

INICIATIVA PARA LA IMPLANTACIÓN DE UNA RED DE  
ÁREAS DE SERVICIO DEL PARQUE NACIONAL DEL TEIDE

# DOCUMENTO PARA LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA

FEBRERO 2021



## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>LOS PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON LA INICIATIVA.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>LA NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE SU APROBACIÓN.....</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>LOS OBJETIVOS DE LA INICIATIVA.....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>LAS POSIBLES SOLUCIONES ALTERNATIVAS REGULATORIAS Y NO REGULATORIAS .....</b>	<b>15</b>
4.1	ALTERNATIVA NO REGULATORIA O ALTERNATIVA 0 (UN ÁREA).....	15
4.2	ALTERNATIVAS REGULATORIAS.....	16
4.2.1	PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN (PIO) .....	16
4.2.2	PLAN TERRITORIAL ESPECIAL (PTE) .....	16
4.2.3	PLAN RECTOR DE USO Y GESTIÓN (PRUG) .....	17
4.2.4	PROYECTO DE INTERÉS INSULAR (PII) .....	17
<b>5</b>	<b>LAS POSIBLES ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN .....</b>	<b>18</b>
5.1	ALTERNATIVAS DE MODELO .....	18
5.1.1	PLANTEAMIENTO INTRODUCTORIO .....	18
5.1.2	ALTERNATIVA 1 (DOS ÁREAS).....	18
5.1.3	ALTERNATIVA 2 (TRES ÁREAS).....	19
5.1.4	ALTERNATIVA 3 (CUATRO ÁREAS) .....	20
5.2	ALTERNATIVAS DE EMPLAZAMIENTO .....	22
5.2.1	CRITERIOS BÁSICOS .....	22
5.2.2	PORTILLO ALTO (ACCESOS DESDE LA OROTAVA POR LA TF-21 Y LA LAGUNA POR LA TF-24) ..	23
5.2.3	ALTERNATIVAS PARA EL ACCESO DESDE CHÍO (TF-38).....	24
5.2.4	ALTERNATIVAS PARA EL ACCESO DESDE VILAFLOR (TF-21).....	35
<b>6</b>	<b>RESUMEN.....</b>	<b>44</b>

## 1 LOS PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON LA INICIATIVA

La **sobrecarga de la visita** es uno de los problemas fundamentales a los que se enfrenta la gestión del Parque Nacional del Teide, en especial para garantizar la conservación de sus recursos naturales y culturales, así como la calidad de la visita. En los últimos años ha existido un incremento sustancial del número de visitantes, y debido a esta gran afluencia ha quedado patente la dificultad que comporta ordenar la visita, y lo inadecuado, por mal dimensionadas, de las infraestructuras de uso público existentes en el Parque Nacional. En términos generales la dificultad para gestionar esta sobrecarga se relaciona directamente con tres causas:

- Elevado número de visitantes debido al incremento de turistas en la isla de Tenerife, pero también a la elevada promoción de las visitas.
- Elevado número de visitantes en determinada franja horaria.
- Elevado número de visitantes en ciertos sectores.

El número de visitas al Parque Nacional ha aumentado desde 2002, año en el que entra en vigor el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Parque Nacional del Teide, hasta 2019, en casi un millón de visitantes (955.006), siendo 2019 el año con el mayor número registrado, alcanzando los 4.443.628 visitantes, un récord histórico. Una tendencia alcista que hasta que no se superó la peor etapa de la crisis financiera y económica de 2008, no era tan evidente.

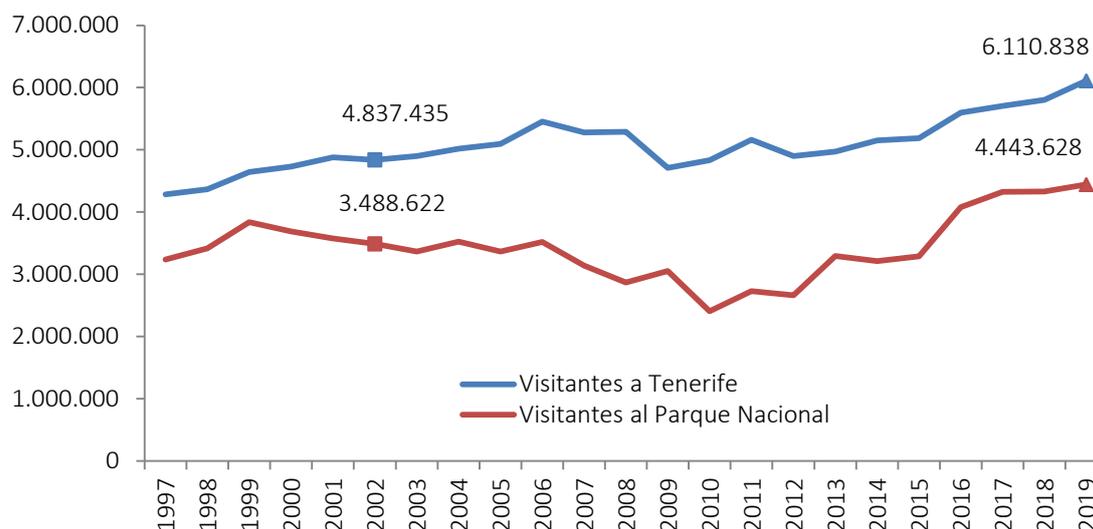


Imágen 1: Número de visitantes anual (1997-2019) en el Parque Nacional del Teide. Fuente: Informe de visitantes y de senderos y pistas del Parque Nacional del Teide. Anualidad 2019.

Este incremento de la visita al Parque Nacional, relacionado con la ingente llegada de turistas a la isla de Tenerife en los últimos años (en 2019 un total de 6.110.838<sup>1</sup>), ha provocado cierta insostenibilidad en la gestión de la visita, debido, entre otros motivos, a la saturación de las infraestructuras de uso público. En este sentido, el aumento estaría provocado por la existencia

<sup>1</sup> Informe de visitantes y de senderos y pistas del Parque Nacional del Teide. Anualidad 2019.

de una correlación entre el turismo que llega a la isla y el número de visitantes que acceden al Parque Nacional, debido a que el Teide es uno de los reclamos más importantes y atractivos para realizar la visita, y a que la distancia de este a las zonas de hospedaje turístico (unos 50 kilómetros), facilita la accesibilidad y, por lo tanto, la afluencia de personas. El contenido de las actividades recreativas y de ocio que se ofertan en el Parque Nacional<sup>2</sup> también es responsable del incremento de visitantes al Parque Nacional.



Imágen 2: Número de visitantes anual (1997-2019) en la isla de Tenerife y en el Parque Nacional del Teide. Fuente: Informe de visitantes y de senderos y pistas del Parque Nacional del Teide. Anualidad 2019.

La alta afluencia en determinadas franjas horarias se relaciona, por un lado, con el modelo de organización de visita masificada promovida por las empresas turísticas, y por otro, con la actual facilidad para aparcar a cualquier hora sin la exigencia de realizar reservas previas. Actualmente el momento de mayor acumulación de personas se detecta en la franja horaria de 10 a las 12 horas de la mañana, y el promedio ponderado de estancia de un visitante en el Parque Nacional está en 96 minutos<sup>3</sup>.

La existencia en el interior del Parque Nacional de varios aparcamientos asociados a lugares de interés y la facilidad para aparcar a cualquier hora, tanto para vehículos privados como para el transporte discrecional turístico, permite una alta concentración de visitantes en unos horarios determinados. Este problema es visible a diario y mucho más en momentos de gran afluencia, como son las lluvias de estrellas o la floración del tajinaste<sup>4</sup>, cuando existe un desborde de los aparcamientos y se ocupa indiscriminadamente parte de la carretera y los arcenes.

<sup>2</sup> Víctor O. Martín Martín. "El turismo sostenible en las Islas Canarias: situación actual y perspectivas futuras". Departamento de la Universidad de La Laguna.

<sup>3</sup> Informe de visitantes y de senderos y pistas del Parque Nacional del Teide. Anualidad 2019.

<sup>4</sup> *Echium wildpretii*, especie característica del Parque Nacional del Teide.

De la información recabada de los aforadores existentes en los accesos al Parque Nacional, que registran diariamente la entrada de visitantes en coche y guagua, en el año 2019 el promedio mensual de vehículos que entró al Parque Nacional fue de 88.712, mientras que el diario fue de 2.915 vehículos. Teniendo en cuenta que las zonas actuales de miradores y aparcamientos tienen una superficie de 20.000 m<sup>2</sup>, aproximadamente, y que existen unas 557 plazas de aparcamiento habilitadas<sup>5</sup>, se puede evidenciar que se supera la capacidad disponible de forma considerable<sup>6</sup>.



Imágen 3: Saturación de vehículos en el acceso al Teleférico, con vehículos particulares aparcados en espacios no habilitados.

No existen datos registrados sobre la valoración de la visita al Parque Nacional, y este juicio se ha emitido generalmente mediante percepción técnica, no obstante, en un estudio realizado por la Universidad de La Laguna en el año 2016, sobre demanda y valoración de los servicios que se ofrecen en el Parque Nacional, “*se observa un empeoramiento generalizado en la valoración de la mayoría de los servicios analizados en temporada alta [...]*”. Esto sugiere que la percepción del Parque Nacional se ve alterada o distorsionada en temporada alta, lo cual parece estar más relacionado con una posible saturación de los servicios y/o capacidad de las infraestructuras de uso público para dar respuesta a la demanda, que con las diferentes características de los visitantes según la temporada<sup>7</sup>. Cuando se desgrana y se indaga sobre esta información, se puede deducir que las personas que acuden al Parque Nacional no son proactivas a la hora de emitir juicios o quejas sobre la calidad de la visita, pero en el caso de

<sup>5</sup> Estimación realizada a partir de datos del Parque Nacional del Teide.

<sup>6</sup> Una media de 88 guaguas y 2.827 coches al día concentrados en un tramo horario entre las 10 y las 12 horas. Informe de visitantes y de senderos y pistas del Parque Nacional del Teide. Anualidad 2019.

<sup>7</sup> “Estudio sobre la demanda y valoración, por parte de los visitantes, de los servicios que se ofrecen en el Parque Nacional y estimación del flujo económico que conlleva la visita al mismo”. Universidad de La Laguna. Septiembre de 2016.

facilitarles un canal mediante el cual puedan expresar su parecer, se pronuncian en una valoración negativa en cuanto a los servicios en temporadas de alta saturación de usuarios.



Imágen 4: Colapso de vehículos particulares y guaguas discrecionales turísticas en la zona de La Ruleta.

Al margen de concentrarse la visita en franjas horarias determinadas, también se da una aglomeración de personas en ciertos espacios o sectores (sobre todo en La Ruleta, Minas de San José, La Rambleta y la base del Teleférico), favorecido por la existencia de aparcamientos gratuitos y fácilmente accesibles, así como por la elevada oferta de actividades y promociones que hacen determinadas empresas, que escogen estos puntos como paradas obligatorias.

Todo lo expuesto anteriormente se materializa, por tanto, en un desborde continuado de las zonas habilitadas para el aparcamiento, una situación que, además de deteriorar la calidad de la visita, provoca malas prácticas por parte de los visitantes que acceden en su vehículo particular, como el estacionamiento fuera de las zonas habilitadas, ocasionando colapsos de tráfico, degradación de los bordes de la carretera e incluso riesgos para la seguridad vial.

El estacionamiento de vehículos en los bordes de la carretera, invadiendo incluso zonas que el PRUG del Parque Nacional contempla como de uso restringido, puede afectar directamente a flora de interés como el cabezón de la cumbre (*Cheirolophus teydis*), el rosalillo de cumbre (*Pterocephalus lasiospermus*), el alhelí del Teide (*Erysimum scoparium*) o a la retama del Teide (*Spartocytisus supranubius*), además de deteriorar formaciones volcánicas de gran importancia.



Imágen 5: Desborde de los aparcamientos del Parque Nacional, lo que provoca, como se puede ver en el fondo, que algunos vehículos estacionen en el margen de la TF-21.

Asimismo, además de la afeción sobre la biota y la gea del Parque Nacional, la saturación de vehículos está provocando problemas de seguridad vial, puesto que el estacionamiento en los bordes de las carreteras, con la consiguiente invasión de parte de la calzada, provoca maniobras de riesgo que en algunas ocasiones generan, además de retenciones, accidentes.



Imágen 6: Dos accidentes de tráfico en el interior del Parque Nacional, uno, el de la izquierda, en las inmediaciones de los Roques de García, y el otro en las proximidades de Boca de Tauce.  
Fuentes: El Día y el Diario de Avisos.

En cuanto a la necesidad de gestionar la visita al Parque Nacional, caber decir que a raíz de la aprobación del DECRETO 141/2015, de 11 de junio, por el que se delegan funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias en el Cabildo Insular de Tenerife, en materia de gestión del Parque Nacional del Teide, es el Cabildo Insular de Tenerife el responsable de *“las funciones de gestión y conservación del Parque Nacional del Teide, incluidas las de contratación, en el marco del correspondiente Plan Rector de Uso y Gestión, (...) así como la administración y gestión ordinaria y habitual del parque, contratación, investigación,*

*inspección, incoación, tramitación y resolución de los procedimientos sancionadores por infracción de la normativa de aplicación”.*

En este nuevo escenario competencial, el Cabildo Insular de Tenerife, a través del Marco Estratégico de Desarrollo Insular (MEDI-FDCAN), en su Eje 5 denominado Sostenibilidad y Medio Ambiente, dispone de un programa, el 5.4, referido al Parque Nacional del Teide, en el que se desarrollan las propuestas del PRUG, en concreto *“acciones de creación, adecuación y mejora de infraestructuras de uso público, que permitan canalizar y regular el intenso flujo de visitantes del Parque, de implementación de sistemas de gestión integral y de seguridad actuaciones de conservación y mejora del ecosistema y la biodiversidad, entre otras”*. Esta línea de actuación, destinada a mejorar las infraestructuras de uso público del Parque Nacional, incluye, principalmente, *“la mejora de la red de senderos y pistas, la creación, mejora y reacondicionamiento de centros de visitantes, las mejoras en los jardines del Parque, la implementación de un sistema de gestión de uso público y la **creación de áreas de servicio**”*.

Estas áreas de servicio se corresponden con sistemas generales supramunicipales, puesto que los objetivos del PRUG, de los que nacen estas infraestructuras, afectan a la movilidad insular, que bascula principalmente sobre unos grandes centros de demanda ubicados en distintos términos municipales (las zonas turísticas y el área metropolitana), y cuyos desplazamientos al Parque Nacional se encauzan a través de vías de interés insular como son la TF-21, TF-24 y TF-38, lo que supone que su ordenación territorial y urbanística no puede abordarse desde un único instrumento urbanístico. Asimismo, el carácter supramunicipal de estas áreas de servicio emana del hecho de que es al Cabildo Insular de Tenerife a quien le compete llevar a cabo todas las actuaciones necesarias para la correcta ejecución de estas áreas de servicio, y por lo tanto, toda la gestión urbanística pertinente.

## 2 LA NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE SU APROBACIÓN

Desde hace al menos dos décadas está planteada la necesidad de regular y ordenar las visitas del Parque Nacional del Teide, lo que exige inexcusablemente contar con áreas de servicio en las carreteras que dan acceso a este espacio natural. Esta necesidad no ha hecho sino aumentar durante el tiempo transcurrido debido al continuo crecimiento del número de visitantes; en consecuencia, en la actualidad la implantación de un sistema de áreas de servicio para ordenar y controlar el acceso de visitantes al Teide ya no solo es necesaria sino urgente.

El vigente PRUG del Parque Nacional del Teide (aprobado en 2002) establece como uno de sus principales objetivos *“regular y ordenar las visitas masivas de forma compatible con la conservación de los recursos y la divulgación de los valores del Parque”* (artículo 2.B.5). De otra parte, entre los criterios de gestión en relación con el uso público y la atención al visitante se señala que *“se crearán y mantendrán los centros de visitantes y la infraestructura e instalaciones necesarias para organizar y controlar adecuadamente el uso público de forma que se realice combinando la mejor experiencia para el visitante y la máxima protección de los recursos del Parque”* (artículo 3.3.6).

Con mucha mayor concreción, el PRUG vigente, dentro de las actuaciones propuestas en materia de uso público y visitas, contempla la *“organización global del sistema de uso público”* (artículo 7.2) y al respecto señala que la administración del Parque Nacional, en colaboración con las restantes administraciones implicadas y con los sectores ciudadanos interesados, promoverá el diseño, elaboración e implantación de un nuevo sistema de uso público que ha de establecerse sobre determinadas bases, de las que hay que destacar la expuesta en la letra f): *“La regulación del uso de las carreteras llevará aparejado el establecimiento de áreas de servicio ligadas a los puntos de control de acceso. Mediante estas instalaciones se posibilitará, esencialmente, dos modalidades de visita al Parque, la de aquellos que utilizando medio de transporte propio o guaguas en visita turística organizada accedan al mismo antes de que se haya completado la capacidad de carga establecida y, por tanto, puedan desplazarse por su interior con estos vehículos y la de los que queden fuera del cupo. Para éstos, así como para cualquier otro visitante que lo desee, la Administración del Parque establecerá un servicio de visitas organizadas que posibilitará el acceso a diversos puntos del mismo o de su entorno, con diferentes posibilidades en función de su modalidad de ejecución, tiempo de recorrido y otras variables. Las áreas anteriormente mencionadas, que podrán ubicarse en algún punto de la carretera TF-21 cercano a Boca de Tauce, pinar de Chío y El Portillo, incluirán todos aquellos servicios necesarios para la adecuada organización de la visita al Parque, y sean compatibles con los objetivos del Parque Nacional y con los objetivos y normativa del Parque Natural de Corona Forestal, cuando se ubiquen en el mismo, y siempre que estén relacionados con la visita al Parque Nacional del Teide”*.

De otra parte, el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), desde su primera aprobación, también en 2002, definía una Operación Singular Estructurante denominada Complejo de Servicios del Macizo Central en el ámbito del caserío del Portillo Alto. El objetivo principal de la operación es dotar al Parque Nacional de unas instalaciones acordes con su importancia, que se constituyan en elemento fundamental para ordenar el intenso uso público de este espacio

natural, mejorando sus servicios y facilitando la compatibilidad entre las visitas y la preservación de sus altísimos valores ambientales. Ciertamente, desde antes de la formulación de los dos instrumentos de planeamiento citados (PRUG y PIOT), existía el convencimiento de la necesidad de limitar y ordenar el uso público del Parque Nacional, dado el altísimo número de visitantes. Pues si en torno al cambio de siglo, la afluencia anual se situaba en torno a los 3,5 millones de visitantes, en 2019 se superaron los 4,4 millones. Es decir, en las dos décadas de este siglo el problema de la sobrecarga de visitantes se ha agravado considerablemente sin que todavía se hayan ejecutado las determinaciones vigentes destinadas a la creación de las pertinentes infraestructuras indispensables para la gestión sostenible del uso público del Parque Nacional.

Por ello, el tiempo transcurrido, con los consiguientes cambios tanto en las circunstancias de hecho como en el marco legal, hace conveniente revisar desde una visión integral la propuesta de áreas de servicio para la ordenación del uso público del Parque Nacional, planteando una ordenación y diseño de las áreas de servicio conjunta y unitaria.

### 3 LOS OBJETIVOS DE LA INICIATIVA

Las áreas de servicios son zonas destinadas a la regulación del uso de las carreteras en el Parque Nacional del Teide, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y prestar servicios vinculados a la gestión de la visita. Su función está dirigida a la conservación de los recursos naturales, el control del uso público y la ordenación de los usos necesarios para dar servicio a los visitantes.

Podrán localizarse dentro o fuera del Parque Nacional y contendrán todas las instalaciones necesarias para la organización de la visita, no obstante, deberán ser compatibles con los objetivos del Parque Nacional y del Parque Natural de Corona Forestal, cuando se ubiquen dentro de éstos. Además, se fomentará el desarrollo de actividades que reviertan en la economía de los municipios donde se implanten.

Los usos, actividades e infraestructuras a disponer en las áreas de servicios serán aquellos que se definan según el programa de necesidades y siempre que sean compatibles con la gestión de la visita al Parque Nacional, pudiendo contemplar entre otros: centros de visitantes, pabellón de visitantes, museos, puntos de información, oficinas, restaurantes, bares o cafeterías, tiendas para venta de productos artesanales, aparcamientos, centros de primeros auxilios, servicios necesarios para el funcionamiento y la gestión del Parque Nacional (puesto de la Guardia Civil, centro de lucha contra incendios, etc.), refugios de montaña o centros de voluntariado si fuera necesario, así como cualquier otro uso compatible.

Estas áreas de servicio tienen la consideración de sistemas generales, según lo dispuesto por el artículo 2.3.c) de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (Ley 4/2017), que lo define como la *“Categoría comprensiva de los usos y servicios públicos, a cargo de la Administración competente, así como de los servicios de interés económico general, básicos para la vida colectiva, junto con el suelo y las infraestructuras y construcciones y sus correspondientes instalaciones, que requiera su establecimiento”*.

El objetivo principal de esta iniciativa es localizar, ordenar y ejecutar, además de la prevista por el planeamiento vigente en el Portillo Alto, varias áreas de servicio en los accesos al Parque Nacional del Teide (TF-21, TF-24 y TF-38), al objeto de coadyuvar a la implantación de un sistema de movilidad sostenible que permita regular y ordenar el acceso, la visita, y en general el sistema de uso público en su conjunto, adecuándolo a la capacidad de carga establecida y haciéndolo compatible con la conservación de los recursos naturales.

Asimismo, en sintonía con los objetivos y criterios planteados en el PRUG vigente, las áreas de servicio no solo dispondrán de todos los elementos e instalaciones necesarios para regular el tránsito de vehículos y el flujo de visitantes (oficinas, cafeterías, aparcamientos y dársenas), sin impedir el libre tránsito de aquellos que solo deseen atravesar el Parque Nacional, sino que además dispondrá de los espacios que sean necesarios para ubicar los servicios que las administraciones competentes requieran para una óptima gestión del Parque Nacional, así como de centros de visitantes que permitan divulgar los recursos, servicios y normas del Parque Nacional.

El sistema de movilidad a implantar, para el que las áreas de servicio son un pilar fundamental, debe dar respuesta al volumen de tráfico que absorbe actualmente el Parque Nacional (2.915 vehículos diarios en 2019), teniendo en cuenta tanto el tiempo necesario para visitar el Parque Nacional en función de las distintas modalidades actualmente existentes, como la distribución de los visitantes según los accesos por carretera.

PROMEDIO DISTRIBUCIÓN DE ACCESOS 2004-2019							
Entrada visitantes (%)				Salida visitantes (%)			
Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna	Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna
<b>31,5</b>	29,2	18,3	21,2	21,9	<b>36,5</b>	21,4	20,1
Entrada coches (%)				Salida coches (%)			
Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna	Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna
30,6	<b>30,7</b>	19,2	19,5	24,3	<b>35,6</b>	21,7	18,5
Entrada guaguas (%)				Salida guaguas (%)			
Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna	Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna
<b>34,1</b>	24,9	15,3	25,7	15,7	<b>38,8</b>	21,3	24,2

DISTRIBUCIÓN DE ACCESOS 2019							
Entrada visitantes (%)				Salida visitantes (%)			
Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna	Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna
25,7	<b>27,6</b>	25,3	21,5	21,0	<b>32,1</b>	26,7	20,2
Entrada coches (%)				Salida coches (%)			
Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna	Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna
25,3	<b>28,6</b>	25,8	20,3	23,3	<b>32,0</b>	25,6	19,1
Entrada guaguas (%)				Salida guaguas (%)			
Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna	Vilafior	La Orotava	Chío	La Laguna
<b>26,7</b>	24,5	24,0	24,8	14,3	<b>32,4</b>	29,8	23,5

La accesibilidad y proximidad del Parque Nacional persuade al turista, y al visitante en general, a usar el vehículo particular, favoreciendo su protagonismo y afectando de lleno al actual servicio de transporte público, que si bien posee un número considerable de usuarios, no deja de tener un impacto muy poco significativo sobre el total de visitantes que acceden al Parque Nacional. Actualmente la empresa pública Transportes Interurbanos de Tenerife S.A. (TITSA) dispone de dos líneas que realizan el servicio en el Parque Nacional: la 342, que une la Estación de Costa Adeje con el Portillo, y realiza paradas en el Teleférico o en el Parador; y la 348, que parte del Puerto de la Cruz y finaliza en el Parador, con paradas en el Portillo y el Teleférico, entre otras.



servicios discrecionales como del servicio público, regular o específico, que dispense el Cabildo Insular de Tenerife, pudiendo tener estos últimos como base de operaciones las distintas áreas de servicio, en las cuales se preverán el número de plazas de aparcamiento suficientes al objeto de que los visitantes puedan estacionar sus vehículos.

En este sentido, el funcionamiento del futuro sistema de movilidad sostenible, en el que la red de áreas de servicio desempeñará un papel clave de intercambiador modal, entre otros, deberá de lo previsto expresamente en el vigente PRUG del Parque Nacional. Como ya se ha dicho, el PRUG, en el cambio de siglo, ya planteaba con total claridad que el Parque Nacional presentaba “un problema estructural derivado del elevado número de visitantes que atiende, con tendencia al alza, y de la existencia de una infraestructura básica de uso libre, las carreteras TF-21, TF-24 y TF-38, que permite ese crecimiento y dificulta su control, amenazando la conservación de los recursos del Parque.”, y apuntaba a la solución, que debía trascender los propios límites físicos del Parque Nacional y debía abordarse mediante un nuevo sistema de movilidad sostenible y de uso público.

La solución pasa, por tanto, por un cambio de paradigma en la movilidad, y por ende, en el uso público, y para ello el PRUG plantea las siguientes líneas básicas que deberán servir como punto de partida para el mencionado sistema de movilidad sostenible:

- a) **Regular el flujo de personas** que accedan al interior del Parque mediante puntos de control en las carreteras que se internen en el mismo, de tal modo que **no pueda acceder un número de visitantes superior a la capacidad de carga global** que, en razón de la protección de sus recursos y la garantía de una experiencia de visita adecuada, se establezca.
- b) **Mantenimiento del carácter gratuito para el acceso a su interior en concepto de entrada**, si bien se podrán establecer contraprestaciones económicas o precios públicos para todos o parte de los servicios de uso público que se ofrezcan y no tengan carácter básico.
- c) **Nueva disponibilidad de lugares**, rutas y servicios de visita diferentes de los tradicionales y más saturados, como elementos absorbentes del exceso de visitantes y como elementos alternativos frente a los focos de atracción tradicionales.
- d) **Limitación de la carga de visitantes** de cada uno de los lugares y servicios señalados en el párrafo anterior a su capacidad real, dentro del límite general establecido para el conjunto.
- e) **Garantía del derecho de tránsito de aquellos ciudadanos que deseen utilizar cualquiera de las carreteras TF-21 o TF-38 para acceder de un lugar a otro de la Isla**. No forma parte de este derecho la visita al Parque sensu stricto, por lo que podrá no autorizarse la utilización de los aparcamientos ni de ninguna otra instalación propia de la visita del Parque y podrán adoptarse todas aquellas otras medidas restrictivas que, respetando el citado derecho de los transeúntes, redunden en hacer más eficaz la protección de los valores del Parque Nacional.
- f) Asimismo, bajo determinadas condiciones en la forma que reglamentariamente se determine, **se podrá permitir el libre acceso a aquellos que acudan al Parque Nacional por**

*razones de trabajo, de estudio, para la prestación de servicios públicos o por otras razones debidamente justificadas.*

- g) *La regulación del uso de las carreteras llevará aparejado el establecimiento de áreas de servicio ligadas a los puntos de control de acceso. Mediante estas instalaciones se posibilitará, esencialmente, dos modalidades de visita al Parque, la de aquellos que utilizando medio de transporte propio o guaguas en visita turística organizada accedan al mismo antes de que se haya completado la capacidad de carga establecida y, por tanto, puedan desplazarse por su interior con estos vehículos y la de los que queden fuera del cupo. Para éstos, así como para cualquier otro visitante que lo desee, la Administración del Parque establecerá un servicio de visitas organizadas que posibilitará el acceso a diversos puntos del mismo o de su entorno, con diferentes posibilidades en función de su modalidad de ejecución, tiempo de recorrido y otras variables. Las áreas anteriormente mencionadas, que podrán ubicarse en algún punto de la carretera TF-21 cercano a Boca de Tauce, pinar de Chío y El Portillo, incluirán todos aquellos servicios necesarios para la adecuada organización de la visita al Parque, y sean compatibles con los objetivos del Parque Nacional y con los objetivos y normativa del Parque Natural de Corona Forestal, cuando se ubiquen en el mismo, y siempre que estén relacionados con la visita al Parque Nacional del Teide.*

## 4 LAS POSIBLES SOLUCIONES ALTERNATIVAS REGULATORIAS Y NO REGULATORIAS

### 4.1 ALTERNATIVA NO REGULATORIA O ALTERNATIVA 0 (UN ÁREA)

Esta alternativa, que supone la no elaboración de esta iniciativa, contiene una única área de servicio, la contemplada, tanto en el PIOT como en el PRUG vigente, en el Portillo Alto. En este sentido, el primero establece una Operación Singular Estructurante denominada Complejo de Servicios del Macizo Central, mientras que el segundo dispone una Zona de Uso Especial, que, según lo definido por el propio PRUG, se corresponde con una zona de *“reducida extensión donde se ubican construcciones e instalaciones mayores necesarias para la gestión, administración y uso público del Parque”*, y cuya finalidad es la de *“ubicar los servicios e instalaciones necesarios para uso público, gestión y administración con criterios de mínimo impacto y de concentración de servicios, incluyendo las instalaciones preexistentes que sea necesario mantener y los servicios de interés general que sean acordes con la finalidad del Parque”*. En concreto, la Zona de Uso Especial del Portillo Alto está considerado como el *“Sector IV.B: El Portillo Alto. Conformado por las edificaciones y parcelas de propiedad pública situadas en El Portillo Alto. Cuando se incorporen al Parque Nacional del Teide las propiedades privadas existentes en El Portillo se considerarán incluidas en este sector”*.

En virtud de la RESOLUCIÓN de 14 de octubre de 1999, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se publica el acuerdo por el que se amplían los límites del Parque Nacional del Teide por incorporación de terrenos colindantes al mismo<sup>8</sup>, que establece expresamente que las *“propiedades privadas particulares”* del Portillo Alto *“quedan excluidas”* de los límites geográficos del Parque Nacional, siendo automáticamente *“incorporados al Parque Nacional del Teide cuando sean adquiridos por la Administración o aportados por sus propietarios para tal fin, manteniendo mientras tanto su consideración de Zona Periférica de Protección, atendiendo a lo especificado en el anexo II de la Ley 5/1981, de 25 de marzo, de Reclasificación del Parque Nacional del Teide”*<sup>9</sup>, una gran parte de la superficie del Portillo Alto queda enclavada en el interior del Parque Natural de la Corona Forestal, por lo que para valorar esta alternativa no regulatoria en su totalidad, también hay que acudir a lo dispuesto en su PRUG vigente (publicado en 2012<sup>10</sup>), que, con el mismo propósito que el PIOT y el PRUG del Parque Nacional del Teide, ordena este espacio como Zona de Uso General, a la que categoriza como suelo rústico de protección de infraestructuras (SRPIE-3), y en la que prevé un área que *“por su menor calidad relativa dentro del espacio natural protegido, o por admitir una afluencia mayor de visitantes, pueda servir para el emplazamiento de instalaciones, actividades y servicios que redunden en beneficio de las comunidades locales integradas o próximas al espacio natural”*.

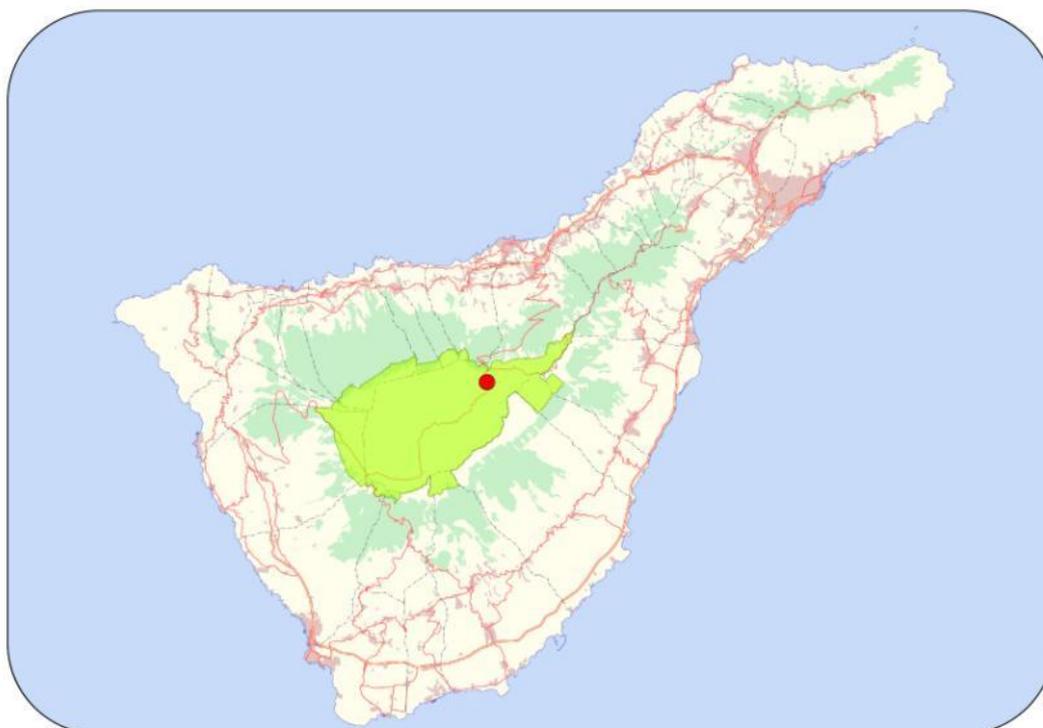
Como conclusión cabe plantear que un único área de servicio en el Portillo Alto, si bien podría servir, al menos, para absorber los accesos por La Orotava y La Laguna, que suponen más del 50% de las entradas y salidas al Parque Nacional, no permite, como es obvio, la implantación de

<sup>8</sup> BOE núm. 310, de 28 de diciembre de 1999.

<sup>9</sup> BOE núm. 90, de 15 de abril de 1981.

<sup>10</sup> BOC núm. 40, de 27 de febrero de 2012.

una red de áreas de servicio, ni, por lo tanto, hace viable la implementación de un sistema de movilidad sostenible que permita ordenar la visita y regular los accesos.



Imágen 9: Alternativa no regulatoria o alternativa 0.

## 4.2 ALTERNATIVAS REGULATORIAS

### 4.2.1 PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN (PIO)

El artículo 96.2 de la Ley 4/2017 establece que uno de los contenidos de los PIO es la “*determinación y localización de los sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal*”. Además, al ser el ámbito del PIO la totalidad de la isla, se convierte en un instrumento conveniente para proponer un modelo de ordenación desde una óptica global insular, no obstante, no se podrían abordar los correspondientes instrumentos de ejecución.

### 4.2.2 PLAN TERRITORIAL ESPECIAL (PTE)

Uno de los objetos de estos planes es “*concretar y definir las infraestructuras y los equipamientos estructurantes de interés supramunicipal*” (artículo 120.1 Ley 4/2017). No obstante, cabe sostener que la determinación de los sistemas generales es competencia exclusiva del PIO y que los PTE operan sobre elementos ya determinados, al menos mínimamente; dicho de otra forma, es discutible que a través de los PTE pueda crearse un nuevo sistema general supramunicipal que no esté ni siquiera contemplado en el PIO.

#### 4.2.3 PLAN RECTOR DE USO Y GESTIÓN (PRUG)

Estos instrumentos pueden contener las determinaciones necesarias para la ejecución de infraestructuras vinculadas a la gestión del espacio natural. Ahora bien, estos equipamientos podrían estar fuera del ámbito territorial del Parque Nacional y, por lo tanto, no podrían ser determinaciones objeto del PRUG.

#### 4.2.4 PROYECTO DE INTERÉS INSULAR (PII)

Se trata de un instrumento de ordenación que permite una respuesta ágil a nuevas situaciones y demandas sobrevenidas, no previstas por el correspondiente instrumento de planeamiento, teniendo por objeto *“ordenar y diseñar, para su inmediata ejecución, o bien ejecutar sistemas generales, dotaciones y equipamientos estructurantes o de actividades industriales, energéticas, turísticas no alojativas, culturales, deportivas, sanitarias o de naturaleza análoga de carácter estratégico”*. La aprobación de un PII supondría la legitimación para la inmediata ejecución de las correspondientes áreas de servicio y, al mismo tiempo, la calificación de la parcela concreta como sistema general supramunicipal (determinación de ordenación).

Teniendo en cuenta la necesidad, oportunidad y urgencia de las áreas de servicio, se estima que **esta es la alternativa regulatoria más apropiada**, no obstante, aún optando por el PII, es necesario, antes de elaborar el proyecto concreto, definir el modelo de ordenación de las áreas de servicio del Parque Nacional, proponiendo las consiguientes alternativas de ordenación tanto de modelo territorial como de emplazamientos.

## 5 LAS POSIBLES ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

### 5.1 ALTERNATIVAS DE MODELO

#### 5.1.1 PLANTEAMIENTO INTRODUCTORIO

*“La transparencia, el acceso a la información pública y las normas de buen gobierno deben ser los ejes fundamentales de toda acción política”*, así comienza el preámbulo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. Por ello, al objeto de enriquecer el debate público que se suscite en el contexto de la presente iniciativa, y de transparentar la toma de decisiones de los poderes públicos, es necesario poner sobre la mesa todas las alternativas que impliquen directamente al modelo territorial de la red de áreas de servicio que se pretende viabilizar para el Parque Nacional del Teide. No obstante, a pesar de que la iniciativa pretende la implantación de dicha red, y por ende la localización de varias áreas de servicio, también es cierto que asume, y, por lo tanto, no entra a discutir la ubicada en el Portillo Alto en virtud de los tres instrumentos de ordenación vigentes que inciden sobre este caserío.

Asimismo, esta iniciativa no es ajena al ordenamiento jurídico, por lo que también las distintas propuestas de modelo de ordenación están encorsetadas por las limitaciones, cuando no las prohibiciones, dispuestas por las normas de aplicación, en este caso las vigentes en materia de medio ambiente, ordenación del territorio y parques nacionales. Es por ello que, aun existiendo tres alternativas de modelo razonables, que además permiten visualizar y poner de manifiesto en el debate público las distintas opciones existentes, la presente iniciativa debe decantarse por una de ellas en coherencia con los objetivos que se pretenden alcanzar y con el marco legal en el que se inserta.

#### 5.1.2 ALTERNATIVA 1 (DOS ÁREAS)

Esta alternativa plantea una única área de servicio para los visitantes y vehículos que acceden al Parque Nacional por la vertiente sur de la isla (Chío y Vilaflor), persiguiéndose de este modo y por analogía, los planteamiento que dieron lugar al Complejo de Servicios del PIOT en el Portillo Alto, siendo el emplazamiento idóneo el de Boca de Tauce, debido a que en este punto del interior del Parque Nacional confluyen las dos carreteras de acceso (TF-21 y TF-38). Sin embargo, aunque esta alternativa tiene cabida en este ejercicio teórico, tal y como se plantea en el epígrafe inmediatamente anterior, existen varias limitaciones que esta iniciativa no puede solventar, tampoco una modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife o un Plan Territorial Especial, puesto que, dicha ubicación se encuentra dentro del Parque Nacional del Teide, siendo el PRUG del Parque Nacional el único instrumento que podría contemplar dicha infraestructura.

Además, el Real Decreto 389/2016, de 22 de octubre, por el que se aprueba el Plan Director de la Red de Parques Nacionales, que tiene carácter de directrices básicas para la planificación, conservación y coordinación de los parques nacionales, establece que *“las nuevas instalaciones e infraestructuras de los parques se ubicarán fuera de éstos salvo en casos excepcionales, debidamente justificados por razones de protección ambiental o de gestión de recursos*

*naturales. En estos casos, serán las menos posibles y se dará preferencia a la adaptación de instalaciones existentes frente a nuevas construcciones, deberán adaptarse lo más posible al entorno y se reducirán al mínimo las afecciones paisajísticas negativas, tanto por su forma como por sus materiales o su acabado.”*. De lo anteriormente expuesto, se puede colegir que aunque excepcionalmente el PRUG podría prever la infraestructura en Boca de Tauce, las directrices principales promueven la localización fuera del Parque Nacional del Teide.

Por tanto, se trata de una alternativa donde las áreas de servicio se ubicarían en el interior del Parque Nacional, pero, mientras el área de servicio contemplada en el Portillo Alto, ya previsto en el planeamiento vigente, se justifica mediante la posibilidad de desarrollar, a través de su implantación, un proceso de regeneración ambiental y paisajística de un entorno antropizado, y que por lo tanto tiene encaje en la posibilidad que da el Plan Director de *“adaptación de las instalaciones preexistentes”*, además de justificarse por *“razones de protección ambiental o de gestión de recursos naturales”*, la ubicación de otro área en Boca de Tauce provocaría una transformación drástica en un entorno natural poco antropizado, declarado Zona de Uso Restringido en el actual PRUG, con unas afecciones ambientales impropias e inaceptables para un espacio natural de gran valor como es el Parque Nacional del Teide, lo que generaría, de partida, no solo una inviabilidad jurídica, sino también ambiental.

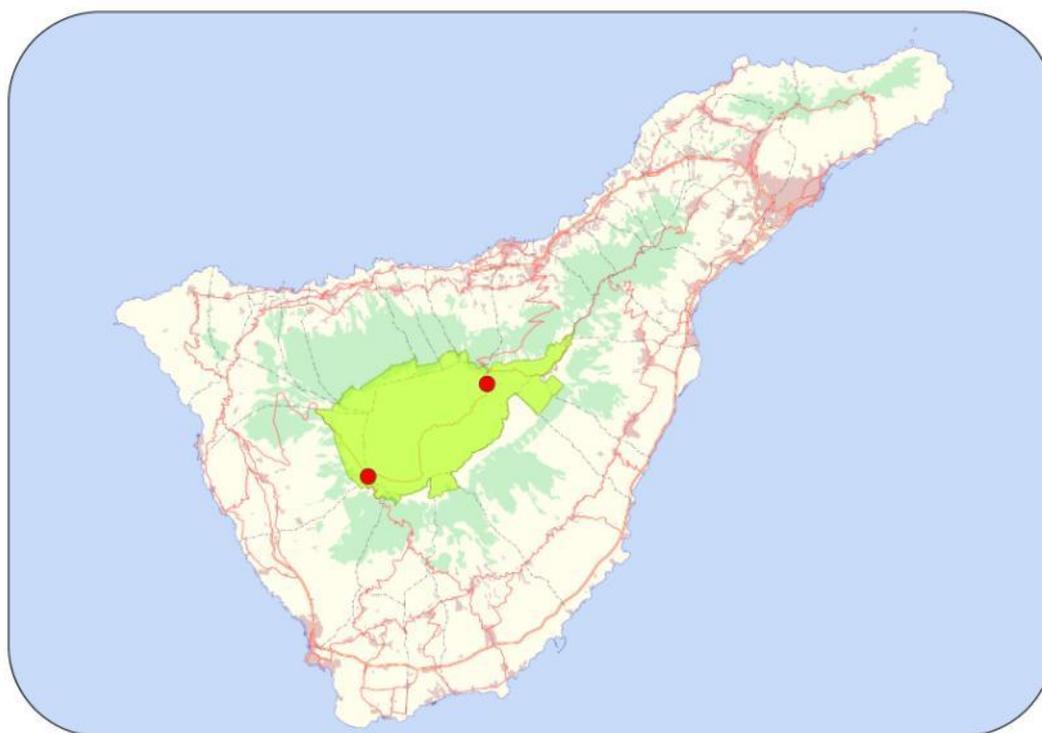


Imagen 10: Alternativa 1 del modelo de ordenación de áreas de servicio.

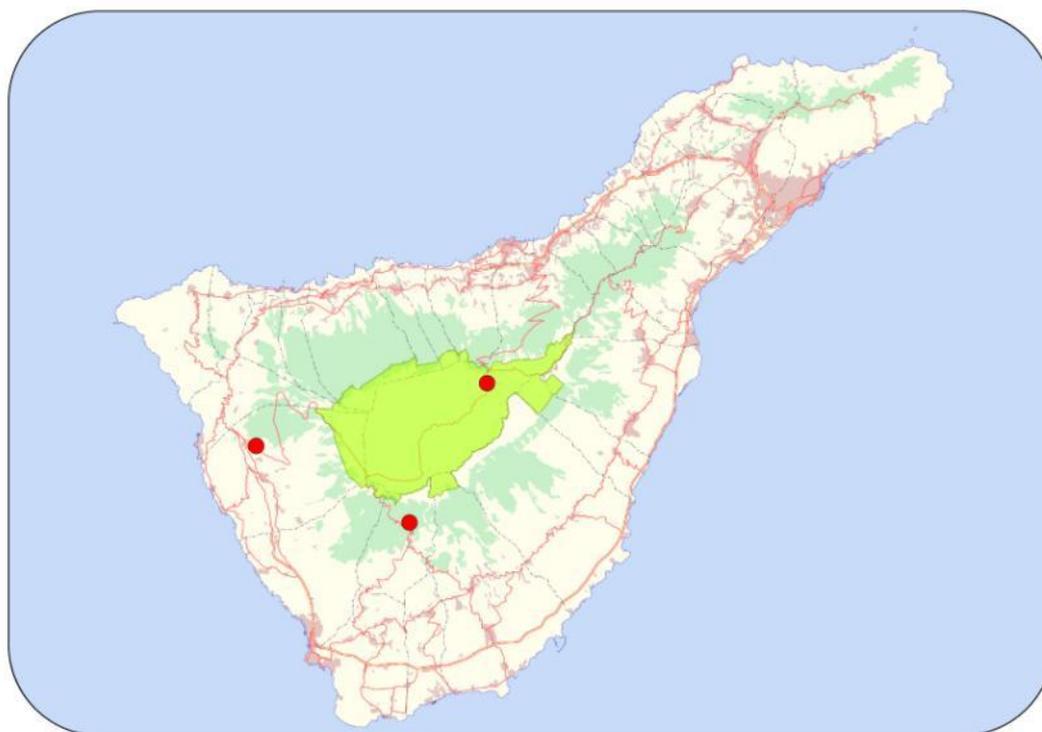
### 5.1.3 ALTERNATIVA 2 (TRES ÁREAS)

Esta alternativa también asume el planteamiento previsto en los instrumentos de ordenación vigentes, en concreto la localización de un área de servicio en el Portillo Alto, ya que permite ordenar la visita de todas aquellas personas que acuden al Parque Nacional desde el norte de la

isla y el área metropolitana, puesto que, dicho enclave, es el único emplazamiento que puede albergar un área de servicio dentro de los límites geográficos del Parque Nacional, y además, absorber los tráficos de la dos carreteras de acceso (TF-24 y TF-28).

Asimismo, para poder hacer viable un futurible sistema de movilidad sostenible del Parque Nacional, se proponen otras dos áreas de servicio en sendas carreteras de acceso por la zona sur de la isla, en concreto una en un punto de la carretera que accede desde Chío (TF-38), y otra en la carretera que accede desde Vilaflor (TF-21), en consonancia con los criterios previstos en el PRUG del Parque Nacional, tanto en cuanto permite regular el uso de las vías de penetración y, a su vez, permite ubicar estas infraestructuras fuera del Parque Nacional, tal y como establece el mencionado Real Decreto 389/2016.

Por todo lo anterior, se considera que **esta es la alternativa de modelo más apropiada** para el futuro sistema de movilidad sostenible, y por lo tanto es la seleccionada por el promotor, respetando lo previsto en el planeamiento vigente, e incorporando un área de servicio en cada una de las carreteras que acceden al Parque Nacional desde la zona sur de la isla.



Imágen 11: Alternativa 2 del modelo de ordenación de áreas de servicio.

#### 5.1.4 ALTERNATIVA 3 (CUATRO ÁREAS)

Esta alternativa propone un modelo de ordenación desvinculado del planeamiento vigente, lo que supone la supresión de la área de servicio prevista en el Portillo Alto, y por lo tanto de una única área de servicio para la zona norte de la isla, lo que automáticamente implica el desdoble y por lo tanto la duplicación de áreas de servicio, teniendo, obligatoriamente, que prever una para el acceso desde La Orotava (TF-21) y otra en el acceso desde La Laguna (TF-24).

Este alejamiento de las previsiones y objetivos, no solo del PRUG del Parque Nacional, sino también del PIOT y del PRUG de la Corona Forestal, no afectaría al planteamiento relativo a las áreas de servicio que deben regular el uso de las carreteras que se adentran, desde la zona sur, en el Parque Nacional, puesto que esta alternativa también incorpora, al igual que lo hace la alternativa 2, un área de servicio en el entorno de cada una ellas.

Esta alternativa, en cuanto a la supresión de un área de servicio en el Portillo Alto, plantea, principalmente, tres problemas. Por un lado, iría en contra, como ya se ha dicho, no solo de lo previsto expresamente por el PRUG del Parque Nacional, sino también de uno de los objetivos enunciados por el PIOT para el Complejo de Servicios del Macizo Central, como es el de *“centralizar al máximo los diversos servicios que requiere un espacio natural de estas características, evitar la dispersión de instalaciones y proceder a la remoción del mayor número de las ya existentes”*, es decir, de la necesaria labor de regeneración ambiental y paisajística del Portillo Alto asociada al desarrollo de esta Operación Singular Estructurante. Por otro lado, también supondría un importante incremento de los costes, al tener que duplicarse los servicios y los usos previstos en cada una de las áreas. Y por último, también existe un aspecto operativo y funcional que puede provocar disfunciones en el sistema de movilidad sostenible, y es que en el acceso desde La Laguna no existen zonas próximas a los límites del Parque Nacional que sean ambientalmente viables para la implantación de un área de servicio, lo que obliga a concebir esta infraestructura o bien en Las Lagunetas, o bien en algún punto del municipio de El Rosario, lo que implica que esta área de servicio no podría absorber, de manera natural, el tráfico que accede al Parque Nacional por la carretera de Arafo (TF-553), que intersecta con la TF-24 entre los términos municipales de Arafo y Santa Úrsula.

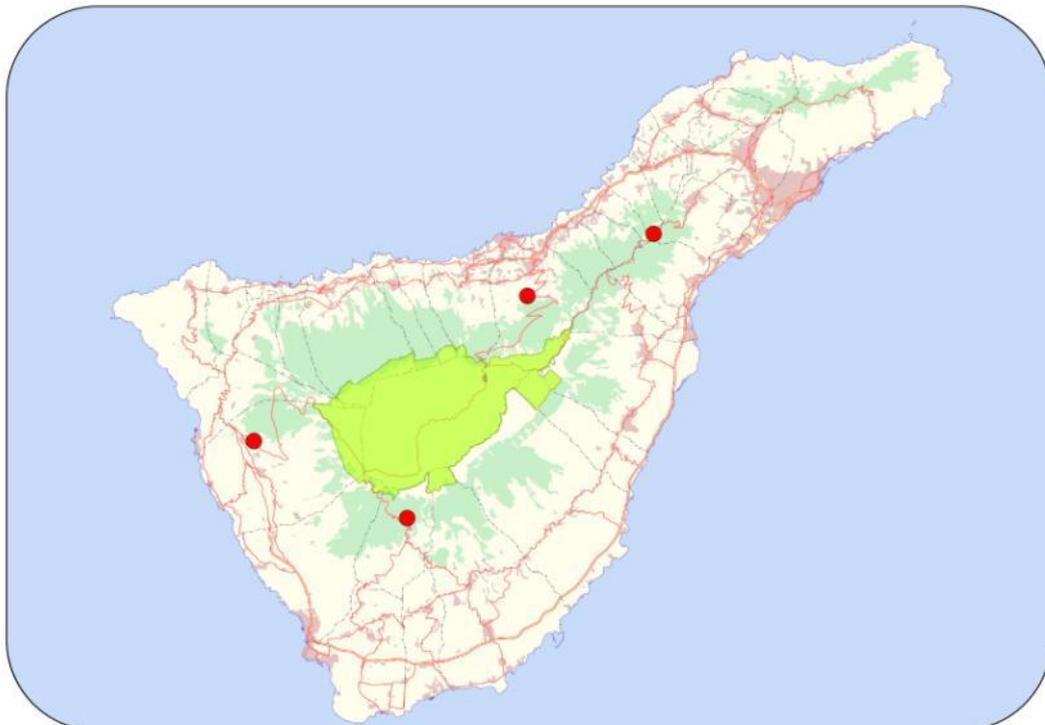


Imagen 12: Alternativa 3 del modelo de ordenación de áreas de servicio.

## 5.2 ALTERNATIVAS DE EMPLAZAMIENTO

### 5.2.1 CRITERIOS BÁSICOS

A continuación se describen los criterios considerados para el planteamiento de las propuestas, y que, por lo tanto, también sirven para ponderar y seleccionar la alternativa más adecuada:

- **Ubicación del emplazamiento en las proximidades de las distintas carreteras que acceden al Parque Nacional.** Este criterio facilita la implantación de la infraestructura, al minimizarse las necesidades de conectividad y accesibilidad. Se deberán priorizar los terrenos que permitan una conexión segura desde la carretera a las áreas de servicio, evitando lugares con poca visibilidad o que puedan generar situaciones de inseguridad vial. De la misma forma, se tendrá en cuenta la configuración de las actuales vías de acceso al Parque Nacional, evitando desvíos que impliquen desplazamientos mayores y confusión en la movilidad.
- **Facilidad en la gestión urbanística y eficiencia en el gasto público,** es decir, se deberá procurar que la obtención de los suelos sea lo más sencilla y lo menos costosa posible para la administración actuante, por ello se valorará positivamente que las parcelas, en la medida de lo posible, sean de titularidad pública.
- **Conexión a los servicios básicos,** y con ello, priorizar aquellos emplazamientos en los que los que se den mejores las condiciones para las acometidas a los servicios básicos (telecomunicaciones, abastecimiento y saneamiento, red eléctrica, etc.).
- **Suelos antropizados o donde no existan valores económicos y/o ambientales,** debiéndose priorizar, por tanto, aquellos emplazamientos donde el valor ambiental y paisajístico no implique unos efectos significativos sobre el medio ambiente, evitando espacios que requieran de grandes desmontes de terreno.
- **Generación de sinergias desde el punto de vista social y económico** con los municipios afectados, considerando como factor más beneficioso la cercanía a los núcleos poblacionales existentes. Este criterio entronca con la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales, en concreto con las áreas de influencia socioeconómica, siendo necesario que los emplazamientos coadyuven al desarrollo de actividades económicas sostenibles ligadas a la dinamización del entorno del Parque Nacional.
- **Potenciación del paisaje y generación de miradores** en el lugar de implantación, evitando que la ubicación de los emplazamientos propicie que las áreas de servicio actúen como pantallas arquitectónicas, y al contrario, que se puedan generar espacios con vistas atractivas para el visitante.
- **Superficie suficiente para la implantación de aparcamientos e infraestructuras.** Es importante que se pueda habilitar una importante cantidad de metros cuadrados para posibilitar el desarrollo de todos los usos previstos en las áreas de servicio y, además, evitar la generación de volúmenes y alturas excesivas en la edificación.

### 5.2.2 PORTILLO ALTO (ACCESOS DESDE LA OROTAVA POR LA TF-21 Y LA LAGUNA POR LA TF-24)

La implantación de un área de servicio en el Portillo Alto proviene del consenso existente entre los tres instrumentos de ordenación que inciden sobre este espacio (PIOT, PRUG del Parque Nacional del Teide y PRUG de la Corona Forestal), no obstante, cada uno de los instrumentos realiza una delimitación distinta del ámbito en el que se prevé el área de servicio, existiendo incluso discrepancias entre la literalidad descriptiva de los textos y la delimitación cartográfica.

No obstante, aunque debería ser prevalente la delimitación que hace el PRUG del Parque Nacional, por ser este el instrumento competente para ordenar en el interior de propio Parque, el hecho de que una gran parte del caserío sea de titularidad privada, y que por lo tanto no esté incluido en los límites geográficos del Parque Nacional, en virtud de lo dispuesto en la predicha RESOLUCIÓN de 14 de octubre de 1999, de la Secretaría General de Medio Ambiente, debilita la posibilidad de que su delimitación sea la más apropiada para el planteamiento de esta iniciativa. Asimismo, también se entiende que el PRUG de la Corona Forestal, y de igual forma la OSE del Complejo de Servicio del Macizo Central, también se exceden en la delimitación del ámbito que ordenan, puesto que establecen determinaciones en suelos que sí están incluidos en el límite geográfico del Parque Nacional del Teide.

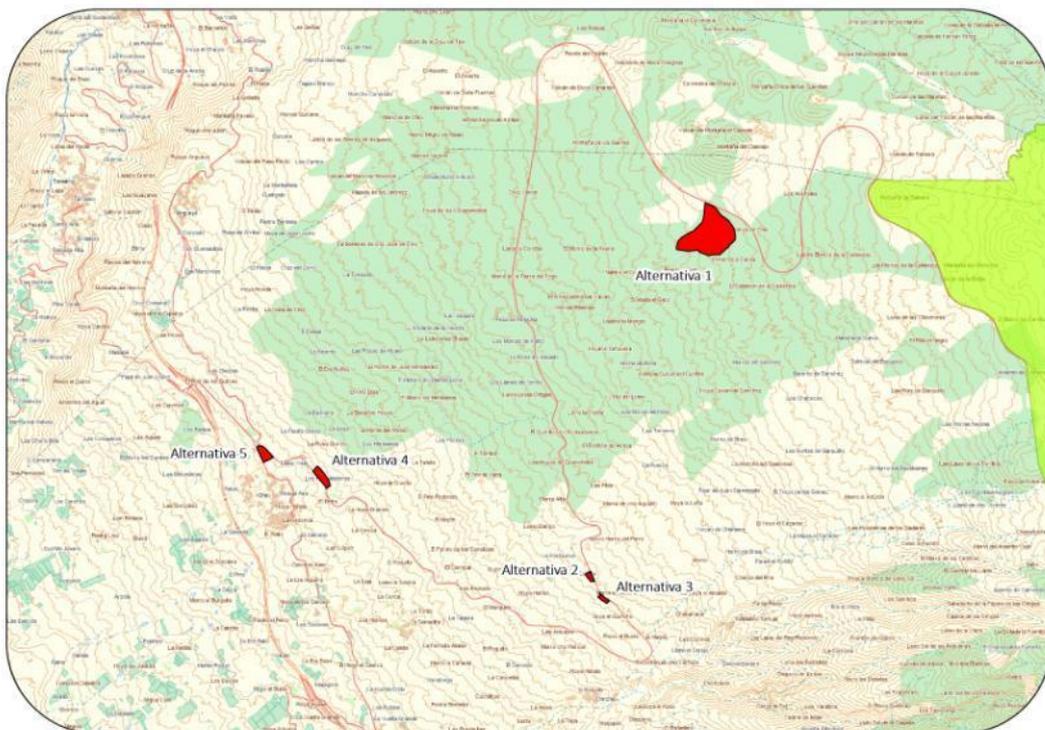
Por todo anterior, la delimitación propuesta para el emplazamiento del área de servicio coincide con el perímetro del parcelario actual, habiéndose tenido en cuenta los desajustes existentes entre las parcelas catastrales y la realidad física, lo cual deberá adaptarse durante el proceso de ejecución. Además se incluyen todas las zonas antropizadas, ajustando también la delimitación al espacio actualmente transformado, que se corresponde con el actual caserío, al objeto de evitar efectos ambientales directos sobre hábitats y especies, así como para adecuarlo a la realidad fáctica de las actuales fincas registrales (104.804 m<sup>2</sup>).

Por último, teniendo en cuenta que el área de servicio se implantará sobre el espacio ya transformado, el cual se quiere regenerar, y que solo se pretende modificar para su ajuste los parámetros urbanísticos recogidos en el PRUG de la Corona Forestal, no se esperan impactos ambientales significativos, de signo negativo, sobre el medio ambiente, más bien se entiende que la actuación supone, además de favorecer a la sostenibilidad en la gestión de la movilidad y del uso público del Parque Nacional, una mejora directa desde el punto de vista del paisaje.



Imágen 13: Delimitación del emplazamiento del Portillo Alto.

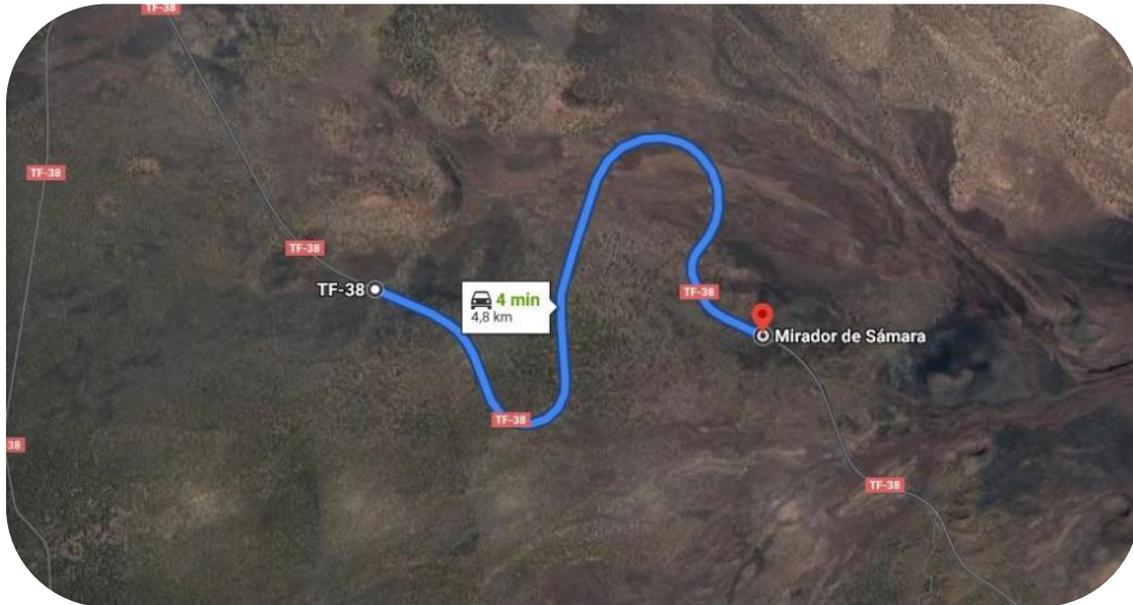
### 5.2.3 ALTERNATIVAS PARA EL ACCESO DESDE CHÍO (TF-38)



Imágen 14: Visión general de las cinco alternativas de emplazamiento propuestas.

- **Alternativa 1**

Esta alternativa propone localizar un área de servicio en el interior el Parque Natural de Corona Forestal, concretamente, en un área (206.212 m<sup>2</sup>) calificada por el PRUG de este espacio natural como Zona de Uso General y que actualmente comprende un “*área recreativa y una zona de acampada*”, ubicándose en el margen sur de la carretera TF-38 y a 4 kilómetros del Mirador de Samara. El recorrido desde el emplazamiento propuesto hasta el Mirador de Sámara tiene 4,8 km. de distancia, con un tiempo de recorrido en coche de unos 4 minutos.



Imágen 15: Recorrido desde el emplazamiento propuesto al Mirador de Sámara, en el límite del Parque Nacional. Fuente: *Google Maps*.

El emplazamiento se encuentra mínimamente antropizado, debido a la existencia de un área recreativa, aunque conserva la orografía original y está plenamente integrado en el entorno, apreciándose únicamente algunos caminos de acceso, pequeñas edificaciones y el mobiliario propio de un merendero de estas características. Entre los aspectos destacables de esta zona y que deberán ser tenidos en cuenta para la posible implantación del área de servicio, están los valores ambientales relativos a la vegetación (pinar canario poco denso), que constituye un hábitat de interés comunitario 9550 Pinares endémicos canarios, asimismo, debido a las coladas recientes, también hay presencia de una pequeña representación de complejos de vegetación y comunidades líquénicas de malpaíses recientes (vegetación rupícola en malpaíses y lapillis con escasa o nula vegetación vascular). También está citada en esta zona la especie *Corvus corax canariensis*, ave en peligro de extinción.

Por otro lado, esta zona se localiza a unos 17 km., aproximadamente, del núcleo de Chío, que suponen unos 17 minutos de trayecto, lo cual se traduce en una nula incidencia socioeconómica sobre este núcleo de población.

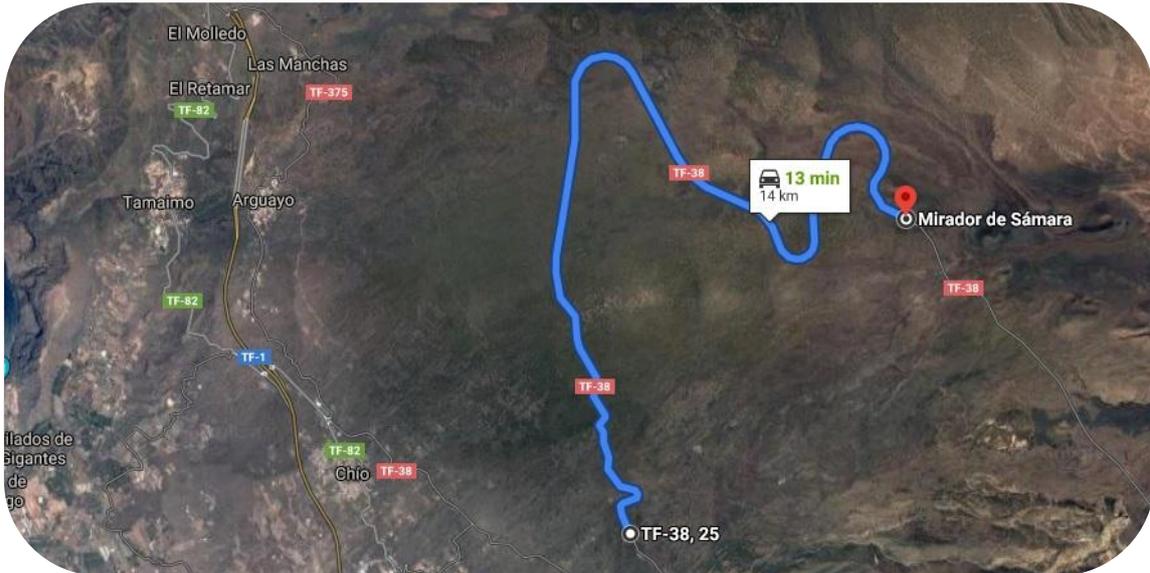


Imágen 16: Delimitación del emplazamiento propuesto en la alternativa 1.

RESUMEN CUMPLIMIENTO CRITERIOS	
Cumple	No cumple
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ubicación del emplazamiento en las proximidades de las distintas carreteras que acceden al Parque Nacional.</li> <li>2. Facilidad en la gestión urbanística y eficiencia en el gasto público.</li> <li>3. Superficie suficiente para la implantación de aparcamientos e infraestructuras.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Conexión a los servicios básicos.</li> <li>2. Potenciación del paisaje y generación de miradores.</li> <li>3. Generación de sinergias desde el punto de vista social y económico</li> <li>4. Suelos antropizados o donde no existan valores económicos y/o ambientales.</li> </ol>

- **Alternativa 2**

Esta alternativa propone emplazar el área de servicio fuera del Parque Natural de Corona Forestal, más concretamente en los terrenos donde se encuentra actualmente el Restaurante Boca Tauce, debido a su cercanía al Parque Nacional del Teide y al tamaño de la parcela. Este emplazamiento, con una superficie de 5.654 m<sup>2</sup>, se ubica junto a la carretera TF-38, a una distancia del Mirador de Sámara de unos 14 km., y un tiempo de recorrido en coche de 13 minutos.



Imágen 17: Recorrido desde el emplazamiento propuesto al Mirador de Sámara, en el límite del Parque Nacional. Fuente: *Google Maps*.

Este emplazamiento se localiza al suroeste de la carretera en dirección al Parque Nacional, y se encuentra parcialmente antropizado. En él existen tres edificaciones, dos de ellas situadas a la misma cota que la carretera y de una planta de altura, una con un uso residencial y la otra de restauración, la tercera, situada a una cota inferior y vinculada con los cultivos existentes, está aparentemente abandonada. Además, existe una explanada de aparcamiento asfaltada y una huerta en cultivo.

Una de las problemáticas de este emplazamiento es que cualquier volumen edificatorio, sobre todo si se ubica a la misma cota que la carretera, puede generar un gran impacto paisajístico, debido a la pantalla arquitectónica que supondría para las vistas hacia el mar en este punto de la TF-38. En este sentido, el planeamiento vigente (PGO de Guía de Isora) clasifica el suelo en el que se ubica el emplazamiento propuesto, como suelo rústico de protección paisajística (SRPP).

Por otro lado, este emplazamiento se localiza a unos 8 km., aproximadamente, del núcleo de Chío, una distancia lo suficientemente grande como para que no poder vincular la actividad del área de servicio al núcleo de población, con lo que los posibles beneficios socioeconómicos que se deriven del área de servicio, tendrán un impacto casi nulo sobre la población local.

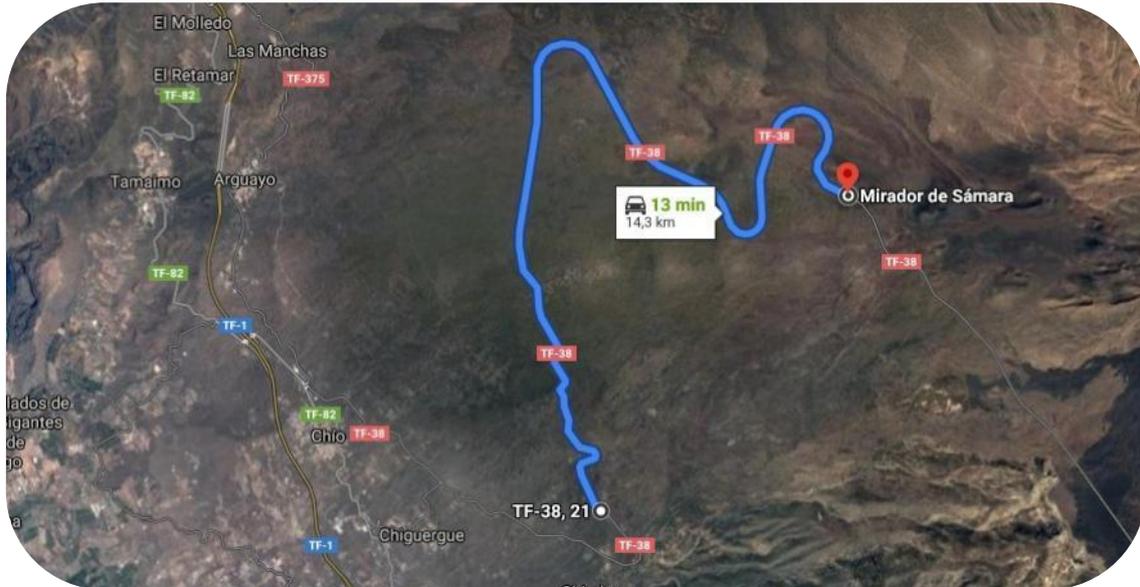


Imágen 18: Delimitación del emplazamiento propuesto en la alternativa 2.

RESUMEN CUMPLIMIENTO CRITERIOS	
Cumple	No cumple
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ubicación del emplazamiento en las proximidades de las distintas carreteras que acceden al Parque Nacional.</li> <li>2. Suelos antropizados o donde no existan valores económicos y/o ambientales.</li> <li>3. Conexión a los servicios básicos.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Potenciación del paisaje y generación de miradores.</li> <li>2. Generación de sinergias desde el punto de vista social y económico.</li> <li>3. Facilidad en la gestión urbanística y eficiencia en el gasto público.</li> <li>4. Superficie suficiente para la implantación de aparcamientos e infraestructuras.</li> </ol>

- **Alternativa 3**

Esta alternativa propone emplazar el área de servicio en los terrenos donde se encuentra actualmente el Restaurante Las Estrellas, debido a su cercanía con el Parque Nacional del Teide y al tamaño de la parcela. Este emplazamiento (5.274 m<sup>2</sup>) se ubica junto a la carretera TF-38, a una distancia del Mirador de Sámara de unos 14,3km., y un tiempo estimado de recorrido en coche de 13 minutos.



Imágen 19: Recorrido desde el emplazamiento propuesto al Mirador de Sámara, en el límite del Parque Nacional. Fuente: *Google Maps*.

Al igual que ocurre en el cercano emplazamiento de la alternativa 2, este se localiza al suroeste de la carretera en dirección al Parque Nacional y se encuentra parcialmente antropizado. En él existe una edificación de grandes dimensiones, con dos plantas a nivel de la carretera, en la primera de ellas se desarrolla la actividad de restauración y en la segunda el uso residencial. Además, existe una explanada de aparcamiento completamente asfaltada y una huerta en cultivo. Junto a esta se puede apreciar la construcción de una edificación de cuatro plantas de altura.

Una de las problemáticas de este emplazamiento, incluso más acentuada que en la alternativa 2 debido a una mayor pendiente, es que cualquier volumen edificatorio, sobre todo si se implanta a la misma cota que la carretera, generaría un gran impacto paisajístico, debido a la pantalla arquitectónica que supondría para las vistas hacia el mar en este punto de la TF-38. En este sentido, el vigente plan general de ordenación de Guía de Isora clasifica el suelo en el que se ubica emplazamiento propuesto, como suelo rústico de protección paisajística (SRPP).

Por otro lado, este emplazamiento se localiza a unos 8 km., aproximadamente, del núcleo de Chío, una distancia lo suficientemente grande como para que no poder vincular la actividad del área de servicio al núcleo de población, con lo que los posibles beneficios socioeconómicos que se deriven del área de servicio, tendrán un impacto casi nulo sobre la población local.



Imágen 20: Delimitación del emplazamiento propuesto en la alternativa 3.

RESUMEN CUMPLIMIENTO CRITERIOS	
Cumple	No cumple
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ubicación del emplazamiento en las proximidades de las distintas carreteras que acceden al Parque Nacional.</li> <li>2. Suelos antropizados o donde no existan valores económicos y/o ambientales.</li> <li>3. Conexión a los servicios básicos.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Potenciación del paisaje y generación de miradores.</li> <li>2. Generación de sinergias desde el punto de vista social y económico.</li> <li>3. Facilidad en la gestión urbanística y eficiencia en el gasto público.</li> <li>4. Superficie suficiente para la implantación de aparcamientos e infraestructuras.</li> </ol>

- **Alternativa 4**

Esta alternativa propone crear el área de servicio en la antigua bodega insular y los terrenos colindantes que se encuentran antropizados, por su cercanía al Parque Nacional y, también, al núcleo urbano de Chío. Este emplazamiento (18.581 m<sup>2</sup>) se localiza junto a la TF-38, existiendo una distancia hasta el Mirador de Sámara de 19,7 km., con un tiempo de recorrido en coche de 19 minutos. La distancia al núcleo de Chío es de 1,4 km., aunque si se habilitase un sendero, la distancia en línea recta al Paseo de La Libertad (TF-82) es de unos 300 metros.



Imágen 21: Recorrido desde el emplazamiento propuesto al Mirador de Sámara, en el límite del Parque Nacional. Fuente: *Google Maps*.

Esta alternativa, al contrario que las anteriores, propone un emplazamiento en el margen norte de la carretera TF-38, es decir, al borde del carril dirección Chío, y se encuentra completamente antropizado. Este ámbito está conformado, por un lado, por los terrenos donde se ubica la antigua bodega insular, los cuales están urbanizados y edificados, con varias construcciones de una y/o dos plantas de altura, y por otro, por un terreno alterado por la actividad humana.

El conjunto edificatorio de la antigua bodega insular está compuesto por tres edificaciones, la primera, ubicada al principio del acceso, posee dos plantas de altura y está destinada a los servicios de las instalaciones, la segunda, localizada en la zona central, se constituye como la edificación principal y cuenta con dos plantas de altura, una por encima de la rasante de la zona urbanizada y otra por debajo de ésta, y la tercera se encuentra adosada a la edificación principal con una planta de altura.

En la parte no urbanizada del emplazamiento, aunque antropizada, existe, según el Mapa de vegetación del Gobierno de Canarias, un sabinar con pinos sobre coladas (*Junipero canariensis-Oleetum cerasiformis* facies de *Pinus canariensis*), correspondiente al hábitat natural de interés comunitario, de carácter prioritario, Bosques endémicos de *Juniperus* spp., con código 9560, no obstante, en el ámbito no se observan sabinas (*Juniperus turbinata subsp. canariensis*) y la vegetación predominante se asemeja más a la de un tabaibal amargo (*Junipero canariensis-Oleetum cerasiformis* facies de *Euphorbia lamarckii*), lo que no obsta que exista algún individuo de pino canario (*Pinus canariensis*) y también vinagreras (*Rumex lunaria*).

Su localización al noreste de la carretera conlleva que la edificación existente este integrada en la zona de mayor pendiente, existiendo una gran diferencia de nivel entre el suelo urbanizado de la antigua bodega insular y la TF-38, ya que esta se encuentra elevada sobre la vía unos 17 metros de altura, aproximadamente, permitiendo, indirectamente, unas vistas inmejorables de la zona suroeste de la isla. El vigente PGO de Guía de Isora clasifica este ámbito como suelo

rústico de protección de infraestructuras (SRPI), la carretera, como suelo rústico de asentamiento rural (SRAR) el espacio donde se asienta la parte edificada, y el resto como suelo rústico de protección paisajística (SRPP).

La parcela y las instalaciones de la antigua bodega insular son de titularidad de Bodegas Insulares de Tenerife S.A., empresa mixta participada minoritariamente por el Cabildo Insular de Tenerife, lo que favorece la obtención del suelo para el ulterior desarrollo del área de servicio, y por tanto para la reconversión de las instalaciones.

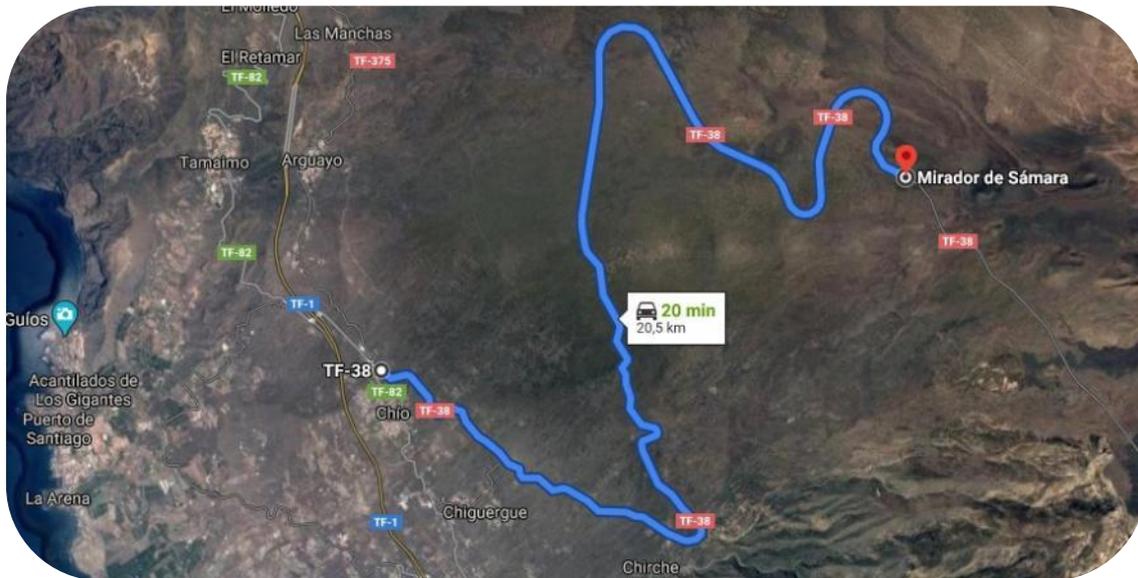


Imágen 22: Delimitación del emplazamiento propuesto en la alternativa 4.

RESUMEN CUMPLIMIENTO CRITERIOS	
Cumple	No cumple
<ol style="list-style-type: none"> <li>Ubicación del emplazamiento en las proximidades de las distintas carreteras que acceden al Parque Nacional.</li> <li>Suelos antropizados o donde no existan valores económicos y/o ambientales.</li> <li>Conexión a los servicios básicos.</li> <li>Facilidad en la gestión urbanística y eficiencia en el gasto público.</li> <li>Generación de sinergias desde el punto de vista social y económico.</li> <li>Potenciación del paisaje y generación de miradores.</li> <li>Superficie suficiente para la implantación de aparcamientos e infraestructuras.</li> </ol>	----

- **Alternativa 5**

Esta alternativa propone localizar el área de servicio muy próximo al núcleo urbano de Chío, concretamente, entre la carretera general de acceso a Chío (TF-82) y la carretera de acceso al Parque Nacional del Teide (TF-38). Los terrenos (16.955 m<sup>2</sup>) incluidos en esta alternativa se encuentran a una distancia del Mirador de Sámara de 20,5 km., con un tiempo de recorrido en coche de 20 minutos.



Imágen 23: Recorrido desde el emplazamiento propuesto al Mirador de Sámara, en el límite del Parque Nacional. Fuente: *Google Maps*.

Esta propuesta se emplaza en el margen sur de la carretera TF-38, en dirección al Parque Nacional, sin embargo, su posición entre de dos carreteras insulares posibilita la integración del área de servicio en el desnivel existente entre ambas (la diferencia de cota entre estas dos vías es de 10 metros de altura en la zona central), evitando la generación de impactos significativos.

Por otro lado, los terrenos se encuentran parcialmente antropizados, ubicándose en su interior una edificación y una explanada de aparcamientos, cuyo acceso se realiza a través de la TF-38. El resto del ámbito no está urbanizado, no obstante, existen varios solares que hacen las veces de depósito de distintos materiales. Esta alternativa es la única que propone la localización del área de servicio en un suelo urbano del PGO de Guía de Isora, en concreto en una unidad de actuación en suelo urbano no consolidado (SUNC), con un destino industrial.

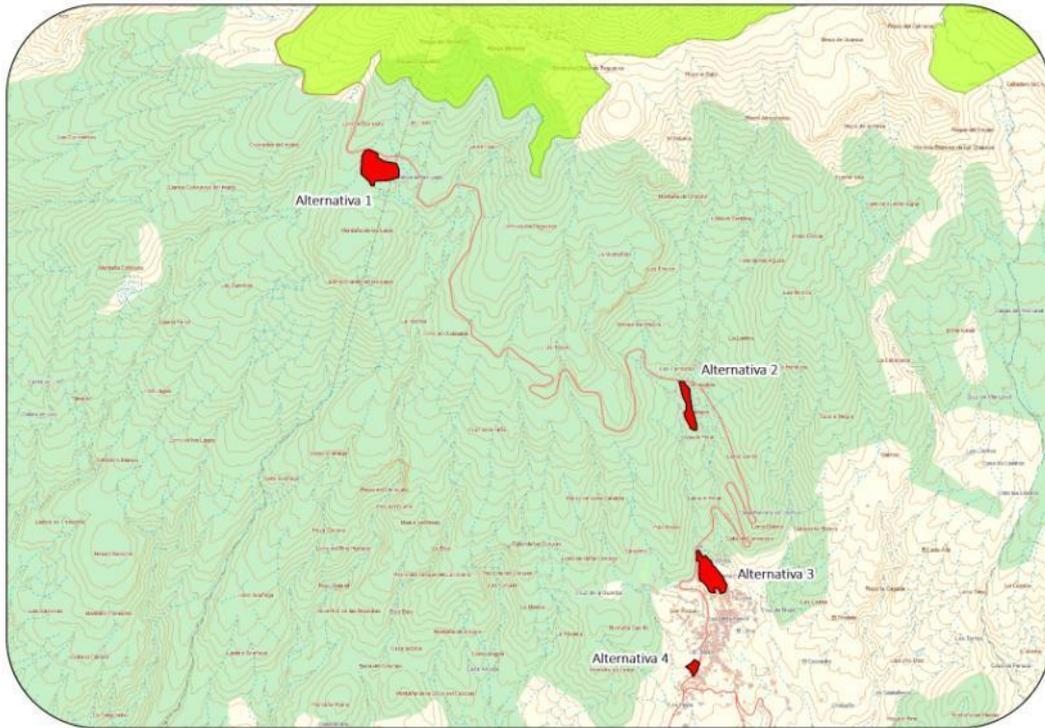
La cercanía del núcleo de Chío y la gran afluencia de visitantes que se prevé en esta área de servicio, puede suponer grandes sinergias socioeconómicas, sin embargo, la lejanía del Parque Nacional y su afección a la TF-82, generaría cierta ineficacia en el sistema de movilidad.



Imágen 24: Delimitación del emplazamiento propuesto en la alternativa 5.

RESUMEN CUMPLIMIENTO CRITERIOS	
Cumple	No cumple
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Suelos antropizados o donde no existan valores económicos y/o ambientales.</li> <li>2. Conexión a los servicios básicos.</li> <li>3. Generación de sinergias desde el punto de vista social y económico.</li> <li>4. Ubicación del emplazamiento en las proximidades de las distintas carreteras que acceden al Parque Nacional.</li> <li>5. Superficie suficiente para la implantación de aparcamientos e infraestructuras.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Potenciación del paisaje y generación de miradores.</li> <li>2. Facilidad en la gestión urbanística y eficiencia en el gasto público.</li> </ol>

## 5.2.4 ALTERNATIVAS PARA EL ACCESO DESDE VILAFLOR (TF-21)



Imágen 25: Visión general de las cuatro alternativas de emplazamiento propuestas.

- **Alternativa 1**

Esta alternativa propone localizar el área de servicio en el interior el Parque Natural de Corona Forestal, concretamente, en un área calificada por el PRUG de Corona como Zona de Uso General, denominada Las Lajas, que comprende “*un área recreativa y una zona de acampada*”.

Este ámbito (53.424 m<sup>2</sup>) se localiza junto a la TF-21, viario de acceso al Parque Nacional, siendo la distancia hasta el Museo Etnográfico Juan Évora de 4,9 km., con un tiempo de recorrido en coche de 6 minutos.

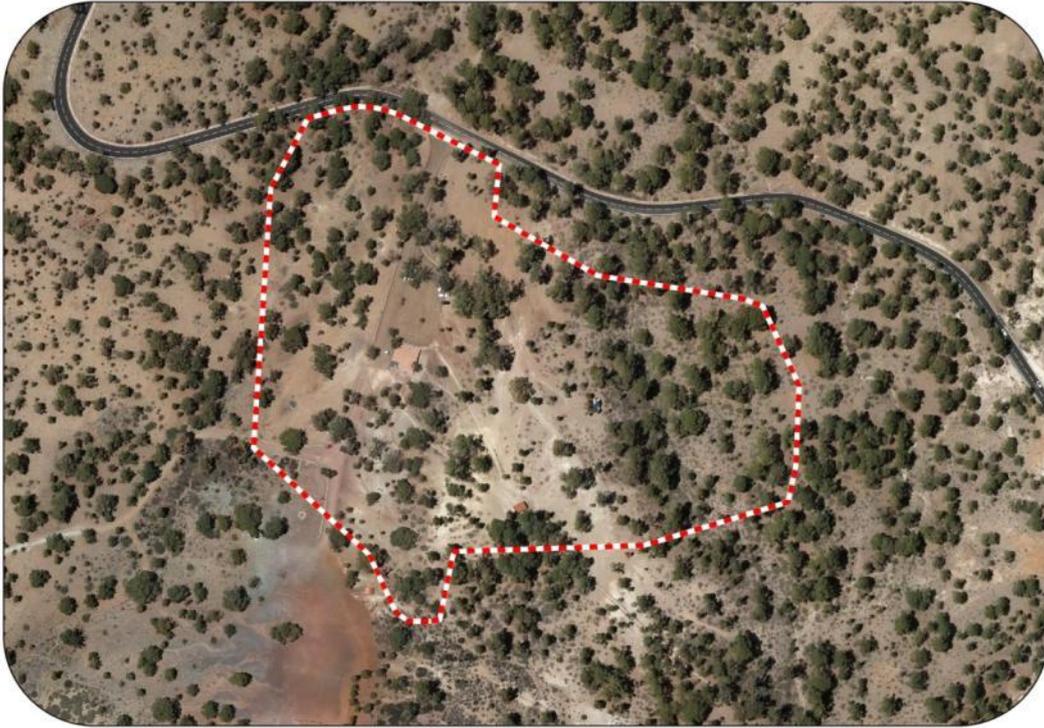


Imágen 26: Recorrido desde el emplazamiento propuesto al Museo Etnográfico Juan Évora, en el límite del Parque Nacional. Fuente: *Google Maps*.

Este emplazamiento se localiza al sur de la carretera TF-21, en dirección al Parque Nacional, y se encuentra antropizado, aunque mínimamente, debido a que existe un área recreativa y una zona de acampada. No obstante, el espacio conserva su orografía original y los elementos están bastante integrados, apreciándose solo algunos caminos de acceso, un aparcamiento de tierra, pequeñas edificaciones y el mobiliario propio de un área recreativa de estas características.

Por otro lado, dicha zona se localiza a unos 10 km. aproximadamente del núcleo de Vilafior, que suponen unos 12 minutos de trayecto en coche, lo que provoca que el grado de influencia o interacción socioeconómica sobre la población del municipio sea mínimo o nulo.

Ambientalmente la implantación del área de servicio supondría un efecto significativo sobre el medio ambiente, debido a que en este punto de la Corona Forestal existe un pinar canario, de densidad media, muy bien conservado y que a su vez constituye un hábitat natural de interés comunitario 9550 Pinares endémicos canarios, además de albergar un ámbito de interés para la conservación de la avifauna (por ejemplo está citada la especie *Corvus corax canariensis*, ave en peligro de extinción), sustanciándose en dos espacios: IBA 369 Pinar de Vilafior y la ZEPA ES0000107 Montes y cumbre de Tenerife, que también es área prioritaria de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna de Canarias.



Imágen 27: Delimitación del emplazamiento propuesto en la alternativa 1.

RESUMEN CUMPLIMIENTO CRITERIOS	
Cumple	No cumple
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ubicación del emplazamiento en las proximidades de las distintas carreteras que acceden al Parque Nacional.</li> <li>2. Facilidad en la gestión urbanística y eficiencia en el gasto público.</li> <li>3. Superficie suficiente para la implantación de aparcamientos e infraestructuras.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Suelos antropizados o donde no existan valores económicos y/o ambientales.</li> <li>2. Conexión a los servicios básicos.</li> <li>3. Generación de sinergias desde el punto de vista social y económico.</li> <li>4. Potenciación del paisaje y generación de miradores.</li> </ol>

- **Alternativa 2**

Esta alternativa también propone localizar el área de servicio en el interior el Parque Natural de Corona Forestal, concretamente en un área calificada por el PRUG de Corona como Zona de Uso General, denominada El Pinalito, y donde se propone una “zona de acampada y un albergue”, para lo cual, el Cabildo Insular promovió un proyecto de demolición de las instalaciones de la antigua embotelladora “Aguas El Pinalito”.

Esta área (21.982 m<sup>2</sup>) se localiza junto a la TF-21, viario de acceso al Parque Nacional, existiendo una distancia hasta el Museo Etnográfico Juan Évora de 10,9 km, con un tiempo de recorrido en coche de 13 minutos.



Imágen 28: Recorrido desde el emplazamiento propuesto al Museo Etnográfico Juan Évora, en el límite del Parque Nacional. Fuente: *Google Maps*.

Este emplazamiento se localiza al sur de la TF-21, en dirección al Parque Nacional, y se encuentra antropizado, puesto que se localizan las instalaciones abandonadas de la antigua embotelladora. Esta zona tiene como hándicap que se encuentra afectada por dos barrancos en sus linderos, lo que conlleva que el ámbito delimitado para la implantación del área de servicio esta constreñido. En esta área existe una gran nave y unos aparcamientos, sin embargo, estas infraestructuras se encuentran alejadas de la TF-21, a unos 300 metros aproximadamente, por lo que se accede a ellas a través de un camino asfaltado rodeado en toda su longitud por un pinar canario (*Pinus canariensis*) en buen estado de conservación. Entre los aspectos positivos, está la existencia de acometidas para los servicios básicos (electricidad, agua potable y saneamiento)

Por otro lado, esta zona se localiza a unos 4 km., aproximadamente, del núcleo de Vilafior, que se traducen en unos 6 minutos de trayecto en coche, lo cual supone bastante distancia para que el área pueda vincularse, en cuanto a la posibilidad de generar sinergias socioeconómicas, con el núcleo de Vilafior.

Al igual que en la anterior alternativa, el área de servicio, a pesar de implantarse en una zona ya transformada, también afectaría significativamente al ecosistema en el que se inserta, debido a que en este punto de la Corona Forestal existe un pinar canario, de densidad media, muy bien conservado y que a su vez constituye un hábitat natural de interés comunitario 9550 Pinares endémicos canarios, además de albergar un ámbito de interés para la conservación de la avifauna (por ejemplo están citadas las especies amenazadas *Dendrocopos major canariensis*, *Erithacus rubecula superbus* o *Fringilla teydea teydea*), sustanciándose en dos espacios: IBA 369 Pinar de Vilafior y la ZEPA ES0000107 Montes y cumbre de Tenerife, que también es área prioritaria de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna de Canarias.



Imágen 29: Delimitación del emplazamiento propuesto en la alternativa 2.

RESUMEN CUMPLIMIENTO CRITERIOS	
Cumple	No cumple
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Conexión a los servicios básicos.</li> <li>2. Ubicación del emplazamiento en las proximidades de las distintas carreteras que acceden al Parque Nacional.</li> <li>3. Facilidad en la gestión urbanística y eficiencia en el gasto público.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Suelos antropizados o donde no existan valores económicos y/o ambientales.</li> <li>2. Generación de sinergias desde el punto de vista social y económico.</li> <li>3. Potenciación del paisaje y generación de miradores.</li> <li>4. Superficie suficiente para la implantación de aparcamientos e infraestructuras.</li> </ol>

- **Alternativa 3**

Esta alternativa propone localizar el área de servicio en el interior del núcleo urbano de Vilaflor. El emplazamiento (41.648 m<sup>2</sup>) se encuentra a una distancia del Museo Etnográfico Juan Évora de 14,1 km. de distancia, con un tiempo de recorrido en coche de 16 minutos. Su situación, completamente incrustada en pleno centro del núcleo de Vilaflor, permite que el impacto socioeconómico del área de servicio pueda ser muy alto.



Imágen 30: Recorrido desde el emplazamiento propuesto al Museo Etnográfico Juan Évora, en el límite del Parque Nacional. Fuente: *Google Maps*.

Este emplazamiento, aun no estando en los márgenes de la TF-21, sí que aprovecha el acceso que desde esta vía se hace al interior del casco de Vilaflor por la Avenida de La Paz. El ámbito, clasificado por las Normas Subsidiarias de Vilaflor como suelo rústico de protección agraria (SRPAG), en la mayor parte de su superficie, y como suelo urbano consolidado (SUC), posee un desnivel que permite tener una imagen amplia del casco urbano de Vilaflor. A esta zona se la conoce como la Huerta Grande, una antigua explotación agrícola, hoy sin actividad, en la que se cultivaban árboles frutales -ciruelos, perales, almendros, etc.-, y, más recientemente, papas, asimismo, también se pueden observar infraestructuras hidráulicas como estanques o atarjeas.

El ámbito, por tanto, además de los terrenos abancalados con muros de piedra de los canteros y en estado improductivo, alberga un espacio ajardinado, una vía urbana y unos aparcamientos públicos en un solar titularidad del Ayuntamiento de Vilaflor. En cuanto a la aptitud agrológica y potencialidad productiva, evidentemente el ámbito recoge un suelo agrario, ahora sin actividad, en el que hasta hace no muchos años se cultivaban frutales y papas, no obstante, también es cierta la vocación urbana de este espacio, colindante con el casco de Vilaflor. Tal es así, que el propio planeamiento urbanístico en trámite de aprobación, contempla un sistema general municipal de espacio libre y dotacional, en el que se prevén “dotaciones de influencia insular relacionadas con la recepción e información a visitantes del Parque Nacional del Teide”, concretando incluso un equipamiento comunitario de carácter supramunicipal (“un Centro de Información del Parque Nacional”)<sup>11</sup>.

En lo relativo a los aspectos ambientales, el ámbito está desprovisto de elementos naturales de interés, exceptuando algún pino canario (*Pinus canariensis*) de cierta edad. Lo que sin duda conviene destacar son los bienes integrantes del patrimonio histórico, aunque no estén recogidos en el catalogo de protección municipal, como pueden ser el camino que atraviesa la

<sup>11</sup> Documento de aprobación inicial. Memoria de ordenación.

finca, la atarjea de tosca, el horno de la finca, utilizado sobre todo para el secado de fruta, un horno de cal y los lavaderos, elementos todos que deberán de ser tenidos en cuenta en una ulterior ordenación y diseño del proyecto. Colindante a este espacio se ubica la Hacienda de los Soler (sede del mayorazgo fundacional de Vilaflor de Chasna), titularidad del Cabildo Insular de Tenerife, un ejemplo de arquitectura tradicional canaria del siglo XVII incluida en el catalogo arquitectónico municipal vigente con un grado de protección ambiental. Además, el ámbito afecta parcialmente el entorno de protección del bien de interés cultural (BIC) de la Iglesia de San Pedro Apóstol.



Imágen 31: Delimitación del emplazamiento propuesto en la alternativa 3.

RESUMEN CUMPLIMIENTO CRITERIOS	
Cumple	No cumple
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Suelos antropizados o donde no existan actualmente valores económicos y/o ambientales</li> <li>2. Generación de sinergias desde el punto de vista social y económico.</li> <li>3. Potenciación del paisaje y generación de miradores.</li> <li>4. Conexión a los servicios básicos.</li> <li>4. Ubicación del emplazamiento en las proximidades de las distintas carreteras que acceden al Parque Nacional.</li> <li>5. Facilidad en la gestión urbanística y eficiencia en el gasto público.</li> <li>6. Superficie suficiente para la implantación de aparcamientos e infraestructuras.</li> </ol>	-----

- **Alternativa 4**

Esta alternativa propone emplazar el área de servicio en unos terrenos completamente transformados (7.181 m<sup>2</sup>), colindantes a la carretera de acceso al Parque Nacional (TF-21) en su margen izquierdo, próximos al núcleo de Vilaflor y localizados muy cerca de la Estación de Servicios. No obstante, a diferencia de la alternativa 3, la localización de este no es tan céntrica, al estar en el acceso al núcleo de Vilaflor desde San Miguel y Granadilla de Abona, habiendo hasta el Museo Etnográfico Juan Évora unos 15,3 km. de distancia, con un tiempo de recorrido en coche de 18 minutos.



Imágen 32: Recorrido desde el emplazamiento propuesto al Museo Etnográfico Juan Évora, en el límite del Parque Nacional. Fuente: *Google Maps*.

El emplazamiento está completamente desprovisto de elementos naturales o patrimoniales, debido, sobre todo, al gran desmonte de tierra existente, que aun no afectando a la totalidad del ámbito, podría servir para la implantación del sistema general en la cota de la carretera. En lo relativo a la calificación del suelo, el frente de los terrenos está contemplado en las Normas Subsidiarias de Vilaflor como suelo urbano consolidado (SUC), mientras la parte trasera es suelo rústico de protección agraria (SRPAG).



Imágen 33: Delimitación del emplazamiento propuesto en la alternativa 4.

RESUMEN CUMPLIMIENTO CRITERIOS	
Cumple	No cumple
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ubicación del emplazamiento en las proximidades de las distintas carreteras que acceden al Parque Nacional.</li> <li>2. Suelos antropizados o donde no existan valores económicos y/o ambientales.</li> <li>3. Generación de sinergias desde el punto de vista social y económico.</li> <li>4. Conexión a los servicios básicos.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Potenciación del paisaje y generación de miradores.</li> <li>2. Facilidad en la gestión urbanística y eficiencia en el gasto público.</li> <li>3. Superficie suficiente para la implantación de aparcamientos e infraestructuras.</li> </ol>

## 6 RESUMEN

Aunque se ha intentado elaborar un documento lo más sencillo y accesible posible, la necesidad de explicar con detalle las problemáticas que se quieren remediar, así como de justificar jurídica y técnicamente las posibles soluciones propuestas, ha podido provocar que su lectura sea un tanto farragosa. Por ello, en este apartado del documento se pretende clarificar y condensar, a modo de conclusión y de la manera más directa, lo que esta iniciativa plantea.

Ya desde principios de la década de los 2000 se viene alertando de la masificación y saturación que viene sufriendo el Parque Nacional del Teide, producto del incremento desmesurado de visitantes. Mientras en esos años los visitantes rondaban los tres millones, en la actualidad la cifra se acerca a los cuatro millones y medio. Esto ha provocado que la sobrecarga de la visita sea uno de los problemas fundamentales a los que se enfrenta la gestión del Parque Nacional, en especial para garantizar la conservación de sus recursos naturales y culturales, así como la calidad de la visita.

Siendo el número de visitantes la causa directa, es realmente la forma en la que habitualmente se realiza la visita al Parque Nacional, concentrándose en una franja horaria (de 10 a 12 horas) y en sectores concretos (La Ruleta, Minas de San José, La Rambleta y la base del Teleférico), lo que provoca un desborde de las infraestructuras de uso público, aparcamientos y miradores sobre todo, y que se sobrepase la capacidad de carga. Esta situación tiene como principales consecuencias el deterioro de la calidad de la visita, un impacto sobre los recursos naturales, y afecta de lleno, incluso, a la seguridad vial de los usuarios.

Para darle solución a esta problemática, y en coherencia con lo previsto en el vigente PRUG del Parque Nacional, el órgano gestor pretende poner en marcha un nuevo sistema de movilidad sostenible y de uso público que permita ordenar y organizar la visita al Parque Nacional.

Para ello, un aspecto fundamental, que es el que se desea materializar con esta iniciativa, es la implantación de una red de áreas de servicio que permita la regulación del uso de las carreteras y del flujo de personas que entran al Parque Nacional del Teide, de tal modo que no se permita el acceso a un número de visitantes superior a la capacidad de carga global, controlando los aparcamientos del interior del Parque Nacional, de forma que los vehículos privados no puedan estacionar cuando se completen los cupos establecidos, siendo necesario en ese caso el uso del transporte colectivo que partirá de las citadas áreas de servicio. En todo caso se garantizara el derecho de tránsito de las carreteras que atraviesan el Parque Nacional.

Esta iniciativa asume el área de servicio que tanto el PRUG del Parque Nacional como el PIOT vigente, establecen en el Portillo Alto, y para completar la red, propone la implantación de otras dos en sendas carreteras de acceso al Parque Nacional por el sur de la isla, es decir, una en el acceso por Chío y otra en el acceso por Vilaflor.

Finalmente, debido a la urgencia y a la necesidad de agilizar la implementación del sistema de movilidad sostenible y de uso público del Parque Nacional, una vez se supere esta consulta pública previa, la presente iniciativa pretende sustanciarse en la que se considera la mejor alternativa regulatoria, es decir, en un proyecto de interés insular, puesto que se trata de un

instrumento de ordenación que permite al mismo tiempo ordenar y diseñar los proyectos de obra para su inmediata ejecución.