

INFORME SOBRE EL DOCUMENTO DE APROBACION INICIAL DEL "PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA ISLA DE TENERIFE"

1. DATOS

DOCUMENTO: DOCUMENTO DE APROVACION INICIAL DEL PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA ISLA DE TENERIFE"

AUTOR: TEMA INGENIERIA

PROMOTOR: CABILDO INSULAR DE TENERIFE

CONTENIDO DEL DOCUMENTO:

- MEMORIA DE INFORMACION
- MEMORIA DE ORDENACION
- RECOMENDACIONES, DIRECTRICES Y PREMISAS PARA LA EJECUCIÓN DEL PLAN
- RESUMEN EJECUTIVO
- ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATEGICO

FECHA EDICIÓN DOCUMENTO: JULIO 2025

FECHA DE ENTREGA DEL DOCUMENTO A MTSa: 15 DE OCTUBRE 2025

REMITENTE: SERVICIO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD DEL AREA DE MOVILIDAD DEL CABILDO INSULAR DE TENERIFE

2. RESUMEN Y ANTECEDENTES

Con fecha 15 de octubre de 2025 se recibió en MetroTenerife un escrito remitido por el SERVICIO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD DEL AREA DE MOVILIDAD DEL CABILDO INSULAR DE TENERIFE solicitando la emisión de informe sobre el Documento de Aprobación Inicial del PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA ISLA DE TENERIFE". Es por ello que se emite el presente documento, en virtud de la delegación realizada por el Área de Movilidad y Seguridad del Cabildo Insular de Tenerife a MetroTenerife para la realización de informes y autorizaciones relativos de actuaciones urbanísticas en relación a planes territoriales del Tren del Sur, Tren del Norte y Tranvía Santa Cruz-La Laguna, en fecha de marzo de 2011.

3. ANÁLISIS

3.1. CONTENIDO DEL DOCUMENTO DE APROBACION INICIAL DEL PIMSIT Y SU MEMORIA AMBIENTAL

El Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) es una estrategia integral para transformar la movilidad en la isla. Se estructura en cinco tomos que abarcan el diagnóstico, las infraestructuras, el transporte público, la financiación y las propuestas de ordenación.

Su objetivo principal es mejorar la accesibilidad y reducir la dependencia del vehículo privado (que hoy alcanza el 90% del reparto modal) mediante el impulso del transporte público y la intermodalidad. Propone un modelo integrado que combina trenes, tranvías, guaguas y aparcamientos disuasorios, acompañado de carriles exclusivos, coordinación de horarios y tarifas, y prioridad viaria.



El Plan se ajusta a leyes ambientales y territoriales, y está alineado con los ODS, el Acuerdo de París y programas europeos y nacionales de sostenibilidad. Detecta desafíos como la dispersión urbana, el crecimiento poblacional desigual, la elevada motorización, el envejecimiento y el turismo masivo, todos generadores de una alta demanda de movilidad.

Incluye una estrategia financiera basada en fondos locales, nacionales y europeos, y está sujeto a evaluación ambiental. Su enfoque territorial parte del Plan Insular de Ordenación y divide la isla en comarcas y zonas para un análisis preciso de los flujos de movilidad.

En síntesis, el PIMSIT busca una movilidad más sostenible, eficiente y equitativa a través de la modernización del transporte público, la mejora de infraestructuras, la planificación coordinada y la reducción del uso del vehículo privado.

3.1.1. Tomo I - Memoria de Información: Marco de referencia y aspectos generales del Plan

En este Tomo I denominado "Marco de referencia y aspectos generales del Plan" se hace una descripción de los objetivos y oportunidades del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife (PIMSIT), una aproximación al contexto local, así como una descripción del marco político internacional y europeo y una aproximación al marco jurídico, normativo, administrativo y territorial, para finalizar con una caracterización socioeconómica de la isla de Tenerife.

3.1.2. Tomo II - Memoria de Información: Infraestructuras y movilidad

En este Tomo II denominado "Infraestructuras y movilidad" se realiza un análisis, diagnóstico y conclusiones de las actuales infraestructuras existentes en el transporte insular, abarcando la red de carreteras y sus equipamientos de transporte público, la red ferroviaria, los puertos y aeropuertos, aparcamientos, la infraestructura ciclista, la movilidad eléctrica y el transporte de mercancías.

Igualmente se realiza un análisis de la movilidad de residentes y no residentes, así como una modelización de la demanda insular.

3.1.3. Tomo III - Memoria de Información: Transporte Público

En este Tomo III denominado "Transporte Público", se realiza un análisis de la oferta de transporte público de la isla de Tenerife, en donde se realiza una estructuración de la oferta, una selección de los ámbitos de análisis y su caracterización, igualmente también se realiza, un análisis del transporte discrecional y transporte escolar, así como una de la calidad del servicio.

También se hace un balance de la economía del transporte público, a tenor de las cuentas de explotación y los indicadores técnicos y económicos.

Por último, se realizan una serie de conclusiones sobre la situación actual, aportando una serie de consideraciones generales y recomendaciones para mejorar la competitividad y ajuste de los servicios.

3.1.4. Tomo IV - Memoria de Información: Financiación del transporte y actuaciones previstas

En este Tomo IV denominado "Financiación del transporte y actuaciones previstas" se realiza un análisis de la financiación del transporte público en la isla de Tenerife, teniendo en cuenta las aportaciones del Sector Público para financiar el transporte insular integrado en el periodo (1996 - 2012), las aportaciones



durante el quinquenio 2016 – 2020, las aportaciones durante el periodo 2016 – 2020 del Gobierno de Canarias al sistema de transporte terrestre, excluidas las realizadas al transporte insular integrado y las aportaciones del Cabildo de Tenerife durante el periodo 2016 – 2020, excluidas las realizadas al transporte insular integrado. Igualmente se lleva a cabo un análisis comparativo del transporte insular integrado en el archipiélago y un análisis comparativo con otras áreas metropolitanas españolas. Finalmente se lleva a cabo la fijación de una serie de criterios de optimización del transporte insular integrado.

Por último, se hace un relato de las inversiones públicas y actuaciones previstas, de acuerdo al convenio entre el MITMA y la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de carreteras 2018-2027, además de otras inversiones y actuaciones previstas.

3.1.5. Tomo V – Memoria de Información: Alternativas de ordenación

En este Tomo V denominado "Propuestas de ordenación" es donde se ha plasmado las diferentes alternativas de movilidad planteadas en el presente estudio y que, tras un análisis multicriterio, basado en diferentes aspectos (Inversión, Costes y Beneficios Implícitos, Funcionalidad y Eficiencia y Sostenibilidad Ambiental) han sido valoradas y clasificadas por orden de preferencia.

3.1.6. Tomo VI – Memoria de Información: Planos de Información

En este Tomo VI denominado "Planos de Información" se ha plasmado en planos las diferentes alternativas de movilidad planteadas en el presente estudio.

3.1.7. Tomo VII – Memoria de Ordenación.

En este documento se especifica el Modelo de Ordenación del PMSIT agrupando las diferentes a iniciativas a realizar en 9 programas de actuación y con hasta 91 propuestas de actuación, las cuales se desarrollan en el presente documento.

3.1.8. Tomo VII – Memoria de Ordenación: Anexo 1. Informe de análisis y respuesta a las sugerencias recibidas.

En este documento se recogen todas las alegaciones que se presentaron al Documento de Avance de Plan de Movilidad y las contestaciones que han recibido por parte del equipo redactor del Plan.

3.1.9. Tomo VII – Memoria de Ordenación: Anexo 2. Gráficos de la valoración de las actuaciones.

En este documento se representan las valoraciones de las diferentes alternativas en modo gráfico.

3.1.10. Tomo VIII – Memoria de Ordenación: Planos de Ordenación.

En este documento se representan el modelo de ordenación definido en el PIMSIT para los años 2035 y 2045.



3.1.11. Tomo IX - Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan

El documento de "Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan" es una hoja de ruta orientadora y estratégica que establece cómo debe aplicarse, revisarse y financiarse el conjunto del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) durante los próximos diez años.

3.1.12. Tomo X - Resumen Ejecutivo

En el presente documento se hace un resumen de todo el proceso de elaboración del documento, la alternativa seleccionada y las conclusiones finales del PIMSIT.

3.1.13. Tomo XI - Estudio Ambiental Estratégico

El Estudio Ambiental Estratégico es el documento donde se ha identificado, descrito y evaluado los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan o programa, con el fin de prevenir o minimizar los efectos adversos sobre el medio ambiente de la aplicación del plan o programa.

3.1.14. Modelo de Ordenación finalmente a adoptar para la mejora de la Movilidad Sostenible

El modelo de ordenación propuesto finalmente se corresponde con las actuaciones contempladas en la Alternativa 8 que contempla inversiones en infraestructuras viarias, la creación de BUS-VAO y la ampliación de las actuales líneas de tranvía, a las cuales se ha incorporado otra serie de actuaciones como el Tren del Sur.

Todo ello se traduce en un Modelo de Ordenación del PMSIT con 9 programas de actuación y 91 propuestas de actuación.

3.2. CONSIDERACIONES AL DOCUMENTO

- A) Eliminación de algunas de las actuaciones en materia de transporte ferroviario y tranviario consideradas en varias alternativas.

A diferencia de las infraestructuras viarias contempladas en el documento en donde se han presentado soluciones planificadas y con un ámbito muy concreto de actuación, en el caso de las inversiones ferroviarias se han considerado una serie de actuaciones que no se encuentran en sintonía con el rigor técnico manifestado en las actuaciones viarias. A continuación, describimos aquellas actuaciones que entendemos no deberían de considerarse.

- "Tren mixto adherencia-cremallera Santa Cruz de Tenerife-San Cristóbal de la Laguna":

- Desde el punto de vista de la planificación ferroviaria creemos que no tiene cabida plantear la implantación de un nuevo modo ferroviario que conecte las poblaciones de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna cuando en la actualidad se encuentra en servicio un sistema tranviario que conecta ambas poblaciones con previsión de ampliación de líneas. Además, el



Plan Territorial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte (PTEOITN) contempla igualmente paradas en ambas poblaciones.

- Desde el punto estrictamente técnico, creemos que no es aconsejable especificar la implantación de un tren cremallera, sin la existencia de un estudio técnico previo que dé soporte a tal decisión y que tenga en consideración las diferentes soluciones tecnológicas existentes hoy en día, ya que podría interpretarse como una preferencia previa por algún tipo de fabricante. Cabe recordar que los trenes cremallera apenas tienen implantación mundial, debido a sus características tan singulares, siendo escasas las referencias existentes y casi siempre centradas en el ámbito del transporte turístico y/o alpino y no en una explotación comercial diaria de pasajeros en entorno urbano.

- Señalar que en el propio PIMSIT se indica específicamente no incluir dicha actuación, tal y como se recoge en el "Anexo 3. Fichero de infraestructuras del Componente 3: Infraestructura de Transporte Público Comarcal y Local". En concreto en la ficha de la correspondiente infraestructura se cita:

"Por tanto, esta propuesta no debe considerarse en el PIMSIT ya que se contradice con las propuestas de ampliación y extensión de las Líneas 1 y 2 del Tranvía de Tenerife anteriormente planteadas y con el planeamiento del Tren del Norte con funcionalidad similar en lo que al transporte metropolitano se refiere."

- En cuanto los antecedentes y planeamiento que de soporte a que se incorpore dicha alternativa, no hay justificación o soporte técnico que justifique la inclusión de la presenta alternativa ya que indicar que dicha actuación nunca ha sido considerada como una de las infraestructuras previstas en la planificación de la red ferroviaria y tranviaria de la isla de Tenerife. No entendemos por tanto cual es la motivación para considerar dicha alternativa como una solución para la movilidad sostenible de la isla de Tenerife.

- Por todo lo anterior se solicita la eliminación de dicha actuación en las alternativas en las que se contempla dentro del PIMSIT.

o "Tren mixto adherencia-cremallera Puerto de la Cruz- La Orotava":

- Con una funcionalidad desde el punto de vista de la demanda y/o necesidad de implantación de dicha infraestructura hay que señalar que en la Tabla 30: "Embarques al día por modo de Transporte", se recoge que la infraestructura recogerá entre 76 y 167 embarques al día, lo cual entendemos que absolutamente insuficiente como para tenerla en cuenta.

- Por otro lado, en cuanto a su coste de implantación en las Fichas en el "Anexo 3. Fichero de infraestructuras del Componente 3: Infraestructura de Transporte Público Comarcal y Local" se indica que su coste de ejecución sería de 2.873.999.961 €, lo cual entendemos que se trata de un error de edición. Desconocemos cuál sería el coste estimado para dicha infraestructura.

- Desde el punto estrictamente técnico, creemos que no es aconsejable especificar la implantación de un tren cremallera, sin la existencia de un estudio técnico previo que dé soporte a tal decisión y que tenga en consideración las diferentes soluciones tecnológicas existentes hoy en día, ya que podría interpretarse como una preferencia previa por algún tipo de fabricante. Cabe recordar que los trenes cremallera apenas tienen implantación mundial,



debido a sus características tan singulares, siendo escasas las referencias existentes y casi siempre centradas en el ámbito del transporte turístico y/o alpino y no en una explotación comercial diaria de pasajeros en entorno urbano.

- Por último, y a la vista de la demanda prevista de la infraestructura, indicar que estamos totalmente en sintonía con lo recogido en el PIMSIT respecto a las dudas sobre si dicha actuación deba recogerse dentro de un Plan Insular, dado el carácter local del posible problema a resolver, tal y como se recoge en el "Anexo 3. Fichero de infraestructuras del Componente 3: Infraestructura de Transporte Público Comarcal y Local". En concreto en la ficha de la correspondiente infraestructura se concluye lo siguiente:

"Dentro de este PIMSIT se puede volver a analizar esta propuesta como alternativa de resolución y apoyo a la conexión estudiada, implementada mediante una concesión público-privada. Habría que analizar además su impacto ambiental y paisajístico y no solo su *funcionalidad discutible desde el punto de vista del transporte insular*, ya que solo sirve a paliar un problema local de movilidad de turistas y de trabajadores en esta zona de la isla."

- En cuanto los antecedentes y planeamiento que de soporte a que se incorpore dicha alternativa, no hay justificación o soporte técnico que justifique la inclusión de la presenta alternativa ya que indicar que dicha actuación nunca ha sido considerada como una de las infraestructuras previstas en la planificación de la red ferroviaria y tranviaria de la isla de Tenerife. No entendemos por tanto cual es la motivación para considerar dicha alternativa como una solución para la movilidad sostenible de la isla de Tenerife.
- Por todo lo anterior se solicita la eliminación de dicha actuación en las alternativas en las que se contempla dentro del PIMSIT

o "Tren Subterráneo Norte-Sur":

- La actuación definida como "Tren Subterráneo Norte-Sur" formó parte de una serie de alternativas que se incluyeron y analizaron en la redacción del PTEOITN y que comprendía tanto el trazado ferroviario por el Norte de la isla como la conexión ferroviaria con el Tren del Sur. Tras el correspondiente estudio multicriterio, dicha alternativa no fue finalmente seleccionada.
- La puesta en servicio de dicha línea no queda justificada a tenor de la envergadura de la obra a ejecutar con los altísimos costes que implica y sobre todo por el solapamiento con los servicios del Tren del Sur y del Tren del Norte. Además, se prevé una demanda muy escasa para esta infraestructura.
- Por último, señalar que en el propio documento del PIMSIT se indica específicamente su propuesta de no incluir dicha actuación, tal y como se recoge en el "Anexo 3. Fichero de infraestructuras del Componente 3: Infraestructura de Transporte Público Comarcal y Local". En la ficha de correspondiente infraestructura se cita lo siguiente:

"Su funcionalidad y coste es más que discutible a efectos de este PIMSIT ya que no se justifica ni por conexión ferroviaria entre el norte y sur de la Isla, ni tampoco por



favorecer la funcionalidad de otros modos de transporte. Los problemas técnicos y ambientales de esta propuesta son muy altos, lo que también determina que no se contemple como alternativa viable de transporte.

El coste de los 12 km de la obra civil del túnel con los antecedentes de estas obras en otros túneles ferroviarios en la Península (variante ferroviaria de Pajares en Asturias y la desechada conexión de Alta Velocidad a Cantabria entre Reinosa y Torrelavega), hace que esta solución sea más que cuestionable dentro de las propuestas a considerar en este Avance del PIMSIT y de sus disponibilidades presupuestarias.

Hay que buscar propuestas financiadas o realistas desde el punto de vista presupuestario y de su financiación, y esta propuesta supone un planteamiento ferroviario muy diferente al que se ha venido redactando en los últimos años. Su tramitación como nuevo Plan Especial de Ordenación de Infraestructuras Ferroviarias supone además un proceso de difícil gestión dados los antecedentes del Tren del Sur y del Tren del Norte."

- Por todo lo anterior se solicita la eliminación de dicha actuación en las alternativas en las que se contempla dentro del PIMSIT

o Cable "Teleférico San Juan del Reparo-Garachico"

- Desde el punto de vista de la demanda y/o necesidad de implantación de dicha infraestructura hay que señalar que en la Tabla 29 "Embarques al día por modo de Transporte" se recoge que la presente infraestructura recogerá entre 329 y 433 embarques al día, lo cual entendemos que es insuficiente como para tener en cuenta dicha actuación.

- Por último, y a la vista de la demanda prevista de la infraestructura, indicar que estamos totalmente en sintonía con lo recogido en el propio PIMSIT en donde se manifiestan las dudas de que dicha actuación deba recogerse dentro de un Plan Insular dado al carácter local del posible problema a resolver, tal y como se recoge en el "Anexo 3. Fichero de infraestructuras del Componente 3: Infraestructura de Transporte Público Comarcal y Local". En la ficha de correspondiente infraestructura se concluye lo siguiente:

"Dentro de este PIMSIT se puede volver a analizar esta propuesta como alternativa de resolución y apoyo a la conexión estudiada, implementada mediante una concesión público-privada. Habría que analizar además su impacto ambiental y paisajístico y no solo su funcionalidad discutible desde el punto de vista del transporte insular, ya que solo sirve a paliar un problema local de movilidad de turistas y de trabajadores en esta zona de la isla."

- En cuanto los antecedentes y planeamiento que de soporte a que se incorpore dicha alternativa, no hay justificación o soporte técnico que justifique la inclusión de la presente alternativa ya que indicar que dicha actuación nunca ha sido considerada como una de las infraestructuras previstas en la planificación de la red ferroviaria y tranviaria de la isla de Tenerife. No entendemos por tanto cual es la motivación para considerar dicha alternativa como una solución para la movilidad sostenible de la isla de Tenerife.



- Para refrendar la solicitud de no inclusión de la presente actuación recogemos lo mencionado en la respuesta a la sugerencia de MTSA al documento de Avance donde se indica que el teleférico de San Juan del Reparo obedece a "un sistema en un ámbito muy acotado y su análisis detallado debe hacerse desde una visión local sin aportar revelancia a escala insular tal y como el propio Documento de Avance señalaba". No llegamos a entender por tanto que se siga incluyendo dicha actuación en el PMSIT si se reconoce que se trata de un sistema de transporte concentrado en un ámbito muy acotado y sin escasa escala insular.
- Por todo lo anterior se solicita la eliminación de dicha actuación en las alternativas en las que se contempla dentro del PIMSIT.

Por todo lo anterior solicitamos que se eliminen las actuaciones anteriormente mencionadas, ya que entendemos no aportan valor alguno a la movilidad sostenible de la isla y sin embargo están penalizando innecesariamente la valoración de las alternativas del PIMSIT del Grupo III Basado en Ferrocarriles, incrementando artificialmente los indicadores de valoración tales como el Coste de Inversión o Producción, Emisiones Contaminantes, Contaminación Acústica, Afección a Espacios Naturales, etc.

- *J) Transporte de mercancías*

Tal y como se comentaba en la alegación presentada por MTSA al Documento de AVANCE, entendemos que el presenta plan debería ser más ambicioso en la propuesta de actuaciones para mitigar y disminuir las actividades del transporte de carreteras, cuya actividad se va a incrementar, tal y como recoge el propio PIMSIT.

Debido al carácter insular de nuestro territorio el presente Plan de Movilidad debería incentivar actuaciones para aprovechar los corredores ferroviarios en fase de planificación y plantear conexiones ferroviarias con los principales puertos y polígonos industriales. De esta manera se optimizaría la red de transporte de mercancías en la isla de Tenerife, en sintonía con las propuestas europeas en cuanto al traslado de las mercancías de la carretera al sistema ferroviario, disminuyendo las emisiones atmosféricas, mejorando la eficiencia energética del transporte y descongestionando las carreteras. La no previsión del transporte de mercancías dentro de los respectivos Planes Territoriales Ferroviarios no deberá ser óbice para que ese incorporé en el presente Plan Insular y de soporte a futuras actuaciones ferroviarias en materia de mercancías.

- *K) Otras consideraciones*

En el PMSIT se indica en referencia al Tren del Sur "...Su grado de avance lo posiciona como una opción viable a medio plazo". Esta afirmación, es respaldada no sólo por el grado de desarrollo de los proyectos constructivos que lo conforman sino por el hecho que recientemente se ha firmado el Protocolo para el establecimiento del Convenio de Financiación de dicha infraestructura con el Ministerio de Fomento y se ha incluido las actuaciones ferroviarias en Canarias dentro del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Sin embargo, dentro de los plazos de implementación del PIMSIT, el Tren del Sur no ha sido incluido dentro de las actuaciones que se ejecutarán en el plazo medio, es decir a lo largo de los cinco primeros cinco años desde la aprobación definitiva del PIMSIT, lo cual no es coherente con los plazos que se están manejando para el inicio del Tren del Sur. Es por ello que se solicita que se incluya en punto 6.2 Entrada



en vigor la infraestructura del Tren del Sur como parte de las actuaciones a contemplar en el Medio plazo.

Por otro lado, en referencia a las ampliaciones de las líneas del tranvía el PMSIT se considera las ampliaciones del tranvía como actuaciones a realizar en un escenario inferior a los primeros cinco años al catalogarlas en periodo de ejecución de medio plazo, pero sin embargo no se ha considerado ninguna actuación relacionada con la creación de nuevas líneas tranviaria dentro del programa de actuaciones

"Medio plazo: Las actuaciones relacionadas con infraestructuras mayores, como la *ampliación del tranvía*, la creación de carriles BUS-VAO y la construcción de aparcamientos disuasorios, se ejecutarán a lo largo de los primeros cinco años de aplicación del PMSIT, en función de la disponibilidad de recursos financieros y de los procesos de Planificación y licitación".

4. CONCLUSIONES

Por todo lo anterior se solicita que:

- No se consideren en el PMSIT las siguientes actuaciones para configurar alternativas:
 - "Tren mixto adherencia-cremallera Santa Cruz de Tenerife-San Cristóbal de la Laguna",
 - "Tren mixto adherencia-cremallera Puerto de la Cruz- La Orotava",
 - "Tren Subterráneo Norte-Sur"
 - "Cable Teleférico San Juan del Reparo-Garachico".
- Se aborden medidas para reducir el transporte de mercancías por carretera.
- Se considere tanto el Tren del Sur como la ejecución de nuevas líneas de Tranvía dentro del Programa de Actuaciones.
- Se incluya en el punto "6.2 Entrada en vigor" la infraestructura del Tren del Sur como parte de las actuaciones a ejecutar en el medio plazo.

Lo que se emite para que conste y surta los efectos oportunos.

San Cristóbal de La Laguna, a fecha de firma

Redactado: Ignacio Díez Naranjo. Técnico de la Dirección de Proyectos

Supervisado: Raúl Parra Hermida. Director de Proyectos

VºBº: Pedro Brandao de Queiroz Simoes. Gerente

