



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz



Ayuntamiento

de Puerto de la Cruz

DE: TÉCNICO DE MEDIO AMBIENTE

A: SR. CONCEJAL DEL ÁREA DE CIUDAD SOSTENIBLE, AGENDA URBANA, PARTICIPACIÓN CIUDADANA E IGUALDAD

ASUNTO: INFORME PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE(PIMSIT) Y SU EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA (EAE)

INFORME TÉCNICO

El presente Informe se centra en el análisis del **Estudio Ambiental Estratégico** (en adelante, **EsAE**) y su Estudio de Alcance, asociados al **Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife** (en adelante, **PIMSIT**) de cara a la presentación de alegaciones, sobre su idoneidad, legalidad, oportunidad y conveniencia.

La **finalidad del EsAE** es la de integrar los criterios ambientales en la definición del modelo insular de movilidad y completar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) en su modalidad ordinaria.

A modo de resumen, **el EsAE desarrolla la evaluación ambiental del PIMSIT**, que se plantea como un plan estratégico que busca transformar la movilidad de Tenerife hacia un modelo sostenible, multimodal y menos dependiente del coche.

El EsAE **analiza alternativas, determina impactos ambientales, integra criterios de sostenibilidad e identifica medidas para minimizar afecciones** relacionadas con la puesta en marcha del PIMSIT.

Por otro lado, **el EsAE coordina el modelo con otros instrumentos territoriales y sectoriales**, al tiempo que define programas de actuación en transporte público, movilidad activa, electrificación y logística, estableciendo finalmente un sistema de seguimiento ambiental para garantizar la eficacia del Plan de Movilidad propuesto.

En su proceso de elaboración, el PIMSIT ha sido objeto de una **Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)** conforme a lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, dada su naturaleza como instrumento de planificación con incidencia territorial y efectos significativos sobre el medio ambiente.

La evaluación ambiental ha garantizado la inclusión y la priorización de **criterios de sostenibilidad ambiental en la selección de alternativas y la definición del modelo de ordenación**, que incluye:

- Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos.
- Protección de espacios naturales y de la biodiversidad.
- Fomento del transporte colectivo, activo y de bajas emisiones.
- Mitigación del impacto paisajístico y preservación del patrimonio cultural.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

- Minimización de la ocupación del suelo y la fragmentación del territorio.

Criterios de sostenibilidad ambiental y económica, y de accesibilidad

El PIMSIT, en su objetivo de construir un sistema de movilidad eficiente y moderno, busca minimizar el impacto ambiental, promover la equidad social y asegurar la accesibilidad universal a todos los modos de transporte. Por tanto, el Plan se orienta a:

- Reducir emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y el uso de combustibles fósiles.
- Impulsar la electrificación y movilidad activa.
- Minimizar consumo de suelo.
- Asegurar la accesibilidad universal física, económica y territorial.
- Promover la intermodalidad y el uso racional del espacio urbano.

Criterios de sostenibilidad ambiental, centrados en reducir la huella ecológica:

- Reducción de emisiones contaminantes: a través de la promoción del transporte eléctrico, mediante el uso de energías limpias, la electrificación de la flota de guaguas y tranvías, y la creación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos, de la movilidad activa (caminar y bicicleta) y la mejora de la eficiencia del transporte público.
- Optimización de los recursos energéticos: se busca un uso más eficiente de los recursos energéticos disponibles y una movilidad de bajas emisiones, priorizando las fuentes renovables y minimizando el consumo de combustibles fósiles.
- Minimización del consumo de suelo: las actuaciones del PIMSIT priorizan la reutilización y optimización de las infraestructuras existentes antes que la expansión indiscriminada de nuevas infraestructuras. El crecimiento viario se limita a aquellos casos donde es necesario mejorar las condiciones de seguridad o capacidad en apoyo del transporte público y la movilidad activa, evitando impactos negativos sobre el entorno natural.
- Fomento de la movilidad activa: se promoverán los modos de transporte más sostenibles, como caminar y el uso de la bicicleta, mediante la creación de una red segura de infraestructuras peatonales y ciclistas que conecten áreas urbanas, rurales y turísticas, lo que contribuirá también a mejorar la calidad del aire y el entorno urbano.

Criterios de sostenibilidad económica:

- Suficiencia financiera del sistema de transporte: el PIMSIT promueve la creación de un sistema tarifario justo y accesible que garantice la sostenibilidad financiera del transporte público, a la vez que fomente el uso de estos servicios frente al vehículo privado. Es fundamental que el sistema pueda sostenerse con tarifas asequibles, pero también mediante inversiones públicas y privadas.
- Eficiencia operativa: el transporte público y las infraestructuras deben estar gestionados de manera eficiente, asegurando que los servicios de transporte público regular operen con altos niveles de ocupación y minimizando los déficits operacionales por pasajero transportado. Esto incluye la mejora de la velocidad comercial mediante la creación de carriles reservados, así como la optimización de la frecuencia y capacidad de los servicios.
- Reducción de costes externos: la implementación de un sistema de transporte más eficiente reducirá los costes externos, como la contaminación, los accidentes de tráfico y la congestión, mejorando la productividad y la calidad de vida de la población.

Criterios de accesibilidad, asegurando que todo el sistema de transporte esté al alcance de todas las personas, independientemente de sus capacidades físicas o económicas.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 2 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsblF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

- **Accesibilidad física:** todos los servicios e infraestructuras de transporte pretender ser accesibles para personas con movilidad reducida (PMR), cumpliendo con las normativas de accesibilidad y garantizando que las guaguas, tranvías, estaciones e intercambiadores estén adaptados para su uso por todos los ciudadanos, incluidos los más vulnerables.
- **Accesibilidad territorial:** mejorar la equidad territorial, garantizando que todas las zonas de la isla, incluidas las rurales, dispongan de servicios de transporte público que faciliten su conectividad con los principales centros urbanos y económicos.
- **Accesibilidad económica:** favorecer la equidad en el acceso a la movilidad pública, sin barreras económicas, proporcionando tarifas reducidas y sistemas de subsidios para personas con bajos ingresos, estudiantes y otros colectivos vulnerables

Criterios de accesibilidad en la planificación urbana

La relación entre la movilidad y la planificación urbana es fundamental para garantizar un sistema de transporte sostenible y accesible. Los criterios de planificación incluyen:

- **Desarrollo urbano orientado al transporte:** aunque no es objeto de su actuación, el PIMSIT defiende un modelo de desarrollo urbano compacto y compacto y mixto, donde los núcleos de población estén diseñados para facilitar la movilidad no motorizada y garantizar que el transporte público pueda servir de manera eficiente a estas áreas. Las nuevas áreas de crecimiento urbano deberán estar bien conectadas mediante redes de transporte público, evitando el uso excesivo del vehículo privado.
- **Uso racional del espacio público:** el PIMSIT prioriza la recuperación del espacio público para peatones y ciclistas, reduciendo la ocupación del suelo por vehículos motorizados. Se implementarán políticas de peatonalización en los centros urbanos y medidas de calmado de tráfico que favorezcan la seguridad de los peatones y el disfrute del espacio urbano.

Criterios de accesibilidad para el transporte de mercancías

Su planificación debe considerar tanto la eficiencia económica como la sostenibilidad. Los criterios incluyen:

- **Mejora de la logística y transporte de mercancías:** se promoverá la optimización del transporte de mercancías mediante la modernización de la logística, la intermodalidad y la planificación de rutas más eficientes, que reduzcan el impacto ambiental y económico de la distribución de mercancías en la isla, especialmente en la distribución urbana.
- **Minimización de los impactos del transporte de mercancías:** el PIMSIT fomentará el uso de vehículos eléctricos y de bajas emisiones en la distribución urbana de mercancías, especialmente en las áreas urbanas más congestionadas, con el fin de reducir el tráfico pesado, mejorar la calidad del aire y garantizar una distribución sostenible en las ciudades.

Dado que el PIMSIT es un marco estratégico, muchas de las actuaciones recogidas deberán ser objeto, en su desarrollo posterior, de la evaluación ambiental que corresponda según su tipología y ámbito territorial.

Para ello, se establecen las siguientes recomendaciones para la evaluación y seguimiento ambiental de las actuaciones:

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: https://puertodelacruz.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 3 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://run.gob.es/hsbIF8yLcR

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

- Cada actuación deberá comprobar su compatibilidad con el documento de Referencia aprobado en la EAE del Plan y, en su caso, iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Ordinaria o Simplificada que corresponda.
- Se promoverá la aplicación temprana del principio de precaución y la integración de soluciones de menor impacto ambiental desde la fase de diseño de cada infraestructura.
- Se establecerán medidas compensatorias o correctoras en aquellas actuaciones que puedan generar impactos significativos, especialmente en áreas de alta sensibilidad ambiental o sobre recursos hídricos, suelos y hábitats protegidos.
- Se priorizarán soluciones constructivas que reduzcan la ocupación de suelo, como soterramientos, pasos superiores o estructuras integradas paisajísticamente.
- En el caso de infraestructuras críticas (carreteras, accesos portuarios, grandes intercambiadores o trazados ferroviarios), se promoverán estudios de integración ambiental específicos y consultas anticipadas con el órgano ambiental competente.

Igualmente, el **EsAE** realizará el **seguimiento de los efectos ambientales del Plan** mediante los instrumentos que defina el programa de vigilancia ambiental, de acuerdo con lo establecido en la Declaración Ambiental Estratégica.

Por su parte, El **PIMSIT** abarca en su ámbito toda la isla de Tenerife, aunque el análisis ambiental profundiza más en las áreas afectadas directamente por futuras infraestructuras de transporte.

El PIMSIT se orienta hacia las siguientes metas:

- Implantar un modelo sostenible de movilidad multimodal.
- Reducir la dependencia del vehículo privado.
- Reforzar el transporte público y modos activos de movilidad.
- Integrar criterios ambientales, sociales y económicos.
- Mejorar la eficiencia energética y reducir emisiones.

Los **Objetivos** del PIMSIT se estructuran en:

Objetivos generales:

- Alcanzar un sistema multimodal integrado.
- Reducir viajes motorizados en coche privado.
- Aumentar la cuota modal del transporte público hasta superar el 20% en 2035.
- Reducir impactos ambientales y mejorar accesibilidad.

Objetivos específicos: organizados en:

- **Objetivos de Servicios:** integración de modos, mejoras tarifarias, mayor accesibilidad.
- **Infraestructuras:** favorecer carriles bus, intercambiadores, plataformas reservadas.
- **Políticas generales:** movilidad activa, restricción al vehículo privado, gestión de la demanda, relación urbanismo-movilidad.

Servicios

Modificar la tendencia en el reparto modal, aumentando el peso del transporte público en la movilidad global motorizada, con los siguientes objetivos específicos:

- Dar el mejor servicio de transporte integrado a la creciente demanda de transporte de manera eficiente y ambientalmente sostenible.
- Integrar los diferentes sistemas de transporte público y su complementariedad con el privado. Urge armonizar el funcionamiento de los diferentes los modos, utilizando especialmente los sistemas más

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253

Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: https://puertodelacruz.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 4 de 31



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://run.gob.es/hsbIF8yLcR

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

eficientes de transporte público en cada ámbito de prestación, atendiendo a su capacidad y flexibilidad, trenes o carriles reservados para guaguas, tranvías, guaguas y servicio de transporte a la demanda, taxis, sistemas públicos de Vehículos de movilidad personal o bicicletas o vehículo privado. Se debe avanzar hacia la completa integración de los servicios, considerando la movilidad como servicio, mediante mejoras en la integración de los sistemas de control, tarificación información y acceso a los diversos modos y servicios.

- Potenciar el transporte público mediante la implantación de sistemas frecuentes y fiables (tranvías, plataformas reservadas y preferencias de paso)
- Incrementar la accesibilidad en transporte público en los ámbitos metropolitano y municipales destacados. La oferta de transporte público debe atender especialmente a los ámbitos metropolitanos y algunas áreas municipales, como el Área Santa Cruz - Laguna o la zona turística Adeje - Arona, teniendo en cuenta que la movilidad intermunicipal e intramunicipal de 10 municipios es más del 70% del total de viajes de residentes no profesionales y que los viajes inferiores a 7 km son también el 70%. Con este Plan se pretende dar accesibilidad a todo el territorio, pero potenciando los servicios allí donde se concentra la demanda, diferenciando en base a la densidad de población y a la distribución de los núcleos.
- Garantizar la accesibilidad en transporte público a las nuevas áreas de centralidad y actividad económica. En la misma línea que el objetivo anterior, el Plan propone establecer umbrales óptimos de accesibilidad a las áreas de actividad económica, polos atractores servicios y equipamientos. Asimismo, se promueve la mejora de los servicios de transporte público en los subcentros urbanos que se están consolidando como Güímar, Candelaria, La Orotava y resto de núcleos de la TF-1 y TF-5 con nuevos servicios a la demanda coordinados con los servicios troncales.
- Definir un Sistema Tarifario que favorezca la accesibilidad y asegure la suficiencia financiera del Sistema.
- Establecer Velocidades comerciales acorde con la demanda del corredor, de tal forma que se promuevan sistemas que garanticen velocidades comerciales a 50 km/h en relaciones entre núcleos con población superior a los 25.000 habitantes y 40 km/h en relaciones comarcales entre núcleos con población superior a los 10.000 habitantes.
- Establecer Frecuencias máximas en proporción a la población y distancia, atendiendo las relaciones con una frecuencia máxima de servicios de 30 minutos si la suma de las dos Poblaciones (número de hab.) dividida entre la Distancia (Km) que las separa es mayor que 1.000.

Infraestructuras

- Implantación de instalaciones y sistemas de transporte público en plataforma exclusiva, en aquellos corredores donde la demanda lo justifique. La construcción de variantes y de terceros carriles en el entorno de las carreteras TF-5 y TF-1 del Área Metropolitana de Santa Cruz - La Laguna se torna como oportunidad para incrementar el uso de plataformas reservadas para el transporte público, bien en las nuevas infraestructuras, bien en el espacio liberado por aquellas.
- Implantación de instalaciones y sistemas que otorguen preferencia al Transporte Público Colectivo cuando circule en plataformas compartidas con los Vehículos Privado.
- Implantación de instalaciones y sistemas que potencien la sinergia entre modos públicos y también con el privado en términos de intermodalidad (aparcamientos de disuasión e intercambiadores).
- Implantación de instalaciones y sistemas operacionales derivados de la demanda de nuevos servicios y requerimientos técnicos derivados de la tecnología de operación como son talleres, cocheras e instalaciones de recarga eléctrica.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253

Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 5 de 31



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Políticas generales

La configuración de alternativas del PIMSIT no puede atender cuestiones que están fuera de sus competencias como los servicios de transporte público local, las políticas urbanísticas municipales o la gestión del aparcamiento. el PIMSIT no las considera parte de las alternativas, sino que forman parte de los escenarios de evaluación indicativos de lo que se pretende.

- Fomento de los modos no motorizados en los desplazamientos urbanos, con actuaciones en los principales núcleos urbanos, que pretenden incrementar la cuota de los modos no motorizados en el reparto modal de la movilidad urbana, tales como desarrollar una infraestructura de conexión peatonal y ciclista amplia, accesible y articular las redes peatonales y ciclistas con los modos no motorizados, especialmente entre el entorno urbano y el metropolitano.
- Establecimiento de políticas de aparcamiento restrictivas en las aglomeraciones urbanas, especialmente en las principales áreas de movilidad suburbana, Área Metropolitana, zona turística Adeje - Arona y **La Orotava - Puerto de la Cruz**, pero también en los cascos centrales de los municipios con población superior a los 10.000 habitantes.
- Conseguir un uso más racional y ambientalmente óptimo del espacio público urbano. La recuperación del espacio urbano pasa necesariamente por la reducción del espacio dedicado al automóvil mejorando las condiciones ambientales del espacio público.
- Incidir sobre las pautas de conducta en relación con movilidad de la ciudadanía. La denominada “gestión de la movilidad” incide sobre paquetes de medidas que tienen por objeto modificar las pautas o conductas de movilidad de colectivos específicos. Estas medidas se basan en el análisis, información, comunicación-participación, divulgación y prueba de cambios de movilidad en colectivos de trabajadores, escolares y sus familiares, jóvenes, etc.
- Políticas de desarrollo urbano orientado al transporte. Es clara la relación entre urbanismo y movilidad urbana. La tradicional forma de planificar la ciudad, basada en una especialización de los espacios para distintos usos, ha generado fuertes necesidades de movilidad motorizada que se convierten en necesidad de utilizar el automóvil cuando los nuevos desarrollos se sitúan en áreas dispersas y tienen baja densidad. En ese sentido, no es política del Plan, sino política urbanística, el buscar un tipo de urbanización que facilite la movilidad peatonal, ciclista y cree las condiciones para ser servida en transporte público.

Por último, hay que señalar que todo Plan de Movilidad Sostenible que pretenda ser factible a la vez que eficaz y eficiente en la consecución de los objetivos planteados, necesita de la gestión y participación para su posterior implicación de las diferentes Administraciones Públicas, así como de los sectores implicados.

Relación con otros planes

El PIMSIT se coordina con:

- **PIOT** (Plan Insular de Ordenación del Territorio)
- **Planes Territoriales Especiales** (viario, tren del norte, transporte)
- **Planes Generales Municipales**
- **Planes sectoriales regionales** (PETCAN)
- **Planes turísticos especiales**

Se destaca la importancia de compatibilidad con el sistema de núcleos urbanos, el modelo viario insular y futuras infraestructuras ferroviarias.

Diagnóstico ambiental

El documento analiza el estado del medio ambiente en Tenerife y su evolución previsible sin aplicar el Plan.

Los aspectos diagnosticados incluyen:

- Calidad del aire y ruido.
- Energía y emisiones.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253

Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 6 de 31



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

- Movilidad actual y congestión.
- Biodiversidad y suelo.
- Riesgos naturales.

El diagnóstico identifica la **movilidad basada en el uso prioritario del coche privado** como uno de los principales problemas ambientales de Tenerife.

El EsAE propone varias **Alternativas de ordenación**. Para ello, desarrolla:

- Elementos configuradores de alternativas.
- Comparación ambiental de distintos modelos de movilidad.
- Justificación de la alternativa finalmente seleccionada.

En los documentos objeto del EsAE se establecen las **consideraciones para valorar el modelo de ordenación de la movilidad**, concluyendo lo siguiente:

- La política territorial y urbanística forma parte básica de las demandas de movilidad y flujos de viajes que se realizan en la isla. Las alternativas mejorarían, si se aplicasen Políticas de Ordenación Territorial que minimicen el número de viajes.
- Se hace necesaria una política conjunta e integrada de movilidad por parte de la Administración autonómica, insular y local, articulando los mecanismos de coordinación y cooperación para que sea efectiva.
- Un modelo de movilidad sostenible en Tenerife debe atender a las diferentes escalas que tienen las relaciones en el conjunto insular, especialmente el ámbito municipal e intermunicipal de corta distancia (<7 km) porque concentran los mayores volúmenes de viajes, que, en el caso de Tenerife se dan en el interior de los municipios y en el Área Metropolitana y en las zonas San Isidro - Adeje y, en menor medida en el Valle de La Orotava, y por cuanto afectan a viajes intermunicipales de media y larga distancia.
- Las relaciones de media y larga distancia se materializan en congestiones en la TF-5, en la TF-1 y en algunos enlaces, pero su resolución tiene un alcance muy limitado en los objetivos globales a nivel insular por cuanto suponen un volumen relativamente menor del conjunto insular.
- Tanto la TF-1 como la TF-5 presentan notables problemas de capacidad en los tramos de mayor demanda, consecuencia de insuficiencias en la sección transversal y cercanía de enlaces que es preciso reordenar.
- La TF-1 en la zona turística del Sur, añade que soporta gran parte de los tráficos locales de media e incluso corta distancia consecuencia de crecimientos en la realización de viajes, peatonalizaciones y ausencia de políticas de desincentivación del uso del vehículo privado.
- Todas las alternativas mejoran notablemente cuando incorporan políticas concretas sobre el Transporte Privado que persigan un Reparto de los Viajes más favorable al Transporte Público.
- Los efectos globales de la creación de infraestructuras y de instalaciones intermodales son limitados si no van acompañados de las políticas de desincentivación sobre el transporte privado.
- La oferta de transporte público debe irse consolidando. Una oferta amplia de transporte público, tanto en ferrocarril como en tranvía o en guagua, puede tener efectos indeseados sobre el medio ambiente, consecuencia de excedente de oferta, especialmente en horas valle y en determinados corredores.
- La alternativa finalmente seleccionada debe contemplar la inversión en los elementos complementarios, que aseguren el intercambio modal y favorezcan la competitividad del transporte público.
- Los trasvases modales en favor del transporte público en los corredores insulares, si bien provocan una mejora inicial, a más largo plazo se tiende paulatinamente al equilibrio pues ese *exceso de capacidad* se va ocupando de nuevo.
- La reducción de la oferta de guaguas en zonas de baja demanda sustituyéndola por un servicio de transporte a la demanda tiene efectos positivos.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253

Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 7 de 31



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Y en concreto, respecto a la comparación entre las alternativas estudiadas se extrae la siguiente **conclusión**:

- El grupo de alternativas que disponen de **Carril BUS VAO ITS con una red jerarquizada de guaguas con oferta amplia**, son las mejor valoradas.

En relación a las consideraciones señaladas debo comentar lo siguiente:

1. Comparto abiertamente las siguientes afirmaciones:

- **La política territorial y urbanística forma parte básica de las demandas de movilidad y flujos de viajes que se realizan en la isla. Las alternativas mejorarían, si se aplicasen Políticas de Ordenación Territorial que minimicen el número de viajes.**
- Se hace necesaria una **política conjunta e integrada de movilidad por parte de la Administración autonómica, insular y local**, articulando los mecanismos de coordinación y cooperación para que sea efectiva.
- Debe haber un **Reparto de los Viajes más favorable al Transporte Público**.
- Los efectos globales de la creación de infraestructuras y de instalaciones intermodales son limitados si no van acompañados de las **políticas de desincentivación sobre el transporte privado**.
- Puede haber un excedente de oferta, especialmente en horas valle y en determinados corredores, que resulte perjudicial medioambientalmente.
- Se debe hacer una inversión en los elementos complementarios, que aseguren el intercambio modal y favorezcan la **competitividad del transporte público**.

2. Asimismo, creo que se debe tener en cuenta también lo siguiente:

- Tanto en la TF-1 como la TF-5 nos encontramos con un elevado número de vehículos y gran cantidad de desplazamientos motorizados en vehículo privado, fruto del asentamiento de un modelo económico, territorial y de movilidad que ha dado lugar a un Índice de motorización elevadísimo, debido también, tal y como se indica en el documento de referencia, a que ambas vías, no solo la TF 1, soportan gran parte de los tráficos locales de media e incluso corta distancia, consecuencia de crecimientos en la realización de viajes, peatonalizaciones y ausencia de políticas de desincentivación del uso del vehículo privado. **A estas afirmaciones debo añadir también que el elevado número de desplazamientos se origina también por la concentración de la actividad económica y de los servicios en el Área Metropolitana y la zona turística.**

3. Por otro lado, no entiendo, literalmente, el siguiente apartado de las consideraciones, por lo que solicito una aclaración al respecto:

- Los trasvases modales en favor del transporte público en los corredores insulares, si bien provocan una mejora inicial, a más largo plazo se tiende paulatinamente al equilibrio pues ese *exceso de capacidad* se va ocupando de nuevo.

En general, estas consideraciones relativas al modelo de ordenación, al igual que el conjunto del PIMSIT adolecen, desde mi punto de vista, de la ausencia de una implantación de medios de movilidad activa, debido a que el Plan se centra casi exclusivamente en el Transporte, y no en la Movilidad.

El **Modelo de ordenación** elegido finalmente incorpora los siguientes aspectos:

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253

Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: https://puertodelacruz.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 8 de 31



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://run.gob.es/hsblF8yLcR

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

- Prioridad absoluta al transporte público.
- Integración de modos (guaguas, carriles reservados, posible ferrocarril).
- Políticas de restricción al coche.
- Redes de movilidad activa.

La elección de la alternativa a desarrollar resultó de un proceso en el que se consideraron dos componentes:

- Los resultados de las distintas evaluaciones (funcional, territorial, de costes, medioambiental, etc.)
- Un mecanismo de integración de los diversos criterios para encontrar una alternativa “óptima” desde el punto de vista del conjunto

Se procedió a realizar un **análisis de la probable evolución del medio ambiente en caso de no aplicar el PIMSIT**, es decir, no aplicar las medidas, políticas y actuaciones propuestas en el PIMSIT, que se correspondería con la **Alternativa 0**.

El PIMSIT prevé **3 Alternativas de comparación**, que se basan en un modelo de movilidad que prioriza la puesta en marcha de actuaciones en materia de transporte de tipo “*tendenciales*”, enfocadas a resolver los problemas de congestión de tráfico, que reiteradamente son señalados como el gran problema de movilidad de la isla en donde no se introducen las políticas de intervención al vehículo privado, ni nuevas actuaciones en el transporte público.

Estas 3 Alternativas de comparación, que pueden considerarse, a pesar de las diferencias en la consideración, o no, de diferentes infraestructuras, como Alternativa 0.

Las 3 Alternativas de comparación tienen el año 2035 como escenario temporal.

La Alternativa CERO-DN, no considera la ejecución de ninguna infraestructura nueva, ni siquiera las que ya están en ejecución, por lo que se trata de que, en el año 2035, la red viaria sea idéntica a la actual.

Por otra parte, tanto la alternativa CERO-DM como la UNO-DMAX están basadas en ampliaciones diversas de la red de carreteras:

La primera considera las carreteras actualmente en ejecución; o adjudicada su ejecución (o, dicho de otra forma, ‘Hacer lo Mínimo (Do Minimum)’). Las carreteras incluidas en esta Alternativa son:

- Anillo insular (El Tanque – Santiago del Teide)
- Enlace Las Chafiras – Oroteanda
- Soterramiento TF-1 en Adeje

La segunda supone la puesta en funcionamiento de ampliaciones y nuevas carreteras recogidas en instrumentos de planeamiento de carácter insular aprobados y/o en el Convenio de Carreteras. Se trata, por tanto, de ejecutar el máximo número de carreteras planificadas’ (o, dicho de otra forma, ‘Hacer lo Máximo (Do Maximum)’). Las carreteras incluidas en esta Alternativa son:

- Anillo insular (San Juan de la Rambla – Icod de los Vinos)
- Anillo insular (El Tanque – Santiago del Teide)
- TF-1. 2º Carril. Tramo Erques – Santiago del Teide
- Variante TF-1. Parque de la Reina – Costa Adeje
- Soterramiento TF-1 en Adeje
- Enlace Chafiras – Oroteanda

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253

Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: https://puertodelacruz.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 9 de 31



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://run.gob.es/hsblF8yLcR

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

- Tercer carril San Isidro – Las Américas
- Tercer carril Güímar – San Isidro
- Acceso Puerto de Los Cristianos
- Tercer carril Guamasa – La Orotava
- Circunvalación de San Cristóbal de La Laguna. Variante Aeropuerto Norte TF-5
- Conexión con la TF-13. Túnel Mesa Mota – La Gorgolana
- TF-5. Red viaria de La Laguna
- Circunvalación Oeste (Vía exterior)
- Circunvalación Norte de Santa Cruz
- Vía Litoral de Santa Cruz (Fase 1B, Fase 2 y Fase 3)

A pesar de que la tercera de las Alternativas se denomina UNO-DMAX, se considera como uno de los escenarios de la Alternativa 0.

De este proceso, la **Alternativa 8** obtuvo la mejor puntuación global al lograr el mejor equilibrio entre la reducción de emisiones, la mejora de la conectividad y la optimización del sistema de transporte público. Se definió el Modelo de Ordenación del PIMSIT, que integra infraestructuras estratégicas y políticas de movilidad sostenible, asegurando un enfoque flexible y resiliente ante cambios en el contexto físico, económico y social.

El Modelo de Ordenación elegido fue finalmente aprobado por el Cabildo de Tenerife en Sesión de Consejo de Gobierno del 18 de junio de 2025.

A partir de la Alternativa 8, como alternativa base, se hicieron aportaciones concretas de infraestructuras claves que ya estaban consideradas en otras alternativas para mejorar la movilidad en la isla, tales como:

- Anillo insular entre Los Realejos y La Guancha: Esta carretera, que actualmente tiene problemas de capacidad, se transformará en una autovía, lo que permitirá completar el anillo insular y mejorar notablemente las condiciones de tráfico.
- Ampliación de la TF-1 entre Güímar y San Isidro: Esta ampliación mejorará significativamente las condiciones de servicio de la TF-1, que soporta más de 50.000 vehículos diarios. La creación de un carril adicional no solo mejorará la seguridad y confort de los usuarios, sino que también permitirá la implementación de un carril BUS-VAO de tipo tecnológico, dando continuidad a los tramos anteriores (Santa Cruz-Güímar y San Isidro-Adeje).
- Conexión con la TF-13 (Túnel Mesa Mota-Gorgolana): Esta actuación es el inicio de la futura vía de ronda de La Laguna actuando en reducción de la congestión de la TF-13, en el tramo entre la actual vía de Ronda y Las Canteras.
- Tren del Sur: Entre Santa Cruz y Adeje: Se incorpora como un elemento estratégico del modelo de ordenación, diseñado para reforzar la conectividad intercomarcal en el corredor sur de Tenerife.

Además de estas infraestructuras, también en el proceso se aportan un gran número de actuaciones, que encajan en los denominados componentes 4 (políticas de movilidad), 5 (organización y gestión) y 6 (normativa y planeamiento) y que ahora formarán parte del Modelo completo de ordenación, denominado Modelo de Ordenación del PIMSIT.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 10 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

El modelo de ordenación así configurado responde a los retos identificados en un horizonte intermedio de 2035, con una proyección al 2045 que permite validar su vigencia y capacidad de adaptación. Este enfoque asegura que Tenerife contará con una red adecuada para atender las necesidades de movilidad de residentes y visitantes mientras avanza hacia un sistema más sostenible y eficiente.

El escenario 2035 proporciona además un marco para prever la necesidad de ajustes o nuevas planificaciones en función de la demanda futura de movilidad y los cambios socioeconómicos.

El escenario 2045 permite anticipar el desarrollo de infraestructuras clave y la reserva de suelo para proyectos de transporte, con el fin de asegurar que Tenerife cuente con una red adecuada que satisfaga las necesidades de movilidad de residentes y visitantes, mientras avanza hacia un sistema más sostenible y eficiente.

Justificación final del Modelo de Ordenación

El modelo de ordenación propuesto se justifica por su capacidad para responder a las necesidades de movilidad de Tenerife desde un enfoque integral, sostenible y adaptable. Este modelo flexible combina la ejecución de infraestructuras estratégicas con políticas de movilidad activa y sostenible, maximizando la intermodalidad y promoviendo la transición hacia un sistema de transporte más eficiente y accesible.

La incorporación del Tren del Sur, e incluso, eventualmente el Tren del Norte no solo refuerza la conectividad en el corredor insular, sino que también ofrece un horizonte de largo plazo para la movilidad en Tenerife. Al mismo tiempo, el modelo asegura soluciones inmediatas y eficaces mediante infraestructuras como los carriles BUS-VAO, la mejora de la red viaria y la modernización del transporte público.

Este enfoque garantiza que Tenerife no quede paralizada por las incertidumbres asociadas a la financiación y ejecución del tren. En su lugar, ofrece un sistema de transporte funcional y resiliente que puede evolucionar con el tiempo, asegurando que los objetivos de sostenibilidad, accesibilidad y eficiencia se cumplan en cualquier escenario.

En resumen, el modelo de ordenación del PIMSIT representa una solución equilibrada y de alta capacidad de adaptación, diseñada para satisfacer las necesidades actuales y futuras de movilidad, sin renunciar a la posibilidad de integrar plenamente el sistema ferroviario como parte del sistema de transporte insular reforzando la capacidad de transporte masivo. También se incorporan actuaciones, que no alteran las alternativas por cuanto se trata de actuaciones correspondientes a los componentes 4 (políticas de movilidad), 5 (organización y gestión) y 6 (normativa y planeamiento) que se recogen en todas ellas.

El Modelo de Ordenación propuesto en el PIMSIT se fundamenta en la creación de un sistema de transporte multimodal e integrado, que articule de manera eficiente los desplazamientos en la isla y promueva un cambio modal hacia alternativas de transporte más sostenibles y accesibles.

El modelo de ordenación se basa en los siguientes **principios rectores**:

1. Multimodalidad: integrar diferentes modos de transporte (guaguas, tranvía, transporte a demanda, movilidad activa y una eventual implantación del tren) para mejorar la conectividad y facilitar la intermodalidad entre ellos.
2. Descarbonización y Sostenibilidad: reducción del uso del vehículo privado en favor del transporte público y los modos activos (caminar y bicicleta) y promover la movilidad eléctrica contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminación acústica.
3. Eficiencia: maximizar la eficiencia del sistema mediante la mejora de las infraestructuras existentes y el desarrollo de nuevas infraestructuras clave, en especial en corredores estratégicos.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 11 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

4. **Accesibilidad:** garantizar la accesibilidad universal al sistema de transporte, asegurando que todos los ciudadanos, independientemente de su localización o situación socioeconómica, puedan acceder a opciones de movilidad adecuadas.
5. **Cohesión Territorial:** favorecer la cohesión entre las distintas áreas de la isla, reforzando las conexiones entre núcleos urbanos, zonas turísticas y de actividad y áreas rurales.
6. **Coordinación con la planificación territorial y Normativa:** el modelo de ordenación está alineado con los instrumentos de planificación territorial, como el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) y los Planes Territoriales Especiales (PTE) y la normativa y disposiciones regulatorias, previendo acciones para promover el cambio allí donde la actuación planteada no se ajusta al marco normativo vigente. Se buscará una coordinación continua entre el desarrollo de infraestructuras de movilidad y la ordenación del territorio, con el fin de garantizar que los nuevos desarrollos urbanísticos sean accesibles y que las infraestructuras de transporte sirvan como motor de desarrollo económico y cohesión territorial.

Programas de actuación

El desarrollo del Modelo de Ordenación del PIMSIT se concreta en 91 Propuestas de Actuación, organizadas en nueve Programas de Actuación. Estas propuestas abarcan distintos ámbitos espaciales y funcionales de la isla (insular, comarcal, urbano), y cada una de ellas puede tener un carácter individual o incluir varios planes o proyectos.

Los nueve Programas en que se agrupan las Actuaciones del PIMSIT son:

- **Programa de Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora (GMDI)** que incluye medidas de gestión de la movilidad, con un enfoque en la digitalización del sector del transporte, aprovechando las oportunidades que ofrecen el comercio electrónico, las plataformas digitales de intermediación y el intercambio de datos.
- **Programa de Control y Regulación del Vehículo Privado (CRVP)**, que propone: Reducir, o cuanto menos, contener las demandas de movilidad motorizada y por motivos de trabajo, estudios, compras y sanidad (movilidad obligada y semi-obligada)
 - Reducir la competitividad del transporte privado frente al transporte público colectivo mediante valoraciones y procedimientos asociados con la internalización de costes externos
 - Plantear una estrategia de comunicación que promueva un cambio en la cultura social, favorables a los modos de transporte público colectivo y a los modos no motorizados.
- **Programa de Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo (MPTC)**, que propone incrementar la calidad de los servicios a los viajeros desde un doble punto de vista: Adecuación cuantitativa de la oferta a la demanda de movilidad por corredores y áreas
 - Mejora de la distribución de la oferta (líneas y paradas, capacidad, horarios, etc.) e incremento de la rapidez y comodidad de los viajes.
- **Programa de Promoción de la Movilidad Activa (PMA)**, que incluye todas las actuaciones relacionadas con el fomento del uso de modos no motorizados (a pie, en bici, VMP, ...)
- **Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público (IIS)**, que propone mejorar y ampliar las dotaciones de los soportes físicos y operaciones necesarios para la producción, la prestación, la comercialización y la utilización del transporte público colectivo.
- **Programa de Infraestructura Viaria (IV)**, que define y cuantifica los elementos básicos necesarios para soportar el modelo de ordenación multimodal, con especial atención a los corredores estratégicos y las áreas de alta demanda.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 12 de 31





Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

- **Programa del Transporte de Mercancías (TM)**, que propone medidas para mejorar la ordenación de aparcamientos (zonas de carga y descarga), los horarios y los itinerarios de vehículos pesados y transporte de mercancías, con el fin de reducir la congestión y mejorar la calidad urbana del centro de los núcleos urbanos.
- **Programa de la Movilidad Eléctrica (ME)**, que propone intervenir en las políticas de promoción del uso del vehículo eléctrico con el único objetivo de eliminar las emisiones de carbono y la apuesta por energías limpias y renovables.
- **Programa de Regulación, Planeamiento y Financiación (RPF)**, que Plantea intervenciones en las condiciones regulatorias, de planeamiento y financieras del transporte público colectivo, buscando clarificar la política de precios, mejorar la eficiencia de los operadores y facilitar la coordinación interadministrativa.

También se ha elaborado una **MEMORIA DE ORDENACIÓN**, con una Propuesta de priorización de Medidas.

En este sentido, el PIMSIT engloba un total de NOVENTA Y UNA Propuestas de Actuación, con sus correspondientes Medidas.

Se establece como un aspecto principal la **Consecución de objetivos**:

Los Objetivos Generales del PIMIST:

- Alcanzar una configuración del sistema multimodal de transporte de viajeros de Tenerife que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida del espacio social, económico, y comercial de Tenerife. Se realizará la adecuada gestión y fomento del transporte público adecuando la oferta a la demanda; promoviendo la modernización de los servicios de guaguas interurbanas y urbanas y de los modos tranviarios, y eventualmente, de los modos ferroviarios.
- Promover, en la medida de lo posible, una reducción (número y longitud de recorrido) de los viajes (o etapas del viaje) motorizados en vehículo privado no profesionales.
- Conseguir una mayor participación del transporte público en la movilidad motorizada, para aumentar el porcentaje de viajes en transporte público, del actual casi 6,0% (viajes totales de telefonía en 2021) a un porcentaje que supere el 20% en 2035.

Asegurar que las demandas de movilidad de la población sean bien atendidas mediante: La mejora de la calidad y duración de los viajes facilitando y equilibrando las condiciones de accesibilidad de todas las personas a las redes y sistemas de transporte.

La reducción del consumo de recursos y de la generación de los costes externos y medioambientales por causa de la movilidad, mediante el fomento terminante de los modos públicos colectivos, modos activos de transporte, movilidad eléctrica y la disuasión del uso del vehículo privado.

El impulso de la integración operacional de los sistemas públicos de transporte, hasta lograr su percepción como sistema único de transporte.

Para la evaluación de la consecución de los objetivos anteriores, cada Objetivo se valora del 1 al 10 según se considere que con la implantación de la actuación se cumplen menos o más dichos objetivos. La valoración total de los objetivos se obtiene con la media de las valoraciones anteriores y resultan los valores detallados en la siguiente tabla.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253

Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 13 de 31



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Tabla 35 Objetivos Generales de las Propuestas de Actuación

PROGRAMA	ACTUACIÓN	CÓDIGO ACTUACIÓN	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Objetivos Generales Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración FINAL OBJETIVOS (máx. 10 p)
GNDI	A-1 Desarrollo de plataformas de Car-sharing	GNDI-A-1	7,00	7,00	2,00	5,00	5,25
	A-2 Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas	GNDI-A-2	7,00	9,00	2,00	2,00	5,00
	A-3 Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad	GNDI-A-3	9,00	9,00	7,00	9,00	6,00
	A-4 Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)	GNDI-A-4	9,00	9,00	9,00	9,00	8,75
	A-5 Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (SDMS)	GNDI-A-5	7,00	3,00	3,00	3,00	4,00
	A-6 Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y de tráfico	GNDI-A-6	6,00	9,00	4,00	9,00	4,75
	A-7 Fomento de Startups y Proyectos de innovación en movilidad	GNDI-A-7	3,00	3,00	3,00	2,00	2,75
	A-8 Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT)	GNDI-A-8	8,00	9,00	4,00	9,00	5,25
	A-9 Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal	GNDI-A-9	6,00	3,00	2,00	5,00	4,75
CRVP	A-1 Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares	CRVP-A-1	6,00	7,00	7,00	7,00	6,75
	A-2 Actuación	CRVP-A-2	7,00	9,00	9,00	9,00	8,50
	A-3 Plan de redistribución de circulación en días de alta contaminación	CRVP-A-3	3,00	9,00	9,00	6,00	7,50
	A-4 Monitoreo y Control de la Velocidad mediante Sistemas Automatizados	CRVP-A-4	4,00	3,00	3,00	7,00	4,00
	A-5 Peajes urbanos y tarifas por congestión	CRVP-A-5	6,00	9,00	9,00	5,00	6,75
	A-6 Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles	CRVP-A-6	4,00	9,00	4,00	6,00	4,75
	A-7 Instalación y apoyo a la creación de Zonas de Baja Emisión	CRVP-A-7	9,00	10,00	10,00	7,00	9,50
	A-8 Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda	CRVP-A-8	9,00	10,00	10,00	9,00	9,25
	A-9 Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos	CRVP-A-9	7,00	7,00	7,00	9,00	7,25
MPTC	A-1 Plan de Conciliación para el uso de transporte público	MPTC-A-1	7,00	8,00	8,00	4,00	6,75
	A-2 Mejora de los paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal)	MPTC-A-2	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00
	A-3 Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de transporte público	MPTC-A-3	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
	A-4 Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria Inteligente del Transporte Público tras la bifurcación del 50%	MPTC-A-4	9,00	9,00	9,00	9,00	8,25
	A-5 Renovación de Flotas de operadores hacia Vehículos Más Sostenibles	MPTC-A-5	7,00	9,00	7,00	8,00	6,75
	A-6 Reducción de Costes de operación (combustible) y de Mantenimiento de la Flota	MPTC-A-6	4,00	4,00	5,00	5,00	4,50
	A-7 Reducción de la Sinistralidad en el servicio de guaguas	MPTC-A-7	9,00	9,00	8,00	8,00	7,25
	A-8 Reestructuración de la Compañía TITSA	MPTC-A-8	8,00	3,00	3,00	7,00	5,25
	A-9 Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife	MPTC-A-9	8,00	10,00	10,00	9,00	9,25
	A-10 Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-10	5,00	6,00	6,00	8,00	5,50
	A-11 Gestión de Autorizaciones de larga duración en el Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-11	6,00	4,00	5,00	5,00	5,00
	A-12 Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife	MPTC-A-12	8,00	8,00	8,00	9,00	6,25
	A-13 Reordenación de la red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana	MPTC-A-13	9,00	10,00	9,00	9,00	9,25
PMA	A-14 Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi	MPTC-A-14	9,00	7,00	9,00	10,00	8,50
	A-1 Campañas de Sensibilización / Educación sobre Movilidad Activa	PMA-A-1	8,00	9,00	9,00	9,00	8,50
	A-2 Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peditras	PMA-A-2	9,00	7,00	7,00	8,00	7,75
	A-3 Promoción del Turismo Activo (Ciclismo) a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa	PMA-A-3	6,00	9,00	9,00	9,00	6,25

PROGRAMA	ACTUACIÓN	CÓDIGO ACTUACIÓN	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Objetivos Generales Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración FINAL OBJETIVOS (máx. 10 p)
IIS	A-4 Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos	PMA-A-4	10,00	10,00	9,00	10,00	9,75
	A-5 Mejora de las recorridos peatonales preferentes	PMA-A-5	8,00	10,00	7,00	8,00	8,25
	A-6 Implantación de carriles bici en zonas urbanas	PMA-A-6	9,00	10,00	8,00	9,00	9,00
	A-7 Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos	PMA-A-7	9,00	9,00	7,00	9,00	8,50
	A-8 Sistemas de alquiler público de bicicletas	PMA-A-8	6,00	5,00	6,00	6,00	5,50
	A-1 Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión	IIS-A-1	9,00	7,00	9,00	8,00	8,25
	A-2 Desarrollo de Interconexiones de Transporte en Zonas Estratégicas	IIS-A-2	10,00	8,00	10,00	10,00	9,50
	A-3 Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas	IIS-A-3	10,00	9,00	9,00	10,00	9,50
	A-4 Reorganización, ampliación y modernización de talleres y cocheros de TITSA	IIS-A-4	8,00	6,00	7,00	7,00	7,00
	A-5 Evolución del Sistema de Análisis de la Eficacia (SAE) hacia un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público	IIS-A-5	8,00	7,00	9,00	10,00	8,50
IV	A-6 Carril BUS-VAO ITS en la TF-5	IIS-A-6	10,00	9,00	10,00	9,00	9,50
	A-7 Carril BUS-VAO ITS en la TF-1	IIS-A-7	10,00	9,00	10,00	9,00	9,50
	A-8 Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte	IIS-A-8	10,00	10,00	10,00	9,00	9,50
	A-9 Ampliación Línea 2 hasta La Selva (Paseo 1 y II)	IIS-A-9	10,00	10,00	10,00	8,00	9,50
	A-10 Tren de San Sebastián - Adeje	IIS-A-10	10,00	10,00	10,00	9,00	9,50
	A-1 Ténar carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava	IV-A-1	8,00	7,00	6,00	8,00	7,25
	A-2 Ténar carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro	IV-A-2	8,00	7,00	7,00	8,00	7,50
	A-3 Ténar carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas	IV-A-3	8,00	7,00	7,00	8,00	7,50
	A-4 Variante Aeropuerto Tenerife Norte	IV-A-4	2,00	2,00	1,00	3,00	3,25
	A-5 Circunvalación Oeste (Vía Exterior)	IV-A-5	2,00	2,00	1,00	6,00	3,25
TH	A-6 Soterramiento TF-1 en Adeje	IV-A-6	2,00	2,00	1,00	6,00	3,25
	A-7 Anillo Insular: Roque - Santitago del Teide (2ª Calada)	IV-A-7	2,00	2,00	1,00	6,00	3,25
	A-8 Anillo Insular: La Guancha - José de los Ríos	IV-A-8	2,00	2,00	1,00	6,00	3,25
	A-9 Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha	IV-A-9	2,00	2,00	1,00	6,00	3,25
	A-10 Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Vial Nueva Italia/Orotava)	IV-A-10	2,00	2,00	1,00	8,00	3,25
	A-11 Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos - El Mojón	IV-A-11	2,00	2,00	9,00	9,00	4,50
	A-1 Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Centros históricos	TH-A-1	10,00	0,00	0,00	10,00	5,00
	A-2 Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga	TH-A-2	7,00	0,00	10,00	6,00	5,75
	A-3 Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías	TH-A-3	7,00	0,00	5,00	5,00	4,50
	A-4 Facilitación de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivos en Zonas de Especial Protección y Alta actividad	TH-A-4	6,00	6,00	9,00	7,00	7,00
ME	A-5 Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles	TH-A-5	8,00	0,00	9,00	5,00	5,50
	A-6 Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes	TH-A-6	8,00	0,00	9,00	7,00	6,00
	A-7 Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística	TH-A-7	8,00	4,00	6,00	8,00	7,00
	A-8 Promoción de Entregas no Convencionales y Taquillas Inteligentes	TH-A-8	7,00	4,00	8,00	9,00	7,00
	A-9 Incentivos para la Adopción de Tecnología y Nuevas Soluciones Logísticas	TH-A-9	3,00	3,00	2,00	5,00	3,25
	A-10 Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas	TH-A-10	8,00	3,00	9,00	8,00	6,25
	A-1 Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)	ME-A-1	5,00	2,00	7,00	4,00	4,50

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 6SM2LNG6NCYC7RY7Y7W5Q6D9CN
Verificación: https://puertodelacruz.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 14 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://run.gob.es/hsbIF8yLcR

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

PROGRAMA	ACTUACIÓN	CÓDIGO ACTUACIÓN	OBJETIVOS GENERALES				
			Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración FINAL OBJETIVOS (máx. 10 p)
	A-2 Incentivos para la adquisición de Vehículos Eléctricos (Públicos y Privados)	ME-A-2	5,00	2,00	2,00	6,00	4,25
	A-3 Desplazamiento de Hidrogenas y Promoción del Hidrogeno Verde	ME-A-3	5,00	2,00	9,00	0,00	4,00
	A-4 Instalación de Infraestructuras de Recarga en Viviendas y Áreas Residenciales	ME-A-4	2,00	0,00	9,00	2,00	3,25
	A-5 Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías	ME-A-5	3,00	0,00	9,00	0,00	3,00
	A-6 Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica	ME-A-6	1,00	0,00	7,00	2,00	2,50
	A-7 Desarrollo de un Plan de Gestión de Residuos y Reciclaje de Baterías de Vehículos Eléctricos	ME-A-7	0,00	0,00	4,00	0,00	1,00
	A-8 Implantación de zonas de Recarga por inducción	ME-A-8	4,00	2,00	7,00	4,00	4,25
RPF	A-1 Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife	RPF-A-1	10,00	9,00	10,00	10,00	9,75
	A-2 Oficina de Gestión del PIMSIT (Oficina de movilidad)	RPF-A-2	8,00	7,00	7,00	9,00	7,75
	A-3 Planes de Movilidad en ENP (El Tardo, Anaga y Tenio)	RPF-A-3	9,00	9,00	10,00	7,00	9,50
	A-4 Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes	RPF-A-4	8,00	9,00	9,00	8,00	8,50
	A-5 Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible	RPF-A-5	7,00	7,00	7,00	5,00	6,50
	A-6 Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros	RPF-A-6	9,00	10,00	10,00	9,00	9,50
	A-7 Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible	RPF-A-7	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
	A-8 Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife	RPF-A-8	9,00	6,00	6,00	5,00	6,50
	A-9 Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO)	RPF-A-9	8,00	8,00	8,00	10,00	8,50
	A-10 Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad	RPF-A-10	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	A-11 Reforma del marco jurídico y promoción del Transporte a la demanda	RPF-A-11	10,00	9,00	9,00	10,00	9,50
	A-12 Reforma Normativa y Ordenanza Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife	RPF-A-12	7,00	7,00	7,00	6,00	6,75

Fuente: Elaboración propia

Efectos ambientales

El EsAE identifica y valora los impactos asociados a la implantación del PIMSIT, proponiendo:

- Medidas preventivas y correctoras.
- Evaluación de efectos por componente ambiental.
- Valoración global del modelo.

En general, el modelo propuesto se orienta a favorecer:

- Menor congestión.
- Menor contaminación atmosférica y acústica.
- Mejor eficiencia energética.
- Menor ocupación de suelo.

Programa de vigilancia ambiental, que incluye indicadores para:

- Emisiones.
- Consumo energético.
- Cuotas modales.
- Calidad del aire.
- Seguridad vial.
- Uso de movilidad activa.

Su función es garantizar el seguimiento de los efectos reales del Plan.

También establece **Indicadores con incidencia ambiental** incluidos en las actuaciones del PIMSIT, sobre las siguientes variables:

Clima
Calidad del Aire
Geodiversidad
Hidrología superficial y subterránea
Suelos. Capacidad agrológica

Vegetación y Flora. Biodiversidad
Fauna. Biodiversidad
Espacios Protegidos

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 15 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Paisaje
Patrimonio Cultural
Usos del Suelo
Población
Salud humana
Cambio climático
Riesgos naturales y antrópicos

De las **variables ambientales** del apartado anterior, destaco, por considerarlas las más relevantes en el entorno urbano de Puerto de la Cruz, las siguientes:

Calidad del aire

En este apartado, aunque el documento de origen recoge más programas y campañas además de los que se indican a continuación, solo relaciono los programas que entiendo más relevantes para la consecución de los objetivos del Plan, que, a la par, en algunos casos, son coincidentes con los planes y programas que se postulan en nuestro municipio, especialmente en la Agenda Urbana de Puerto de la Cruz.

Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas

Aparcamientos de disuasión

Programa de Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo

Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO): Se pretende fomentar y garantizar la integración de la Estrategia Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) en los Planes Generales de Ordenación (PGO) de los municipios, especialmente en aquellos de más de 20,000 habitantes o donde se prevean infraestructuras con impacto significativo en la red de transporte público. La actuación busca lograr una planificación territorial coherente que incorpore principios de movilidad sostenible, facilitando el acceso a servicios de transporte público, infraestructuras peatonales y ciclistas, y reduciendo la dependencia del vehículo privado, teniendo una incidencia positiva sobre la reducción de emisiones de gases.

Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística: para optimizar la logística en Tenerife, fomentando la eficiencia en el uso de recursos compartidos entre operadores de transporte y logística, permitirá a pequeñas y medianas empresas (PYMES) colaborar en el transporte de mercancías, consolidando cargas y utilizando vehículos eléctricos y furgonetas sostenibles y rutas de forma eficiente, contribuyendo a la reducción de las emisiones de gases.

Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos: Esta actuación, además de implementar un sistema de control de acceso digital para regular la entrada de vehículos de reparto en las zonas de especial protección, limitando el número de vehículos permitidos en cada franja horaria, incluye incentivar el uso de vehículos más pequeños y menos pesados para las entregas en zonas de especial protección, especialmente en áreas peatonales, dando prioridad al uso de vehículos eléctricos o híbridos y de menor tonelaje, reduciendo, por tanto, las emisiones de gases.

Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal: optimizará el flujo vehicular, mejorará la movilidad en los puntos más conflictivos y reducirá los tiempos de desplazamiento, así como las emisiones contaminantes.

Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles: permitirá reducir la demanda de desplazamientos en horas punta, mejorar la calidad de vida de los trabajadores y disminuir la congestión en las principales vías de la isla y, con ello, favorecerá la reducción de las emisiones de gases.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: https://puertodelacruz.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 16 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://run.gob.es/hsblF8yLcR

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones

La promoción e impulsión de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en los cinco municipios de Tenerife obligados por ley (Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Arona, Granadilla y Adeje) reducirá las emisiones contaminantes, mejorando la calidad del aire en los núcleos urbanos más afectados, facilitando la transición hacia una movilidad más sostenible. La implementación de estas zonas también reducirá la dependencia del vehículo privado.

Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos

El desarrollo de Corredores Verdes Urbanos busca crear espacios de movilidad sostenible dentro de los entornos urbanos, priorizando el transporte activo (peatonal y ciclista) y reduciendo el uso del vehículo privado en áreas urbanas densas, reduciendo las emisiones de gases y, por tanto, mejorando la calidad del aire. Además, permitirá conectar áreas clave dentro de los municipios, como centros educativos, parques, instalaciones deportivas y zonas comerciales, promoviendo una movilidad más sostenible y ofreciendo alternativas al uso del vehículo privado.

Programa de Promoción de la Movilidad Activa

Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa

Estas campañas, dirigidas a residentes y turistas, promoviendo el uso de modos de transporte sostenibles como caminar y la bicicleta, contribuirán a la reducción de las emisiones de gases.

Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peatonales

El desarrollo de una red interconectada de rutas ciclistas y peatonales en Tenerife que cubra tanto las conexiones insulares como las comarcales, así como el fomento de VPM eléctricos, contribuirá a la reducción de las emisiones de gases.

Promoción del Turismo Activo (Cicloturismo) a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa

El fomento del turismo activo en Tenerife, integrando la movilidad activa en la oferta turística de la isla, a través de la promoción de rutas ciclistas, peatonales y para vehículos de movilidad personal (VMP) eléctricos, así como la organización de actividades recreativas que incentiven a los turistas a explorar la isla de manera sostenible y saludable, contribuirá a la reducción de las emisiones de gases.

Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos

El fomento de la movilidad activa entre los estudiantes de Tenerife mediante la implementación de programas específicos en centros educativos, que incluyan la promoción del uso de modos de transporte sostenibles como caminar y la bicicleta, contribuirá a la reducción de las emisiones de gases.

Mejora de los recorridos peatonales preferentes

Con ella se pretende fomentar la movilidad activa y sostenible, priorizando los recorridos peatonales frente al vehículo privado, reduciendo las emisiones de gases.

Implantación de carriles bici en zonas urbanas

La integración de integrar las bicicletas convencionales, bicicletas eléctricas y vehículos de movilidad personal (VMP) en el entorno urbano, facilitando una movilidad activa y sostenible que complemente al transporte público y reduzca el uso del vehículo privado, contribuirá a la reducción de las emisiones de gases.

Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos

El calmado del tráfico en los centros urbanos y en las zonas residenciales de baja densidad es esencial para mejorar la seguridad vial, fomentando un entorno más seguro y cómodo para la movilidad activa (peatonal y ciclista) y el transporte público y, por tanto, contribuyendo a la reducción de las emisiones de gases.

Sistemas de alquiler público de bicicletas

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 17 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsblF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

La implementación de sistemas de alquiler público de bicicletas en las áreas de mayor densidad poblacional y actividad turística de Tenerife fomenta la movilidad activa, reduciendo el uso del vehículo privado y, por tanto, las emisiones de gases.

Programa de Gestión de la Movilidad Digital e innovadora

Desarrollo de plataformas de Car-sharing

Favorecerá la reducción de la dependencia del vehículo privado y disminuirá la congestión del tráfico en áreas urbanas y metropolitanas, disminuyendo la tasa de motorización mediante alternativas competitivas, flexibles y ecológicamente más eficientes.

Conlleva una reducción de las emisiones de gases por:

- la reducción de la tasa de motorización
- fomentar el uso del vehículo eléctrico
- integrarse con otros sistemas de transporte público, favoreciendo la reducción del uso del vehículo privado.

Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas

Mejorará la eficiencia del uso de los vehículos privados como sistema de transporte mediante el aumento de los índices de ocupación, contribuyendo a la disminución de la congestión del tráfico y la reducción de las emisiones contaminantes. Se busca fomentar una movilidad más sostenible y colaborativa mediante una plataforma que permita a los usuarios compartir sus viajes.

Conlleva una reducción de las emisiones de gases por:

- reducir el uso de vehículos privados al incrementar el índice de ocupación de los vehículos, teniendo especial interés la propuesta de Planes de transporte en polígonos industriales, centros educativos y grandes empresas.

Calidad acústica (como en el apartado anterior, solo recojo algunas de las propuestas)

Programa de Control y Regulación del Vehículo Privado

A.09. Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos

El desarrollo de Corredores Verdes Urbanos busca crear espacios de movilidad sostenible dentro de los entornos urbanos, priorizando el transporte activo (peatonal y ciclista), reduciendo el uso del vehículo privado en áreas urbanas densas.

Esta actuación tendrá una incidencia positiva sobre la reducción de los niveles de ruido en áreas urbanas donde se concentra mayor densidad de población.

Programa de Promoción de la Movilidad Activa

A.05. Mejora de los recorridos peatonales preferentes

La mejora de los recorridos peatonales preferentes en los municipios de Tenerife pretende fomentar la movilidad activa y sostenible. Los peatones disponen actualmente de infraestructuras limitadas, a menudo inseguras o mal conectadas, que no favorecen el desplazamiento a pie en las áreas urbanas. Esta actuación busca mejorar la accesibilidad, seguridad y atraktividad de los recorridos peatonales, priorizando su uso frente al vehículo privado, reduciendo los niveles de ruido en áreas urbanas, donde se concentra la mayor parte de la población.

A.07. Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos

El calmado del tráfico en los centros urbanos y en las zonas residenciales de baja densidad es esencial para mejorar la seguridad vial, reducir la contaminación y reducir los niveles de ruido en estos centros, donde se concentra la mayor parte de la población.

Programa de Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora

Salud humana.

En este caso, transcribo la totalidad de los Programas y Actuaciones, muchos de los cuales también están recogidos en el PMUS de Puerto de la Cruz.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 18 de 31





Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Programa de Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo

- Actuación A.01. *Plan de Concienciación para el uso del transporte público.*
 - Actuación A.02. *Mejora de las paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal).*
 - Actuación A.03. *Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de transporte a la demanda.*
 - Actuación A.04. *Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria del Transporte Público tras la bonificación del 100%.*
 - Actuación A.07. *Reducción de la Sinistralidad en el servicio de guaguas.*
 - Actuación A.09. *Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife.*
 - Actuación A.10. *Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC.*
 - Actuación A.12. *Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife.*
 - Actuación A.13. *Reordenación de las red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana.*
 - Actuación A.14. *Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi.*
- Todas estas actuaciones, donde se mejora y potencial el transporte colectivo tienen una incidencia directa positiva sobre la Salud Humana.

Programa de Control y Regulación del Vehículo Privado

- Actuación A.01. *Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares.*
 - Actuación A.02. *Plan de Desincentivación de la Motorización y Renovación de Vehículos Antiguos.*
 - Actuación A.03. *Plan de restricción de circulación en días de alta contaminación.*
 - Actuación A.04. *Monitoreo y Control de la Velocidad mediante Sistemas Automatizados.*
 - Actuación A.05. *Peajes urbanos y tarifas por congestión.*
 - Actuación A.06. *Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles.*
 - Actuación A.07. *Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones.*
 - Actuación A.08. *Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda.*
 - Actuación A.09. *Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos.*
- Todas estas actuaciones tienden a la reducción del uso del vehículo privado, reduciendo la congestión y siniestralidad, además de mejorar la calidad de vida en zonas urbanas.

Programa de la Movilidad activa

- Actuación A.01. *Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa.*
 - Actuación A.02. *Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peditones.*
 - Actuación A.03. *Promoción del Turismo Activo (Cicloturismo) a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa.*
 - Actuación A.04. *Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos.*
 - Actuación A.05. *Mejora de los recorridos peatonales preferentes.*
 - Actuación A.06. *Implantación de carriles bici en zonas urbanas.*
 - Actuación A.07. *Fomento de medidas de calado del tráfico en centros urbanos.*
 - Actuación A.08. *Sistemas de alquiler público de bicicletas.*
- Todas estas actuaciones tienden al fomento de modos no motorizados, tanto de residentes como de turistas, potenciando la reducción del uso del vehículo privado, mejorando la salud humana en general, especialmente en centros urbanos.

Programa de Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora

- Actuación A.01. *Desarrollo de plataformas de Car-sharing.*
- Actuación A.02. *Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas.*
- Actuación A.03. *Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad.*
- Actuación A.04. *Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS).*
- Actuación A.05. *Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM).*
- Actuación A.06. *Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico.*
- Actuación A.08. *Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT).*
- Actuación A.09. *Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal.*

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 19 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

La puesta en marcha de estas actuaciones reducirá la congestión y la siniestralidad, mejorando la Salud Humana.

Programa de Transporte de Mercancías

- Actuación A.01. *Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos.*
- Actuación A.02. *Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga.*
- Actuación A.03. *Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías.*
- Actuación A.04. *Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad.*
- Actuación A.06. *Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes.*
- Actuación A.08. *Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes.*
- Actuación A.08. *Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT).*

Todas estas actuaciones tienden a una mejora del transporte de mercancías, especialmente en zonas urbanas, mejorando la calidad de vida y, por tanto, la salud humana de los residentes, además de reducir la congestión y la siniestralidad.

Programa de Regulación, Planeamiento y Financiación

- Actuación A.03. *Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno).*
- Actuación A.04. *Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes.*
- Actuación A.03. *Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad.*
- Actuación A.05. *Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible.*
- Actuación A.06. *Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros.*
- Actuación A.07. *Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible.*
- Actuación A.08. *Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife.*
- Actuación A.09. *Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO).*
- Actuación A.10. *Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad.*

La puesta en marcha de estas actuaciones mejorará la movilidad y la reducción de la congestión en la isla, siendo de especial interés los Espacios Protegidos más congestionados, además de favorecer la reducción del uso del vehículo privado y la contaminación, siendo favorable para la Salud Humana.

La valoración final de estas tres variables se considera Positivo Moderado.

A continuación, paso a detallar aquellos **aspectos del PIMSIT con incidencia directa en la comarca del Valle de La Orotava y, particularmente en el municipio de Puerto de la Cruz**, así como la **matriz de los impactos** producidos por las actuaciones propuestas:

El **Valle de La Orotava** es definido explícitamente en el documento como una unidad comarcal formada por **La Orotava, Los Realejos y Puerto de la Cruz**, excluyendo solo las partes altas del territorio.

Se caracteriza por:

- Una superficie aproximada de 7.216 hectáreas.
- Elevada población distribuida entre **medianías y costa**.
- Desarrollo histórico vinculado a la **agricultura** y, en la costa, al **turismo**.

El crecimiento urbano reciente ha sido doble:

- **Dispersión edificatoria** en medianías.
- **Expansión urbana y turística**, especialmente en **Puerto de la Cruz** y otras áreas litorales.

Desde el punto de vista ambiental, esta configuración genera:

- Alta presión sobre suelos agrícolas y naturales.
- Demandas de movilidad crecientes.
- Elevada congestión viaria en accesos al municipio turístico.
- Necesidad de movilidad sostenible asociada a visitantes y residentes.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 20 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

En relación al **Sistema de núcleos urbanos y modelo territorial**, el PIOT propone para la comarca la **compactación** de los núcleos de La Orotava, Los Realejos y Puerto de la Cruz, evitando dispersión y reforzando un sistema urbano articulado y sostenible.

En la Tabla 10 incluida en el documento se establece la siguiente caracterización:

- **Puerto de la Cruz: Núcleo tipo II-a (Residencial)**
- **La Orotava: Núcleo tipo II-a (Residencial)**
- **Los Realejos: Núcleo tipo II-a (Residencial)**

Este sistema de núcleos urbanos condiciona:

- Necesidad de **movilidad interconectada** entre los tres municipios.
- **Minimización de consumo de suelo.**
- **Refuerzo de servicios públicos de transporte.**

Infraestructuras y movilidad: afecciones e implicaciones ambientales

Estructura viaria del Valle

El documento recoge que la estructura territorial del valle se organiza en torno a:

- La relación entre los cascos de **La Orotava y Los Realejos.**
- Su conexión directa con el **área urbana del Puerto de la Cruz.**
- La necesidad de reforzar su función articuladora territorial.

El sistema viario incluye:

- **Corredor insular:** eje principal entre municipios y comarcas.
- **Ejes de medianías:** TF-2211 y TF-212, que requieren mejora de capacidad y trazado.
- **Ejes transversales:** importantes para reducir duplicidad de conexiones.
- **Subanillo costero:** infraestructura clave para circunvalar las urbanizaciones litorales, especialmente de Puerto de la Cruz.

Implicaciones ambientales

Para la comarca, estas infraestructuras presentan:

- **Riesgos de fragmentación del territorio**, especialmente entre zonas agrícolas y urbanas.
- Posible **incremento de ruidos y emisiones.**
- Necesidad de **integrar corredores verdes y minimizar ocupación de suelo.**

No obstante, al formar parte del **Plan Insular de Movilidad Sostenible (PIMSIT)**, están condicionadas a reducción del vehículo privado y mejora ambiental global.

Puerto de la Cruz: movilidad peatonal y calidad ambiental urbana

El EsAE incluye un diagnóstico específico para el municipio que concluye la necesidad de la **conexión entre ciudad alta y ciudad baja**

Se detectan problemas ambientales y funcionales:

- Dificultad para conectar **La Paz y Taoro (zona alta)** con **Martíáñez y el Centro Histórico (zona baja).**
- **Déficits en señalización, identidad urbana e integración ambiental** de los itinerarios existentes.

Estado ambiental de la red peatonal del Centro Histórico

El documento señala:

- **Deterioro funcional y formal de la trama peatonal interior.**
- **Deterioro ambiental importante**, requiriendo intervenciones para mejorar calidad de estancia, accesibilidad y seguridad peatonal.

Estas consideraciones implican:

- Riesgo ambiental por saturación de espacios públicos degradados.
- Necesidad de intervenciones que prioricen al peatón y reduzcan tráfico motorizado.

Actuaciones del PIMSIT con incidencia directa en el Valle de La Orotava

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: https://puertodelacruz.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 21 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://run.gob.es/hsbIF8yLcR

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

El documento identifica actuaciones territoriales que afectan directamente al ámbito:

Intercambiador del Valle de La Orotava

Incluido entre las actuaciones evaluadas a nivel insular, con efectos relevantes sobre movilidad comarcal.

A nivel ambiental:

- Permitirá mayor intermodalidad con transporte público.
- Reducirá presión de vehículos privados hacia Puerto de la Cruz.

Tercer carril de la TF-5 entre Guamasa y La Orotava

El documento indica que este tramo está sometido a información pública y evaluación ambiental específica.

Implicaciones ambientales:

- Posible incremento de emisiones en fase de obras.
- Riesgo de mayor tráfico inducido si no va acompañado de políticas de restricción.
- Necesidad de medidas anti-ruido y pantallas vegetales en zonas residenciales.

Subanillo costero del Puerto de la Cruz

Considerado fundamental para la funcionalidad territorial del Valle, como circunvalación de urbanizaciones turísticas del litoral.

Impactos ambientales potenciales:

- Interacción con zonas costeras sensibles.
- Requerimientos estrictos de integración paisajística.
- Mitigación de multas por emisiones derivadas de congestión si logra reducir tráfico en el núcleo central.

Evaluación ambiental del modelo de movilidad para la comarca

El EsAE concluye que la reducción de impactos ambientales depende de:

- Políticas de moderación de la movilidad, no solo infraestructuras.
- Medidas pull-push que reduzcan el uso del vehículo privado.
- Integración de transporte público, movilidad activa y gestión del espacio viario.

Las medidas "pull" y "push" en movilidad se refieren a un enfoque combinado para cambiar los hábitos de transporte, donde las **medidas "push" (empujar)** desincentivan el uso del vehículo privado, y las **medidas "pull" (tirar)** lo hacen más atractivo y fácil de usar el transporte alternativo. Un plan de movilidad urbana sostenible combina ambas estrategias: se **desincentiva el coche** (push) y se **promueve el transporte público, la bicicleta o el caminar** (pull)

Medidas push (desincentivar el coche)

- **Aumento de costes:** Incremento en el precio de la gasolina, tarifas de aparcamiento o peajes urbanos.
- **Restricciones:** Limitación del tráfico en ciertas zonas (por ejemplo, zonas de bajas emisiones), reducción de plazas de aparcamiento o cierre de calles al tráfico privado.
- **Concienciación:** Campañas que informan sobre el impacto negativo del coche en el medio ambiente y la salud.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: https://puertodelacruz.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 22 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://run.gob.es/hsbIF8yLcR

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Medidas pull (incentivar alternativas)

- **Mejora del transporte público:** Aumentar la frecuencia, la cobertura, la comodidad y la accesibilidad de autobuses, trenes y metros.
- **Promoción de la movilidad activa:** Crear carriles bici seguros, mejorar las aceras y zonas peatonales para fomentar el uso de la bicicleta y el caminar.
- **Facilitación de sistemas de transporte compartido:** Implementación de sistemas de bicicletas compartidas, patinetes eléctricos y coches compartidos.
- **Sistemas de pago integrados:** Crear sistemas de pago únicos que faciliten el uso de diferentes modos de transporte, como el transporte público, las bicicletas y los coches compartidos.

Para el Valle de La Orotava y Puerto de la Cruz, esto implica:

- Reducción de emisiones en episodios de congestión (TF-5 y accesos urbanos).
- Menor presión turística sobre el litoral urbano.
- Mejora de la calidad del aire en zonas densamente pobladas.
- Mejoras en accesibilidad intermunicipal sin aumentar huella de carbono.

Conclusiones:

1. **El Valle de La Orotava es una unidad ambiental y territorial compleja**, con alta presión urbanística y turística, especialmente en Puerto de la Cruz, lo que exige políticas de movilidad sostenibles basadas en transporte público y movilidad activa.
2. El **modelo de ordenación planteado**, basado en reforzar núcleos principales y limitar expansión dispersa, es adecuado ambientalmente y coherente con la estructura comarcal definida en el documento.
3. Las **infraestructuras propuestas** (intercambiador, subanillo costero, mejora TF-5) presentan impactos ambientales relevantes, especialmente sobre paisaje, emisiones, ruido y suelo, por lo que deben diseñarse con criterios de mínima afección e integración ambiental.
4. En **Puerto de la Cruz**, la movilidad peatonal y la recuperación ambiental del entorno urbano son prioridades críticas, dada la importancia del turismo y el deterioro de varios espacios públicos.
5. A nivel global, el EsAE considera que **los impactos pueden ser positivos** si se priorizan políticas de reducción del vehículo privado y mejora del transporte público, y **negativos o severos** si se ejecutan infraestructuras sin políticas de acompañamiento.

MATRIZ DE IMPACTOS AMBIENTALES — Comarca Valle de La Orotava

Leyenda rápida: Signo (+) beneficioso, (-) negativo; Magnitud: Baja / Moderada / Alta; Probabilidad: Baja / Media / Alta. Medidas = propuestas de mitigación extraídas del Documento de Alcance.

Nº	Actuación / Cambio previsto	Componente afectado	Signo	Magnitud	Probabilidad	Medida propuesta	mitigadora
1	Intercambiador de La Orotava (IIS).	Valle Movilidad Emisiones	/ +	Moderada	Alta	Priorizar guaguas y tren; carriles reservados; electrificación flota.	conexión con tren; electrificación

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LNGCNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: https://puertodelacruz.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 23 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://run.gob.es/hsbIF8yLcR

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Nº	Actuación / Cambio previsto	Componente afectado	Signo	Magnitud	Probabilidad	Medida mitigadora propuesta
2	Tercer carril (Guamasa-La Orotava).	TF-5 Emisiones atmosféricas	-	Alta	Alta	Control de calidad del aire en fases obra/operación; acompañar con políticas de moderación del vehículo privado (pull-push).
3	Subanillo costero / circunvalación Puerto de la Cruz.	/ Paisaje litoral / Suelo / Biodiversidad	/ -	Moderada-Alta	Media	Integración paisajística, trazado que minimice ocupación de franja litoral, restauración de márgenes.
4	Mejora ejes de medianías (TF-2211, TF-212).	Ruido / Fauna / Fragmentación	-	Moderada	Alta	Aislamientos acústicos, pasos de fauna en medianías, jerarquizar enlaces para reducir tránsitos innecesarios.
5	Aparcamientos disuasorios.	Suelo / Movilidad	/ +/-	Baja-Moderada	Alta	Ubicarlos en suelos ya antropizados; conexiones eficaces con transporte público.
6	Programas de movilidad activa y peatonalización (Puerto de la Cruz).	/ Paisaje urbano / Salud pública	/ +	Moderada	Alta	Rediseño peatonal centro histórico; mejoras accesibilidad entre ciudad alta y baja.
7	Implantación de carriles-bus plataformas reservadas.	/ Emisiones / Tiempo viaje	/ +	Moderada-Alta	Alta	Priorizar tráfico colectivo, carriles exclusivos y control tarifario integrado.
8	Posible trazado de Tren del Norte (estación Puerto-La Orotava).	Suelo / Uso del suelo / Paisaje	/ +/-	Alta	Media	Planificación de nodos intermodales con densificación alrededor de estaciones (matización urbana).

Notas: la matriz sintetiza las actuaciones con mayor incidencia territorial identificadas en el Documento de Alcance (Intercambiador Valle, TF-5, subanillo costero, aparcamientos disuasorios, programas peatonales). El documento enfatiza que los efectos positivos se maximizan si las infraestructuras van acompañadas de **políticas de moderación de la movilidad** (pull-push)

DIAGNÓSTICO AMBIENTAL EN PROFUNDIDAD (COMPONENTES)

(Ámbito: Valle de La Orotava y Puerto de la Cruz — basado en Documento de Alcance)

Observación metodológica: todas las conclusiones y recomendaciones que siguen se extraen y adaptan del análisis contenido en el Documento de Alcance del PIMSIT (EsAE)

Aire y calidad atmosférica

Situación actual:

- La elevada dependencia del vehículo privado y la congestión en ejes principales (TF-5, accesos al Puerto) generan cargas de emisión relevantes a escala comarcal. El PTEOTT y PETCAN señalan la necesidad de reducir emisiones mediante electrificación y fomento transporte público.

Impactos previstos:

- Obras (TF-5, subanillo): emisiones temporales de PM, NOx, CO.
- Operación sin medidas: riesgo de incremento de NOx y CO2 por tráfico inducido (si no se moderan viajes en vehículo privado).

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYCY7YY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 24 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Indicadores sugeridos (vigilancia):

- PM10, PM2.5, NO₂, O₃ (muestreo en puntos sensibles: La Orotava centro, Los Realejos, accesos a Puerto de la Cruz).
- Emisiones estimadas por vehículo-km antes/después (modelo de tráfico).

Medidas de mitigación/reducción (prioritarias):

1. Política tarifaria y restricción de aparcamiento en núcleo (reduce viajes motorizados).
2. Electrificación y renovación de flotas de guaguas; carriles preferentes y plataformas reservadas.
3. Requerimientos EIA para obras: sistemas de control polvo, limitación de maquinaria diesel, cronogramas de obra para evitar episodios críticos.

Ruido

Situación actual:

- Tramos de alta intensidad de tráfico y núcleos turísticos concentran fuentes de ruido; documentos destacan problemas de accesibilidad y congestión en Puerto de la Cruz.

Impactos previstos:

- Obras de ampliación y nuevas infraestructuras aumentarán niveles sonoros puntuales.
- A largo plazo, si no se prioriza transporte público y gestión del vehículo privado, el ruido urbano puede mantenerse o aumentar.

Indicadores sugeridos:

- Niveles LAeq diurno y nocturno en ejes TF-5, TF-2211, y en áreas urbanas sensibles (centro histórico de Puerto de la Cruz, barrios costeros).
- Eventos de superación de umbrales por hora/día.

Medidas mitigadoras:

1. Pantallas acústicas y alineaciones vegetales en tramos cercanos a viviendas.
2. Restricción de horarios de obras en áreas densas (zonas turísticas y residenciales).
3. Promoción de vehículos eléctricos en transporte público (reduce ruido de rodadura y motor).

Paisaje y patrimonio visual

Situación actual:

- Puerto de la Cruz y la franja litoral tienen alta sensibilidad paisajística por valor turístico; el Documento remarca necesidad de integración paisajística en actuaciones viarias y de transporte.

Impactos previstos:

- Obras de subanillo costero y ampliaciones viarias pueden afectar visualmente la franja litoral y puntos de interés (acantilados, centro histórico).
- Alteración de la percepción turística si no se adoptan medidas de diseño.

Indicadores sugeridos:

- Evaluaciones visuales panorámicas antes/después.
- Inventario de puntos de vista sensibles (Paseo de La Goleta, Martíáñez, Taoro).

Medidas mitigadoras:

1. Trazado que minimice ocupación de la franja litoral; túneles/soterramientos o pasos elevados donde el impacto visual sea crítico.
2. Guía de diseño paisajístico (materiales, cromáticas, pantallas vegetales).
3. Reforzar la peatonalización en centro histórico (mejora ambiental y visual).

Biodiversidad y conectividad ecológica

Situación actual:

- El Documento identifica la necesidad de preservar suelos agrícolas y evitar fragmentación; el Valle se articula entre usos agrícolas y urbanos. Se contempla la compatibilización con espacios naturales en el PIOT.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LNGCNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: https://puertodelacruz.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 25 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://run.gob.es/hsblF8yLcR

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Impactos previstos:

- Fragmentación por nuevas vías (ejes transversales, subanillo).
- Pérdida o degradación de hábitats en medianías si no se evitan afecciones directas.

Indicadores sugeridos:

- Superficie de hábitat perdidos/recuperados (ha).
- Conectividad entre parches de hábitat (índices de permeabilidad).
- Registros de especies sensibles en corredores afectados.

Medidas mitigadoras:

1. Evitar trazados por áreas de mayor valor ecológico; priorizar suelos ya antropizados.
2. Pasos para fauna y corredores verdes que mantengan conectividad entre medianías y litorales.
3. Restauración de márgenes y revegetación con especies autóctonas en actuaciones viarias.

CONCLUSIONES. ALEGACIONES:

Tras el análisis de los documentos en cuestión debo indicar lo siguiente:

1.- En general, como indiqué anteriormente al valorar las consideraciones relativas al modelo de ordenación, estas consideraciones, al igual que el conjunto del PIMSIT adolecen, desde mi punto de vista, de la ausencia de una implantación de medios de movilidad activa, debido a que **el Plan se centra casi exclusivamente en el Transporte, y no en la Movilidad.**

Hay una confusión respecto a los términos de Movilidad y Transporte: el PIMSIT se refiere casi en exclusiva al transporte, haciendo pocas referencias a otros modos de modalidad basados en redes ciclables, senderos, itinerarios peatonales, etc.

Transporte y movilidad no son términos sinónimos, y como concepto distinto al de transporte, aunque lo englobe, la movilidad requiere de un enfoque técnico y un marco jurídico propios, siendo este uno de los motivos que justifican la oportunidad de elaborar un Plan que regule la movilidad en toda su amplitud, incluyendo los distintos modos de transporte, la interconexión entre ellos, así como los elementos que le dan soporte.

Potenciar una movilidad multimodal, basada en una movilidad activa y alternativa a los medios motorizados, permitirá disminuir la dependencia de los combustibles fósiles y optimizar y gestionar eficientemente la movilidad, con todas las mejoras en la calidad de vida y del entorno que ello conlleva.

El Transporte implica un uso insostenible de la energía y otros recursos, así como la constante producción de infraestructuras especializadas para intentar absorber el volumen de tráfico generado y abaratar el coste del viaje, lo que, a su vez, termina dando lugar a más congestión ("a más vías, más coches")

Este enfoque, supone poner el énfasis del análisis en la cuantificación de las necesidades futuras de una red de transporte, en la estimación de la cuantía de interrelación que requerirán las actividades urbanas con una localización espacial determinada, dada por la tendencia o por el planeamiento.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253

Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 26 de 31



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Así pues, estas y otras consideraciones nos llevan a remarcar las insuficiencias de nuestros modos de analizar la movilidad de las personas, planteadas exclusivamente desde la perspectiva de la simple satisfacción de una demanda creciente de transporte que no altera su comportamiento modal y espacial.

Insuficiencias del modelo tradicional de gestión de la movilidad basado en el transporte:

- Planes respuesta a un comportamiento de la demanda sobre el que no se actúa.
- Atención los medios motorizados como vehículos de transporte casi exclusivos.
- Gestión de la movilidad en manos de los productores de infraestructuras.
- Riesgo de exclusión social de las personas con movilidad no atendida por no contar con vehículo propio o con acceso a modos de transporte motorizados colectivos.

Por Movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público, etc., pero también andando y en bicicleta. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades, es decir, facilitar la *accesibilidad* a determinados lugares.

El concepto de movilidad, hace referencia a una nueva forma de abordar los problemas generados por esta actividad desde un marco integral, el cual busca hacer equitativo el uso de la malla vial por los diferentes actores, puesto que se considera un recurso escaso que nunca podrá crecer al ritmo que crece el parque automotor, con el fin de facilitar las nuevas necesidades de desplazamiento de las personas y de las mercancías, en una ciudad o región.

En general, los desplazamientos de las personas y de las mercancías se han tornado cada vez más difíciles de realizar y de solucionar por parte de las administraciones locales, y todo parece indicar que el fenómeno seguirá creciendo en el futuro. En estas condiciones, se requieren esfuerzos innovadores que superen y complementen medidas como las enfocadas a ampliar las infraestructuras, regular el estacionamiento, cambiar la actitud de los usuarios, promover un mayor uso de medios alternativos, etc.

La movilidad pone atención a las formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio desde una perspectiva más amplia que la de recuperación del coste invertido o la de la adaptación de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un determinado medio de transporte.

Ello lleva a plantearse nuevas herramientas de análisis donde se contemplen una gama más amplia de motivos y modos de los desplazamientos, y el uso de los distintos modos se relacione con necesidades específicas de diferentes grupos de población, con su localización geográfica, con su proximidad a las redes de transporte colectivo, con la densidad de los diferentes asentamientos y con la variación temporal de la movilidad.

En el caso de la Movilidad terrestre, su crecimiento se debe al aumento de la población y a la generación de un crecimiento urbanístico y de unos polos de atracción de la movilidad muy difusos en el territorio, lo que crea la necesidad de desplazamientos, basados, además, en el uso prioritario del vehículo privado.

Los problemas de movilidad que actualmente presentan tanto el conjunto de la isla como la mayoría de nuestras ciudades, son la consecuencia progresivamente agravada de dos procesos que se han ido solapando en el tiempo:

El primero de estos procesos es el consumo de suelo urbano para el transporte: la gran cantidad de espacio urbano que requiere el transporte se obtiene del que necesitan otras actividades, las cuales se ven obligadas a expandirse por el territorio. Con el aumento de las distancias entre actividades se requiere cada vez de más desplazamientos motorizados que reclaman a su vez más espacio que destinar para las distintas actividades económicas, de ocio, etc., generándose así un círculo vicioso expansivo.

El segundo proceso es la especialización de los usos del suelo, esto es, la tendencia a que cada vez más espacios sirven para un único tipo de servicio u actividad: espacios turísticos, oficinas, vivienda, servicios de todo tipo, universidad, centros comerciales, etc. De esta forma se hace cada vez más necesario el tener que desplazarse, y menos actividades quedan cerca unas de otras.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 27 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Este modelo económico y territorial genera un Índice de motorización elevadísimo, calculado para el conjunto de Canarias en 850 vehículos/1.000 habitantes.

Por tanto, es necesario promover nuevos modelos de desarrollo económico, siendo fundamental ampliar el ámbito de acción y reflexión del transporte al desarrollo turístico y urbanístico, implementando un nuevo modelo de ordenación territorial en el ámbito insular y municipal, así como una nueva cultura de la movilidad, con la reducción de la necesidad de movilidad, una nueva jerarquización de los modos de movilidad (a pie, en bici, en medios no motorizados, transporte público, coche compartido), el consumo de productos km0, la promoción del teletrabajo y la disponibilidad de prestación de servicios en las zonas de mayor población.

El no abordar nuevos modelos de desarrollo económico y urbanístico, hace que el PIMSIT se fundamente en la creación de un sistema de transporte multimodal e integrado, que articule de manera eficiente los desplazamientos en la isla, pero en ningún momento plantea la disminución de la necesidad de desplazamientos.

2.- Asimismo, en el PIMSIT se entiende la Accesibilidad desde el punto de vista de la facilidad de acceso de un usuario a un medio de transporte, infraestructura y servicios de transporte, con independencia del estado de sus capacidades de desplazamiento o condiciones socioeconómicas, de su edad, sexo, género, raza o cualquier otra condición.

Debo señalar que la accesibilidad también debería referirse a la capacidad de los medios, modos y servicios de movilidad para facilitar la llegada a los distintos espacios, servicios, edificios, etc., ya que la accesibilidad es uno de los objetivos que persigue la movilidad.

Por tanto, tampoco se puede equipar movilidad con accesibilidad. La confusión de ambos términos es la base de una fórmula muy aceptada: a mayor movilidad mayor accesibilidad.

Bajo esta simplificación se justifica y se ha justificado la aplicación de medidas y políticas que sin mejorar la accesibilidad –y a menudo empeorándola– han incidido negativamente en los problemas de movilidad.

La accesibilidad así entendida no sólo se facilita o consigue mediante el transporte. Hay otros factores, cómo la distribución de la población y de los servicios o el desarrollo urbano, que influyen poderosamente sobre ella.

Si el objetivo que quiere garantizarse es el de disponer de accesibilidad a los bienes o servicios, no vale simplemente con ofrecer muchos medios de transporte que alcancen distancias cada vez mayores. Hay que cuestionarse también el espacio físico en el que se desenvuelven los habitantes, y sus deseos y necesidades.

3.- Por otro lado, creo que se debe potenciar el papel de los ayuntamientos en esta materia, desarrollando un PIMSIT que impulse la coordinación intermunicipal a la hora de abordar la movilidad.

Tal y como se establece en el Plan, “la configuración de alternativas del PIMSIT no puede atender cuestiones que están fuera de sus competencias como los servicios de transporte público local, las políticas urbanísticas municipales o la gestión del aparcamiento”, ya que estos aspectos caen en la esfera municipal.

De hecho, el PIMSIT no considera parte de las alternativas, sino que forman parte de los escenarios de evaluación indicativos de lo que se pretende, las siguientes acciones:

- Fomento de los modos no motorizados en los desplazamientos urbanos, con actuaciones en los principales núcleos urbanos, especialmente en el Área Metropolitana Santa Cruz - Laguna y en la zona turística Adeje -Arona que pretenden incrementar la cuota de los modos no motorizados en el reparto modal de la movilidad urbana, tales como desarrollar una infraestructura de conexión peatonal y ciclista amplia, accesible y segura en las áreas metropolitanas, desarrollar una política integral de la bicicleta para

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253

Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 28 de 31



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

el Área Metropolitana y articular las redes peatonales y ciclistas con los modos no motorizados y, especialmente entre el entorno urbano y urbano y el metropolitano.

- Establecimiento de políticas de aparcamiento restrictivas en las aglomeraciones urbanas, especialmente en las principales áreas de movilidad suburbana, Área Metropolitana, zona turística Adeje - Arona y La Orotava - Puerto de la Cruz, pero también en los cascos centrales de los municipios con población superior a los 10.000 habitantes.
- Conseguir un uso más racional y ambientalmente óptimo del espacio público urbano. El espacio público es escaso y susceptible de un mayor disfrute por la ciudadanía, principalmente los entornos urbanos. Tradicionalmente, la ocupación del espacio viario por el automóvil ha sido dominante sobre otros usos de transporte o equipamientos. La recuperación del espacio urbano pasa necesariamente por la reducción del espacio dedicado al automóvil mejorando las condiciones ambientales del espacio público.
- Incidir sobre las pautas de conducta en relación con movilidad de la ciudadanía. La denominada “gestión de la movilidad” incide sobre paquetes de medidas que tienen por objeto modificar las pautas o conductas de movilidad de colectivos específicos. Estas medidas, escasamente desarrolladas en el territorio insular frente al resto del territorio nacional y europeo, se basan en el análisis, información, comunicación-participación, divulgación y prueba de cambios de movilidad en colectivos de trabajadores, escolares y sus familiares, jóvenes, etc. Una parte importante de la gestión de la movilidad se dirige a grupos con claras limitaciones de movilidad: mayores y personas con movilidad reducida. Ambos grupos son objeto de acciones dentro de los programas de promoción de los modos no motorizados, seguridad y eliminación de barreras. Otra parte importante son los colectivos con viajes recurrentes a puntos comunes, como personas trabajadoras y escolares facilitando el acceso autónomo de los niños y jóvenes a sus centros educativos y reduciendo la conflictividad de las horas punta de acceso a los centros educativos y grandes centros de empleo.
- Políticas de desarrollo urbano orientado al transporte. Es clara la relación entre urbanismo y movilidad urbana. La tradicional forma de planificar la ciudad, basada en una especialización de los espacios para distintos usos, ha generado fuertes necesidades de movilidad motorizada que se convierten en necesidad de utilizar el automóvil cuando los nuevos desarrollos se sitúan en áreas dispersas y tienen baja densidad. En ese sentido, no es política del Plan, sino política urbanística, el buscar un tipo de urbanización que facilite la movilidad peatonal, ciclista y cree las condiciones para ser servida en transporte público. El PIMSIT establece una actuación que persigue ese enfoque.

Por último, hay que señalar que todo Plan de Movilidad Sostenible que pretenda ser factible a la vez que eficaz y eficiente en la consecución de los objetivos planteados, necesita de la gestión y participación para su posterior implicación de las diferentes Administraciones Públicas, así como de los sectores implicados. Por ello, además de preparar herramientas analíticas que permitan a la Dirección del Estudio analizar el impacto de determinadas políticas, o actuaciones, hay que poner un especial énfasis en la consecución de un gestión ordenada y coordinada de las diferentes Administraciones Públicas con responsabilidades en la materia.

En estos aspectos debo manifestar mi total concordancia con lo establecido en el Plan propuesto, ya que entiendo que el PIMSIT, dado su carácter insular, tiene difícil abordar los problemas y necesidades a escala local, porque corresponde a los ayuntamientos tanto la ordenación territorial, básica para plantear actuaciones que determinen una disminución de la necesidad de desplazamientos, como la planificación de la movilidad a escala municipal, estableciendo la peatonalización, la regulación de modos de transporte personal, carriles bicicleta, Zonas de Bajas Emisiones, medidas de calmado de tráfico, sistemas de organización de la movilidad escolar, de distribución de mercancías, etc.

La política municipal en materia de movilidad debe incardinarse, complementarse y coordinarse con los planes de movilidad de otros municipios y con los planes a nivel comarcal e insular que, entiendo, si pueden centrarse más en todo lo referente al transporte con modos motorizados y las infraestructuras y equipamientos que requiere.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253

Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 29 de 31



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLCR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

En este aspecto también indico mi total acuerdo con el desarrollo de los Programas y Campañas planteados por el PIMSIT, especialmente los relacionados con el cumplimiento de criterios de calidad del aire, calidad acústica y salud humana, que también pueden y, creo yo, deben, ser implementados a escala local.

Por otro lado, al establecer criterios en relación a la accesibilidad, el PIMSIT propone lo siguiente:

Criterios de accesibilidad en la planificación urbana

La relación entre la movilidad y la planificación urbana es fundamental para garantizar un sistema de transporte sostenible y accesible. Los criterios de planificación incluyen:

- Desarrollo urbano orientado al transporte: aunque no es objeto de su actuación, el PIMSIT defiende un modelo de desarrollo urbano compacto y compacto y mixto, donde los núcleos de población estén diseñados para facilitar la movilidad no motorizada y garantizar que el transporte público pueda servir de manera eficiente a estas áreas. Las nuevas áreas de crecimiento urbano deberán estar bien conectadas mediante redes de transporte público, evitando el uso excesivo del vehículo privado.
- Uso racional del espacio público: el PIMSIT prioriza la recuperación del espacio público para peatones y ciclistas, reduciendo la ocupación del suelo por vehículos motorizados. Se implementarán políticas de peatonalización en los centros urbanos y medidas de calmado de tráfico que favorezcan la seguridad de los peatones y el disfrute del espacio urbano.

Criterios de accesibilidad para el transporte de mercancías

Su planificación debe considerar tanto la eficiencia económica como la sostenibilidad. Los criterios incluyen:

- Mejora de la logística y transporte de mercancías: se promoverá la optimización del transporte de mercancías mediante la modernización de la logística, la intermodalidad y la planificación de rutas más eficientes, que reduzcan el impacto ambiental y económico de la distribución de mercancías en la isla, especialmente en la distribución urbana.
- Minimización de los impactos del transporte de mercancías: el PIMSIT fomentará el uso de vehículos eléctricos y de bajas emisiones en la distribución urbana de mercancías, especialmente en las áreas urbanas más congestionadas, con el fin de reducir el tráfico pesado, mejorar la calidad del aire y garantizar una distribución sostenible en las ciudades.

En las acciones descritas en los párrafos anteriores al respecto de los criterios de accesibilidad, debo señalar que, como en el caso anterior, son de vital importancia las actuaciones municipales relacionadas con la consecución de un uso racional del espacio público, el desarrollo de políticas urbanísticas enfocadas a la mejora de la movilidad, y a la disminución de la necesidad de dicha movilidad, así como a la necesaria coordinación con otras administraciones públicas en estas materias.

4.- Igualmente entiendo de carácter primordial la implicación de los sectores y actividades económicas en las políticas de movilidad, ya que es indudable el peso en las necesidades de movilidad que tiene, por ejemplo, el Sector Terciario, con las actividades turísticas, educativas, comerciales, administrativas, etc., porque, tal y como indico en mi valoración de las Alternativas de ordenación, buena parte de la congestión de las vías TF 1 y TF 5 se deben, además de a las causas expresadas en el Plan, a la concentración de la actividad económica y de los servicios en el Área Metropolitana y la zona turística del Sur.

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: https://puertodelacruz.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 30 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://run.gob.es/hsbIF8yLcR

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33



Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

5.- En el aspecto de las actividades económicas, entiendo necesario añadir a los 9 Programas de Actuación, otro Programa, relacionado con la Gestión de Residuos, dada las implicaciones de movilidad, uso de suelo, impactos ambientales (calidad del aire, ruido, congestión de tráfico) que esta actividad tiene, tanto a nivel municipal como insular.

6.- Por otro lado, en el apartado de Criterios de sostenibilidad ambiental y económica, el PIMSIT dice que se orienta por, entre otros, un criterio de “Minimizar consumo de suelo”, que entiendo, entra en conflicto con las actuaciones planteadas, tales como los anillos Insulares, terceros carriles, circunvalaciones, nuevas vías, y la infraestructura ferroviaria del Sur.

7.- Solicito una aclaración al respecto de lo expresado en el siguiente apartado de las consideraciones:

- Los trasvases modales en favor del transporte público en los corredores insulares, si bien provocan una mejora inicial, a más largo plazo se tiende paulatinamente al equilibrio pues ese *exceso de capacidad* se va ocupando de nuevo.

Finalmente, solicitar:

Por un lado, la valoración del contenido del presente Informe, especialmente de los aspectos numerados del 1 al 7 del apartado de CONCLUSIONES. ALEGACIONES.

Por otro lado, también solicito la evacuación de Informes por parte de otros técnicos municipales, principalmente de las Áreas de Ciudad Sostenible y Servicios Generales, así como de la Policía Local.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE AL MARGEN

Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

Plaza de Europa, 1, Puerto de la Cruz. 38400 (Santa Cruz de Tenerife). Tfno. 922 378 400. Fax: 922 375 253



Cód. Validación: 5SM2LN6CNYC7RYYY7W5Q6D9CN
Verificación: <https://puertodelacruz.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 31 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE25e00108368018

CSV

GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

12/12/2025 13:02:55 Horario insular

Validez del documento

Original



GEISER-76e0-bf17-c974-eb22-615f-2ad0-96d9-4d33