha transferido a las islas la competencia o función en materia de elaboración del planeamiento territorial de infraestructuras ferroviarias.

En cualquier caso, **la efectiva asunción por los Cabildos insulares de tales competencias administrativas transferidas a las islas se rige por los criterios y procedimientos contemplados** en las Disposiciones Transitorias Tercera y Cuarta de dicha Ley, en virtud de los cuales dicha asunción efectiva está condicionada a la previa existencia, en primer lugar, de la **adopción de un Acuerdo por la Comisión de Transferencias**, que determinará *“las funciones que comporte la competencia transferida, las que sigan correspondiendo a la Administración Pública de la Comunidad, aquellas que deban compartir esta Administración y los cabildos insulares y el método para el cálculo y determinación de los servicios, medios personales y materiales y recursos que deban ser traspasados a los cabildos insulares para el ejercicio de esas funciones transferidas”*; en segundo lugar, **la aprobación por el Gobierno de Canarias de un “Decreto de Transferencias en el que se describan las funciones transferidas, compartidas y reservadas, y la metodología precisa para llevar a cabo los traspasos de servicios, medios y recursos”**; en tercer lugar, **la aprobación por el Gobierno de Canarias de “los anexos de traspasos en que, para cada Corporación, se precisen los servicios, medios personales y materiales y los recursos traspasados”**; y en cuarto y último lugar, *“Publicado cada anexo, por el correspondiente Cabildo Insular y por la Administración Pública de la Comunidad se suscribirá la oportuna Acta de recepción y entrega de servicios, expedientes, bienes, personal y recursos traspasados. Desde la fecha de este Acta el Cabildo ejercerá efectivamente la competencia transferida”*. En relación con los referidos criterios y procedimientos para la asunción efectiva por los Cabildos de las competencias administrativas transferidas a las islas en materia de ferrocarriles, resulta necesario destacar que:

Primero: hasta la fecha **no se ha adoptado Acuerdo alguno por parte de la Comisión de Transferencias** que determine las funciones que comporta la competencia transferida en materia de ferrocarriles, las que siguen correspondiendo a la Administración Pública de la Comunidad, ni aquellas que deben compartir esta Administración y los cabildos insulares.

Segundo: el Gobierno de Canarias **no ha aprobado ni publicado el correspondiente Decreto de Transferencias** en el que se describen las funciones transferidas, compartidas y reservadas, ni ha aprobado ni publicado los anexos de traspasos, ni se ha suscrito la oportuna Acta de recepción y entrega.

Por lo tanto, **los Cabildos no pueden por el momento ejercer efectivamente la competencia transferida en materia de ferrocarriles, porque no se han cumplido los criterios y procedimientos previstos legalmente para la efectiva asunción de la misma**, de tal forma que hasta este momento no se ha determinado cuáles son las funciones que comporta la competencia transferida en materia de ferrocarriles, las que siguen correspondiendo a la Administración Pública de la Comunidad, ni aquellas que deben compartir dicha Administración y los cabildos insulares.

A lo ya expuesto debe añadirse que **en el ámbito de la Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias, la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda es la Consejería encargada de la propuesta y ejecución de las directrices generales del Gobierno de Canarias en el área material de los Ferrocarriles.**

Son funciones de la **Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación en materia de ferrocarriles proponer la aprobación de las normas técnicas de planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las infraestructuras ferroviarias e informar las infraestructuras ferroviarias** en conformidad con las previsiones, objetivos y prioridades de los correspondientes planes, su proyecto, financiación y ejecución.

Las funciones de la Dirección General de Infraestructura Viaria en materia de infraestructura ferroviaria son las siguientes: la elaboración del informe sobre la planificación ferroviaria insular y sus revisiones, elaboración de las normas técnicas en materia de planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de toda clase de infraestructuras ferroviarias, ejercitar la policía administrativa que requiera la conservación, uso y defensa de las redes ferroviarias, estudio, elaboración y propuesta de normativa autonómica en materia de infraestructura ferroviaria, estudio y elaboración de los instrumentos de ordenación territorial previstos en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, que sean de tramitación preceptiva para la ejecución de actuaciones en materia de ferrocarriles, estudio y elaboración de las Directrices de Ordenación que afecten exclusivamente a las competencias de la Consejería.

En consecuencia, considerando que, en todo caso, no se ha determinado aún cuáles son las funciones que comporta la competencia transferida a través de los criterios y procedimientos contemplados en las Disposiciones Transitorias Tercera y Cuarta de la Ley 14/1990, **la competencia para la formulación y tramitación del procedimiento de aprobación del PTEO-Infraestructuras del Tren del Norte le corresponde a la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, por ser la Administración pública competente por razón de la materia** en virtud de lo previsto en el artículo 17.B).5 del Reglamento Orgánico de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, aprobado por Decreto 11/2004, de 10 de febrero, en relación con lo ordenado en el artículo 24 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, **y no le corresponde al Cabildo Insular de Tenerife, porque no se han determinado aún cuáles son las funciones que comporta la competencia transferida, y no se ha producido la efectiva asunción por el Cabildo insular de tal competencia administrativa transferida, y no puede ejercerla de forma efectiva.**

Así lo reconoce el propio Cabildo Insular de Tenerife en la información pública de su página web, en la que se afirma literalmente que:

“conforme a la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 14/1990 (LRJAPC o Ley de Cabildos), para el efectivo ejercicio de las competencias declaradas transferidas por la Ley es preciso que el Gobierno de Canarias apruebe el correspondiente DECRETO DE TRANSFERENCIAS en el que se describan las funciones transferidas, compartidas y reservadas”.

POR TODO ELLO, BEN MAGEC-ECOLOGISTAS EN ACCIÓN, LA COORDINADORA EL RINCÓN-ECOLOGISTAS EN ACCIÓN Y EL FORO DE LA MOVILIDAD DEL VALLE DE LA OROTAVA,

SOLICITAN:

1. Una **reconsideración de la necesidad de esta infraestructura**, atendiendo a las carencias antes mencionadas sobre el transporte público actual, y considerando su subsanación como paso previo a un estudio detallado sobre la respuesta ciudadana. Para ello, se requiere la mejora en la frecuencia, la utilización de todos los dispositivos técnicos existentes que permitan mejorar la información, la implantación de aquellas infraestructuras necesarias para mejorar la comodidad de las personas usuarias de las guaguas, la implantación de un sistema de transporte que se acerque a los núcleos poblacionales y permita comunicarlos con la vía principal (microbuses, por ejemplo), la implantación de un carril exclusivo para guaguas (que necesariamente sería uno de los ya existentes).

2. La **retirada del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte**, que es nulo de pleno derecho por haber sido dictado por órgano manifiestamente incompetente.

Que se tenga por presentado este escrito con los documentos que se acompañan, se sirva admitir los mismos en fecha y forma.

Asimismo solicitamos que se nos tenga como parte personada en todos los procedimientos administrativos a los que el presente escrito dé a lugar y se nos envíe toda la información que se genere.

En La Laguna y La Orotava, Tenerife, a 22 de marzo de 2010.

El Secretario de Ben Magec-
Ecologistas en Acción

La Presidenta de la Coordinadora
El Rincón-Ecologistas en Acción

El representante
del Foro de la
Movilidad

**ÁREA DE PLANIFICACIÓN, TURISMO, COOPERACIÓN
MUNICIPAL Y VIVIENDA DEL EXCMO. CABILDO DE
TENERIFE.**