

DEMARCACIÓN DE LA PROVINCIA SANTA CRUZ DE TENERIFE DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ALEGACIÓN AL PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA ISLA DE TENERIFE (APROBACIÓN INICIAL)

Primero.- INTRODUCCIÓN

El Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (en adelante PIMSIT) promovido por el Cabildo Insular de Tenerife y actualmente en periodo de información pública en la fase de Aprobación Inicial, constituye una herramienta esencial para abordar los retos de movilidad de la isla además de responder a las directrices impuestas por la legislación europea y estatal.

Este plan es fundamental para asentar las bases para transformar la gestión de la movilidad en Tenerife, partiendo de una problemática que ha ido adquiriendo una magnitud creciente debido principalmente a los efectos generados por el incremento poblacional, la dispersión territorial, un preocupante índice de motorización cercano a los 900 vehículos por cada 1000 habitantes y una exagerada dependencia del vehículo motorizado privado para realizar los desplazamientos diarios. A la vez, sorprende la escasa relevancia del transporte público en el reparto modal.

Estos factores han intensificado los desafíos relacionados con la movilidad, afectando tanto la eficiencia del sistema de transporte como la calidad de vida de los residentes, así como al impacto ambiental que esto genera.

Desde el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Tenerife, se considera oportuno aprovechar la oportunidad de este periodo de información pública para reflexionar sobre lo recogido en el documento, aportando una visión desde este colectivo profesional sobre la priorización de las medidas propuestas.

Segundo: ACTUACIONES CLAVE

El modelo de ordenación del PIMSIT se organiza en torno a 91 actuaciones específicas, agrupadas en 9 programas que abarcan desde el desarrollo de infraestructuras viarias y de transporte público hasta medidas de movilidad activa y eléctrica.

A continuación, se detallan aquellas medidas que desde este colectivo se consideran clave para la transformación del modelo de movilidad insular actual.

A.- INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

La ampliación de los terceros carriles en los principales tramos de las vías de alta capacidad de la isla, como son el tramo desde San Isidro a Adeje en la TF-1 y el tramo desde La Laguna a La Orotava en la TF-5, debe ser prioritaria para mejorar la capacidad del sistema viario de la isla. Actualmente, la capacidad de estos tramos, especialmente durante las horas punta, ha alcanzado su límite, lo que afecta a la fluidez del tráfico y a la eficiencia del transporte público.

Algo similar puede aplicarse a las variantes planificadas en TF-1 entre Arona y Adeje y la vía exterior del área metropolitana.

Según el diagnóstico del PIMSIT, más del 70 % de los viajes diarios de la isla se concentran entre en estos puntos y más del 80 % se realizan el vehículo privado por lo que estas ampliaciones son la base para la posterior implantación de carriles Bus-VAO, mejorando con ello la competitividad del transporte colectivo y la eficiencia del sistema viario. Pero no es posible potenciar el transporte público y mejorar su reparto modal, sin la construcción de nuevas infraestructuras.

B.- MEJORA Y POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO

Las imprescindibles ampliaciones de carriles deben incluir el desarrollo de carriles Bus-VAO para mejorar la gestión de las vías y dar prioridad a los usuarios del transporte público, asegurando que este modo sea verdaderamente competitivo frente al uso del vehículo privado. Esta medida, debe acompañarse de una optimización y reordenación de toda la red de transporte público, tanto en el ámbito urbano como interurbano, para hacer el sistema más eficiente y accesible.

La reordenación debe abordar la distribución equitativa de la oferta, ajustando los servicios a las demandas específicas de la población en los puntos y horarios de mayor concentración de usuarios.

Dentro de esos puntos de mayor demanda, debemos incluir ambos aeropuertos y conectarlos con los centros administrativos o turísticos con transporte público rápido, puntual y de gran capacidad. Es ahí donde el transporte guiado podría aportar su grano de arena en la mejora del reparto modal, con la ampliación del tranvía hasta Tenerife Norte y la construcción del tramo del tren del sur San Isidro -Aeropuerto Reina Sofía - Los Cristianos – Adeje.

Asimismo, la implantación de aparcamientos disuasorios en puntos estratégicos de la isla potenciará el uso del transporte público, facilitando la intermodalidad y la conexión entre diferentes modos de transporte, lo que contribuirá a la descongestión de las principales vías insulares y a la mejora de la sostenibilidad del sistema de movilidad insular.

C.- CONTROL Y REGULACIÓN DEL VEHÍCULO PRIVADO

Los datos del diagnóstico del PIMSIT son claros y contundentes, así como sus conclusiones y recomendaciones: Todas las alternativas estudiadas para mejorar la movilidad insular no podrán tener éxito sin el fomento de otros modos no motorizados de transporte y sin la desincentivación del vehículo privado.

Es ahí donde los municipios juegan un papel fundamental, puesto que en su ámbito se realizan una parte mayoritaria de la movilidad insular, ya que el 55 % de los desplazamientos diarios tienen su origen y destino dentro del propio municipio. Políticas valientes orientadas a reducir el uso del vehículo privado en los núcleos urbanos atractores y generadores de viajes, tendrían una directa y favorable repercusión en la movilidad insular, incrementando el índice de ocupación por vehículo, y por ende el de los futuros carriles-BUS VAO, aumentando el porcentaje de reparto modal del transporte público, actualmente en un escaso 7%, para acercarlo al objetivo del 20% fijado para 2035 y, en última instancia, disminuyendo los atascos de nuestras autopistas.

La limitación del aparcamiento en las zonas de destino, como las áreas urbanas de alta demanda de los principales núcleos y centros urbanos, debe plantearse con el objetivo disuadir el uso del vehículo privado para acceder a estas zonas. La regulación del aparcamiento en superficie debe ser una medida prioritaria en estas áreas, optimizando la disponibilidad de plazas y promoviendo una gestión más eficiente del tráfico. Esta actuación no solo reducirá la aglomeración de vehículos en los puntos más críticos, sino que también fomentará el uso de alternativas de transporte más sostenibles, como el transporte público y la movilidad activa, contribuyendo a un entorno más seguro y menos contaminado.

Ese conjunto de políticas se recoge de manera ordenada en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) redactados por diferentes municipios de la isla, ya aprobado en el caso concreto de Santa Cruz de Tenerife. Lo que toca ahora es ejecutarlo en su totalidad.

No se debe olvidar en este apartado, la importancia de realizar planes de movilidad específicos en los centros generadores de movilidad, como colegios, universidades, núcleos hoteleros o grandes sedes de administraciones públicas. No solo es necesario, es obligatorio según la Ley 6/2022 de cambio climático y transición energética de Canarias.

D.- REGULACIÓN Y COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA

Un consorcio de transporte sería la figura más adecuada para gestionar la movilidad en un territorio, ya que facilita la coordinación eficiente entre las principales administraciones públicas y operadores, optimizando los recursos disponibles. Esta estructura centralizada favorece una planificación integral a largo plazo asegurando un sistema de transporte más eficiente y alineado

con los requisitos legales y operativos. En este sentido, la creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife debe ser una prioridad, ya que esta entidad desempeñaría un papel crucial en la coordinación de los esfuerzos de todos los actores involucrados en la gestión de la movilidad de la isla, incluyendo la regulación de la movilidad en los Espacios Naturales, que ya se ha convertido en un serio problema de gestión debido, entre otras cosas, a las competencias cruzadas y compartidas.

La cooperación interadministrativa es esencial para garantizar que todas las medidas planteadas en el PIMSIT se implementen de manera alineada y adecuada. Así mismo, debe trabajarse y asegurar la coordinación entre los diferentes agentes competenciales, tanto a nivel local, insular como autonómico. El éxito de la implantación de todas las medidas expuestas en el documento depende directamente de la capacidad de las distintas administraciones y actores involucrados para colaborar de manera eficiente, compartiendo recursos, información y estrategias comunes.

Tercero: CONCLUSIÓN

En resumen, desde el Colegio se considera que el PIMSIT es un documento completo y ambicioso que recoge las medidas necesarias para lograr un cambio de modelo de movilidad efectivo en Tenerife en los próximos años, siempre y cuando su implementación sea real y coordinada. El cambio de hábitos y la transformación de la forma en que nos movemos son esenciales para lograr una movilidad más sostenible y colectiva. Para ello, es necesario priorizar medidas que desincentiven el uso del vehículo privado, como la regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda y la creación de aparcamientos disuasorios, lo que ayudará a disminuir la presión sobre las vías principales.

Simultáneamente, deben impulsarse medidas que potencien y prioricen el transporte colectivo, convirtiéndolo en la opción seleccionada por un mayor número de habitantes y visitantes, aumentando así el bajo porcentaje de reparto modal actual, que ronda el 7 %.

Solo con un enfoque integrado que combine desincentivos para el uso del vehículo privado y el fortalecimiento del transporte público, se podrá transformar el modelo de movilidad hacia un futuro más sostenible y accesible para Tenerife.