

PIMSIT

Plan Insular de Movilidad
Sostenible de Tenerife



Documento Resumen

Septiembre, 2026
Tomo X. (II). Documento Resumen

Índice

1 Introducción4

2 Antecedentes4

3 Integración en la propuesta final del PIMSIT de los aspectos ambientales5

4 Adecuación del Estudio Ambiental Estratégico al Documento de Alcance5

 4.1 Objeto, ámbito territorial y finalidad del Plan.....5

 4.2 Objetivos del Plan5

 4.3 Relaciones con otros Planes y Programas6

 4.4 Información y diagnóstico de la situación actual7

 4.5 Objetivos ambientales 10

 4.6 Alternativas de Ordenación y Valoración de sus efectos 11

 4.7 Efectos ambientales de la Ordenación del Plan 14

 4.8 Programas de actuación 16

 4.9 Programa de Vigilancia Ambiental 30

 4.10 Resumen no técnico..... 31

5 Adecuación del Estudio Ambiental Estratégico a los informes emitidos y su toma en consideración .. 31

 5.1 Consulta pública inicial 31

 5.2 Consulta pública Borrador y Documento Inicial Estratégico. Documento de Alcance 32

 5.3 Consulta pública del documento de Avance y Estudio Ambiental Estratégico..... 35

 5.4 Información pública y consulta a las administraciones implicadas del documento de Aprobación Inicial y Estudio Ambiental Estratégico 36

 5.5 Declaración Ambiental Estratégica 38

6 Conclusiones..... 39

7 Redactor del Documento Resumen 40

Índice de Tablas

Tabla 1. Indicadores y variables del criterio Sostenibilidad Ambiental..... 12

Tabla 2. Peso de los criterios e indicadores 13

Tabla 3. Actuaciones del Programa GMDI 16

Tabla 4. Actuaciones del Programa CRVP 16

Tabla 5. Actuaciones del Programa MPTC 17

Tabla 6. Actuaciones del Programa PMA 17

Tabla 7. Actuaciones del Programa IIS..... 17

Tabla 8. Actuaciones del Programa IV..... 17

Tabla 9. Actuaciones del Programa TM 17

Tabla 10. Actuaciones del Programa ME 18

Tabla 11. Actuaciones del Programa RPF 18

Tabla 12. Aspectos incluidos en la ficha de cada actuación 18

Tabla 13. Actuaciones del Programa IIS con incidencia territorial..... 20

Tabla 14. Actuaciones del Programa IV con incidencia territorial 22

Tabla 15. Valoración global de los impactos generados por la ordenación 29

Tabla 16. Indicadores con incidencia ambiental no incluidos en las actuaciones del PIMSIT 30

Tabla 17. Relación de consultados y respuestas recibidas durante la Fase de Consultas del Borrador y DIE... 33

Tabla 18. Organismos y público interesado consultado sobre el documento de Avance y EsAE..... 35

1 Introducción

El presente documento constituye el *Documento Resumen* del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la isla de Tenerife (en adelante, PIMSIT), que se redacta en cumplimiento del artículo 24. *Análisis técnico del expediente*, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. El citado artículo dispone lo siguiente:

- 1. *El órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental el expediente de evaluación ambiental estratégica completo, integrado por:*

(...)

d) Un documento resumen en el que el promotor describa la integración en la propuesta final del plan o programa de los aspectos ambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, del resultado de las consultas realizadas y cómo éstas se han tomado en consideración.

El presente Documento Resumen, que se presenta junto al Documento Final del PIMSIT, es una versión actualizada del presentado junto con la Propuesta Final del PIMSIT, tras la emisión de la Declaración Ambiental Estratégica por el Órgano Ambiental, la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (CEAT), que será expuesta en el siguiente apartado.

2 Antecedentes

El Pliego de Prescripciones Técnicas del PIMSIT justificó que el presente Plan se sometiese al Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica en su modalidad Ordinaria.

El procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica es un procedimiento vivo, que ha de adecuarse en su redacción a los diferentes hitos y fases del Plan al que acompaña, es decir que su elaboración y contenido debe ser acorde con el Plan que analiza y evalúa.

El Pliego de Prescripciones Técnicas, subapartado 6.3.11. Elaboración del Estudio Ambiental Estratégico, recogía textualmente lo siguiente:

“El Estudio Ambiental Estratégico ha de desarrollarse en dos fases. La primera, que se incorporará con la documentación del Avance, contendrá la parte informativa y analítica del contenido ambiental, así como la evaluación ambiental de las alternativas de modelos de movilidad al grado de detalle propio de la escala general de un Avance.

La segunda, una vez decidida la alternativa y desarrollada hasta el nivel de ordenación finalista que se quiera, debe completar y en su caso corregir el EAE hasta la escala de detalle más pormenorizado e incluir, por ejemplo, las medidas correctoras que se llevará a cabo en la Fase 4”.

Por otro lado, el citado pliego, en el apartado 14. Compendio de entregables y Programación de Trabajos determina que entre el Avance del Plan y la Aprobación Inicial se seleccionará la alternativa por parte del ECITF (Excmo. Cabildo Insular de Tenerife).

Lo anteriormente expuesto condicionó el contenido del EsAE que se presentó junto al documento de Avance, pues, al no seleccionarse la alternativa que deberá desarrollar el PIMSIT no se pudo cumplimentar diferentes apartados como:

- Efectos ambientales de la ordenación del PIMSIT
- Medidas ambientales
- Valoración final de los impactos generados por la ordenación
- Valoración del proceso de evaluación
- Programa de Vigilancia Ambiental

Estos apartados se desarrollaron en el EsAE que se presentó junto al documento de Aprobación Inicial, tras la selección de la alternativa que desarrolla el PIMSIT por parte del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

El EsAE que se presentó junto al Documento *Propuesta Final* del PIMSIT, incorporó nuevo contenido solicitado en diferentes informes emitidos durante la fase de información pública.

La Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 11 de agosto de 2026, adoptó como punto tercero del orden del día el siguiente:

1. JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL REALIZADO

Conforme a lo señalado en la memoria del PIMSIT, no estamos ante un plan urbanístico ni territorial. Este plan se configura como un instrumento insular de planeamiento sectorial, de carácter estratégico. Por ese motivo, habrá que estar a lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (LEA) en cuanto a la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

Al respecto, ha de apuntarse que el promotor, buscando la máxima robustez y garantía jurídica para un instrumento de planificación de estas características y al no tener precedentes respecto a planes de naturaleza similar que fueran sometidos a evaluación ambiental estratégica, solicitó el procedimiento ordinario, que fue validado por la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (CEAT) en sesión celebrada el 12 de agosto de 2022, fecha en la que se emitió el correspondiente Documento de Alcance para elaborar el Estudio Ambiental Estratégico del PIMSIT. Y todo ello de conformidad con el artículo 6.1d) y 17 y siguientes de la LEA.

Así, de acuerdo con lo anterior, en estos momentos, procede formular declaración ambiental estratégica, de conformidad con el artículo 25 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

La Declaración Ambiental Estratégica se publicó en el BOP de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, número 99, miércoles 19 de agosto de 2026.

En el apartado 8. *Conclusiones Técnicas*, del Acuerdo, se recoge lo siguiente:

*Por todo ello, a la vista del resultado de la información pública y consulta y de la forma en que los aspectos ambientales han sido tenidos en cuenta en la versión final del “**Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT)**” y tras realizar el pertinente análisis técnico del expediente, considerando especialmente los criterios establecidos en el documento de alcance correspondiente, se informa **favorablemente** la formulación de la **Declaración Ambiental Estratégica del Plan**, condicionado al cumplimiento de los criterios ambientales adicionales señalados en el apartado 6 de la propuesta que nos ocupa, así como los previstos en el Estudio Ambiental Estratégico y al cumplimiento del Plan de Vigilancia del mismo, con las modificaciones al mismo definidas en el apartado 7 del presente acuerdo.*

En el subapartado 5.5 *Declaración Ambiental Estratégica* se expone el contenido de las consideraciones de los apartados 6 y 7 de la Declaración Ambiental Estratégica, así como las modificaciones que se han llevado a cabo en el Documento Resumen tras su toma en consideración.

3 Integración en la propuesta final del PIMSIT de los aspectos ambientales

El PIMSIT, a lo largo de su tramitación hasta la propuesta final, ha tenido en cuenta en su desarrollo los aspectos ambientales.

Especialmente relevante ha sido la toma en consideración de políticas con incidencia ambiental positiva de ámbito internacional, nacional o regional en la elaboración del PIMSIT. Por otro lado, el criterio de sostenibilidad ambiental ha tenido un gran peso en la evaluación de las Alternativas propuestas.

El propio Plan, que pretende fomentar e incrementar el uso del transporte público y otros modos no motorizados en detrimento del vehículo privado, tiene un gran impacto positivo sobre el medio ambiente.

En los siguientes apartados se analizan los aspectos ambientales que se han protegido, a través del cumplimiento, tanto del Documento de Alcance como de los informes emitidos en la fase de información pública, así como las consideraciones recogidas en los apartados 6 y 7 de la Declaración Ambiental Estratégica.

4 Adecuación del Estudio Ambiental Estratégico al Documento de Alcance

La Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, en sesión celebrada el 12 de agosto de 2022, acordó como punto segundo del Orden del Día, emitir el Documento de Alcance del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife, dentro del procedimiento de evaluación estratégica ordinaria.

En el presente apartado se analiza y justifica la adecuación del Estudio Ambiental Estratégico al Documento de Alcance, a través de la exposición de cada uno de los apartados del Documento de Alcance y la justificación de cómo se ha tenido en cuenta lo dispuesto en el mismo.

La toma en consideración de lo recogidos en los apartados 6 y 7 de la Declaración Ambiental Estratégica conlleva que se modifiquen ciertos subapartados del presente apartado 4, justificando las modificaciones realizadas en el subapartado 5.5 del presente Documento Resumen.

4.1 Objeto, ámbito territorial y finalidad del Plan

Este apartado tiene por objeto exponer de forma sintética qué se pretende con la formulación del plan. En concreto, se describirá el objeto, el ámbito territorial y la finalidad, alcance e interés del mismo.

El ámbito espacial de aplicación del plan será la totalidad de la Isla de Tenerife.

El estudio ambiental contendrá la definición de las variables ambientales a la misma escala que finalmente se plantee para la ordenación, siempre que la variable ambiental concreta permita el análisis a dicha escala y el mismo sea relevante.

Se recoge en el apartado 3. *Objeto, ámbito territorial y finalidad del PIMSIT* del Estudio Ambiental Estratégico.

El Objeto no es otro que establecer un modelo sostenible de ordenación y gestión de la movilidad en sus distintos modos, planteando las actuaciones que procedan.

El ámbito territorial es la totalidad de la isla de Tenerife.

La finalidad del PIMSIT se articula en:

- Contribuir al desarrollo, articulación y optimización del sistema insular de transporte público de Tenerife, en el marco de una oferta multimodal de infraestructuras y servicios para el transporte de viajeros.
- Contribuir a la mejor ordenación y modulación de las demandas de movilidad motorizada de viajeros.
- Sintetizar los términos anteriores en una perspectiva múltiple y coordinada de calidad competitiva, costes económicos, sociales y medioambientales asumibles y sostenibilidad a medio y largo plazo.

De acuerdo con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, los tres componentes de la sostenibilidad, que son una guía en relación con la **Finalidad del Plan**, son:

- **Económico:** satisfacer de forma eficiente las necesidades de movilidad derivadas de las actividades económicas, promoviendo de esta forma el desarrollo y la competitividad; contribuir al desarrollo, articulación y optimización del sistema insular de transporte público de Tenerife, en el marco de una oferta multimodal de infraestructuras y servicios para el transporte de viajeros.
- **Social:** proporcionar unas adecuadas condiciones de accesibilidad de los ciudadanos a los mercados de trabajo, bienes y servicios, favoreciendo la equidad social y territorial, y los modos de transporte más saludables; contribuir a la mejor ordenación y modulación de las demandas de movilidad motorizada de viajeros.
- **Ambiental:** contribuir a la protección del medio ambiente y la salud de los ciudadanos, reduciendo los impactos ambientales del transporte y optimizando el uso de los recursos no renovables, especialmente los energéticos.

4.2 Objetivos del Plan

Se enumerarán y describirán los objetivos del Plan Insular de Movilidad.

Los objetivos deberán estar jerarquizados, entendiendo como objetivo prioritario o fundamental la limitación del uso del vehículo privado.

Los objetivos guardarán relación con los instrumentos y disposiciones legales vigentes en materia de movilidad y sostenibilidad como es el caso de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2021).

Se incluyen en el apartado 4. *Objetivos del PIMSIT* del Estudio Ambiental Estratégico.

Se dividen en **Objetivos generales**, que tienen en cuenta los *Objetivos de Desarrollo Sostenible* reconocidos en la Agenda 2030 de las Naciones Unidas (ODS) y otros de las Administraciones Públicas que tienen que ver con el desarrollo socioeconómico, los procesos territoriales y urbanos y la protección ambiental. Entre estos se encuentran:

- Alcanzar una configuración del **sistema multimodal de transportes de viajeros de Tenerife que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida del espacio social, económico, y comercial de Tenerife.**
- Promover, en la medida de lo posible, una **reducción** (número y longitud de recorrido) **de los viajes** (o etapas de viaje) **motorizados en vehículo privado no profesionales.**
- **Conseguir una mayor participación del transporte público en la movilidad motorizada.**
- Asegurar que las demandas de movilidad de la población sean bien atendidas mediante:
 - La **mejora de la calidad y duración de los viajes.**
 - La **reducción del consumo de recursos** y de la generación de 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.

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

Los Objetivos Generales son particularizados en **objetivos específicos**, agrupados por temáticas:

Servicios

- 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.
- 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.
- Garantizar la accesibilidad en transporte público a las nuevas áreas de centralidad y actividad económica.
- Definir un Sistema Tarifario que favorezca la accesibilidad y asegure la suficiencia financiera del Sistema.
- Establecer Velocidades comerciales acorde con la demanda del corredor.
- Establecer Frecuencias máximas en proporción a la población y distancia.

Infraestructuras

- Consideración de las infraestructuras viarias como red principal, es decir, como un elemento básico de soporte de la movilidad, si bien abogando por una actuación centrada en los modos públicos.
- Implantación de instalaciones y sistemas de transporte público en plataforma exclusiva, en aquellos corredores donde la demanda lo justifique.
- Implantación de instalaciones y sistemas que otorguen preferencia al Transporte Público Colectivo.
- 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.

Políticas generales

- Fomento de los modos no motorizados en los desplazamientos urbanos
- Establecimiento de políticas de aparcamiento restrictivas en las aglomeraciones urbanas.
- Conseguir un uso más racional y ambientalmente óptimo del espacio público urbano.
- Incidir sobre las pautas de conducta en relación con movilidad de la ciudadanía.
- Políticas de desarrollo urbano orientado al transporte.

Además de la definición y descripción de los objetivos, se incluyen **Criterios de sostenibilidad y accesibilidad**. Destacan los criterios de sostenibilidad ambiental, entre los que se encuentran:

- Reducción de emisiones contaminantes
- Optimización de los recursos energéticos
- Minimización del consumo de suelo
- Fomento de la movilidad activa

4.3 Relaciones con otros Planes y Programas

Se determinará la incidencia del PIMSIT sobre el planeamiento territorial y urbanístico, tanto con el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) como con los planes generales de ordenación de ámbito municipal.

Se considerará, además, las propuestas de los planes territoriales especiales aprobados o en tramitación en la Isla que abordan aspectos de movilidad y de transporte público tales como con el Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur, Plan Territorial Especial del Sistema Tranviario del Área Metropolitana y Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Norte (aprobación inicial).

También se tendrá en cuenta el contenido de los Planes de Movilidad Urbana Sostenibles (PMUS) a los efectos de coordinar e integrar las políticas de movilidad y los sistemas de transporte desde la escala insular hasta la local.

El apartado 5. *Relación del PIMSIT con otros Planes y Programas* del Estudio Ambiental Estratégico analiza las relaciones con 3 tipos de instrumentos de planeamiento:

- Instrumentos de Ordenación Territorial (PIOT y PTE)
- Instrumentos de Ordenación del ámbito Municipal (PGO)
- Instrumentos de carácter sectorial con determinaciones en el transporte (Plan de Modernización Municipal – PMM y Plan de Movilidad Urbana Sostenible – PMUS)

En primer lugar, se analiza las relaciones con el **Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)**, especialmente con el Modelo Viario y de transportes, a escala insular. También se analizan los modelos comarcales y, sobre cada uno de ellos, su red viaria y de transportes.

En segundo lugar, se analizan los **Planes Territoriales**, concretamente:

- Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo de Tenerife
- Plan Territorial Especial de Ordenación del Viario del Área Metropolitana
- Plan Territorial Especial del Sistema Tranviario del Área Metropolitana
- Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur
- Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Norte (Aprobación Inicial)
- Plan Territorial Especial de Transporte de Tenerife (Aprobación Inicial)
- Planes Territoriales Parciales de ordenación de varias comarcas

Se desarrolla sobre cada uno de ellos las infraestructuras de transporte previstas, con el objeto de tenerlas en cuenta de cara a la propuesta de Alternativas.

En tercer lugar, se analizan los **Planes de Espacios Naturales Protegidos**, concretamente sobre el Parque Nacional de El Teide, Parque Rural de Anaga y Parque Rural de Teno, Espacios Naturales Protegidos con mayor carga de vehículos y sobre los cuales se están dando situaciones de congestión viaria. Se incluyen algunos trabajos, proyectos y/o propuestas para mejorar el tráfico en cada uno de ellos.

En cuarto lugar, se analizan los **Planes Generales de Ordenación** de todos y cada uno de los municipios de la isla de Tenerife, analizando lo que recogen, en su caso, respecto a las infraestructuras viarias y transportes o comunicación.

Por último, se analizan los **Planes Sectoriales**, concretamente el Plan Estratégico de Transportes de Canarias, exponiendo sus objetivos y las propuestas para el transporte interior terrestre público y privado.

4.4 Información y diagnóstico de la situación actual

4.4.1 Aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicar el Plan

4.4.1.1 Aspectos relevantes de la situación actual

La descripción de la situación actual del medio ambiente ha de comprender el análisis de las principales variables ambientales presentes en el ámbito, entendidas en una interpretación amplia no exclusivamente natural, de tal forma que se incluyan en el estudio variables de tipo social, económica o funcional.

En el desarrollo de este apartado se tendrá muy en cuenta que el plan tiene un carácter eminentemente no ejecutivo y que buena parte de sus propuestas se materializan en actuaciones que no tienen incidencia territorial.

Ello no significa que el plan renuncie a actuaciones que se concretan territorialmente, a priori sobre ámbitos espaciales determinados y poco extensos, y cuya ejecución solo podrá llevarse a cabo por mediación de instrumentos de planificación distintos al PIMSIT, que pueden estar sometidos a evaluación ambiental.

Por consiguiente, atendiendo a esta dualidad del plan se propone, de cara a evitar contenidos innecesarios, tratar el inventario ambiental a dos niveles:

- a escala insular, de forma simplificada, tratando las variables ambientales más significativas que pueden limitar o condicionar, en mayor o menor medida, la implantación de infraestructuras relacionadas con la movilidad en el territorio insular, por ejemplo, la existencia de áreas protegidas legalmente (Espacios Naturales Protegidos, Zonas Especiales de Conservación, Zonas de Especial Protección para las Aves...), áreas con presencia de especies de flora y fauna sometidas a régimen de protección, hábitats de interés comunitario fuera de Red Natura 2000 que pueden verse afectados por actuaciones que provoquen su fragmentación, elementos o puntos con interés geológico o geomorfológico, elementos de interés patrimonial, etc.

A este nivel será muy importante tratar aquellas variables ambientales, de carácter global, que guardan estrecha relación con los efectos esperables derivados de la aplicación de políticas de movilidad, esto es, la calidad del aire, la salud humana (incluyendo la afección por ruido o contaminación acústica) y el cambio climático (emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas con el transporte terrestre y huella de carbono de esta actividad).

- a escala local, referido a los ámbitos concretos donde se implantarán los elementos con afección territorial, donde se exigirá una descripción y análisis más detallado acorde con el nivel de toma de decisiones del Plan.

A este nivel se deberá tratar específicamente:

Variables ambientales

Se analizarán las variables que se detallan en este apartado, si bien modulando su contenido para evitar información ambiental poco relevante a efectos de ordenación. En relación con este planteamiento tener en cuenta:

- El Clima.

Descripción sucinta de las principales características climáticas locales.

- El Aire.

Análisis de la calidad del aire en el ámbito, advirtiendo las fuentes de contaminación atmosférica vinculadas con el tráfico rodado.

Este estudio está condicionado por la información recopilada en las redes de medición que proporcionan datos relativos a la calidad del aire, por lo que se hará referencia a los valores de partículas y gases contaminantes (SO₂, NO₂, CO, etc.) registrados en las estaciones más cercanas al ámbito de estudio.

Se analizarán también las fuentes de contaminación lumínica.

- La Tierra.

Descripción de las características geológicas y geomorfológicas, poniendo de manifiesto en su caso la existencia de elementos geológicos y/o geomorfológicos de interés.

- El Suelo y el Subsuelo

Características edafológicas de los suelos. Descripción de la capacidad agrológica de los terrenos afectados por la actuación.

- El Agua.

En cuanto a la hidrología superficial se tendrá en cuenta la información del Consejo Insular de Aguas en cuanto a la red de drenaje superficial.

Se describirá el estado de la masa de agua subterránea y, en caso de que el ámbito tenga localización costera, se describirá también el estado de la masa de agua superficial costera natural.

Se justificará si las actuaciones previstas en el Plan Insular de Movilidad incrementarán la demanda de recurso hídrico.

- La biodiversidad.

Se describirá la flora y la fauna existente en el ámbito, con especial mención de las especies sometidas a régimen de protección y su estatus de protección.

Con carácter general, se utilizará la información disponible en el Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias y en el Programa de Seguimiento de Especies Amenazadas (SEGA).

- Relación espacial del ámbito de ordenación con las áreas protegidas próximas.

Se describirá la relación del ámbito de ordenación con las áreas terrestres o marinas protegidas próximas y.

- El patrimonio cultural

Se identificarán los elementos patrimoniales existentes en el ámbito de actuación.

- El paisaje.

Con carácter general, se analizará el paisaje del ámbito del Plan en su doble vertiente objetiva y subjetiva (calidad y valoración social), así como desde el marco establecido en el Convenio Europeo del Paisaje.

- Los riesgos naturales y tecnológicos existentes en el ámbito.

Se identificarán las áreas más vulnerables a estos riesgos en el área objeto de estudio.

Variables socioeconómicas

- Población y salud humana.

Se analizarán de forma sucinta las principales variables demográficas y socioeconómicas del ámbito y de su entorno.

En cuanto a la salud humana, se describirá el confort sonoro existente en el ámbito analizado a partir de la información recogida en los Mapas de Ruido. Se identificarán las zonas existentes con niveles superiores a los establecidos por la legislación y su relación con el tráfico rodado. En cuanto a la calidad del aire y a los efectos sobre la salud pública, se estará a lo que dispone el epígrafe correspondiente de este apartado.

- La ocupación del suelo.

Se describirán los usos actuales del suelo.

- Los bienes materiales.

Se describirán los bienes materiales existentes en el ámbito (principalmente edificaciones e infraestructuras).

El subapartado 6.1.1 *Aspectos relevantes de la situación actual. Escala insular* del EsAE incluye la caracterización ambiental a escala insular. Teniendo en cuenta la escala insular del PIMSIT y su carácter estratégico, no se incluye una caracterización a escala local, si bien ésta es objeto de análisis, de manera indirecta, en la determinación de potenciales impactos detallados sobre la Alternativa seleccionada.

Respecto a las variables ambientales sobre las que el Documento de Alcance solicita que sean caracterizadas, aunque se incluye a escala local, no se caracterizan los bienes materiales, que poco aportaría más allá de incrementar el contenido del EsAE, pero no tiene interés a la escala del Plan objeto de estudio.

A continuación se describe, de forma sucinta, la caracterización de las diferentes variables ambientales estudiadas.

Clima

Se describe el clima general de la isla de Tenerife, además de aportar datos de medias de Temperatura, Precipitación y Humedad Relativa, tomando como fuente el Plan Hidrológico de Tenerife.

Calidad del Aire

Se caracteriza la Calidad Atmosférica, a partir de los datos disponibles en la Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire de Canarias (Gobierno de Canarias). Tras la exposición de la zonificación de Tenerife para la evaluación de la calidad del aire, se exponen datos de medias y evaluación por zonas de NO₂, PM₁₀, O₃ y SO₂.

Geodiversidad

Sobre la Geología, se describe las series históricas geológicas, así como las principales unidades geológicas de la isla, incluyendo una imagen y también un plano de las mismas. Sobre la Geomorfología, se describen los principales hitos geomorfológicos de la isla, incluyendo una imagen y también un plano de las mismas. Por último, se listan los Lugares de Interés Geológico de la isla, incluyendo una imagen y también un plano de los mismos.

Hidrología superficial y subterránea

Sobre la Hidrología superficial, se describen los diferentes niveles de la red hidrográfica, atendiendo a la entidad de los barrancos y, en consecuencia, a la de sus respectivas cuencas vertientes, incluyendo una imagen y también un plano de las cuencas hidrográficas y los cauces de los barrancos principales.

Respecto a la Hidrología subterránea, se describe la zonificación hidrogeológica y se incluye imagen y plano de las Masas de Agua Subterránea. Por otro lado, se incluye una imagen con las diferentes obras de captación de aguas subterráneas: galerías, manantiales, pozos y sondeos.

Suelos. Capacidad agrológica

Se exponen las Clases de Suelo según el Soil Taxonomy, así como las zonas donde se localizan los diferentes grupos, incluyendo una imagen de su distribución y también un plano.

Se exponen los Cultivos (Agrupación) de la isla de Tenerife, a partir del Mapa de Cultivos elaborado en 2021, incluyendo una imagen y también plano, además de una tabla con las superficies y porcentaje sobre el total de las diferentes agrupaciones de cultivos.

Vegetación y flora

La exposición de la vegetación se hace en base a la zonación altitudinal propuesta en su día por J.M. Fernández Palacios y M.A. Vera (1994) y en la que se distribuyen los ecosistemas no sólo en función de la altitud, sino en función de otra serie de características, así podemos diferenciar tres grandes tipos de ecosistemas:

A.- Ecosistemas Zonales: Cuando se encuentran definidos por aspecto climatológicos.

B.- Ecosistemas Azonales: Diferenciados por aspectos edafológicos y altitudinales.

C.- Ecosistemas Antrópicos: Debidos a la intervención humana.

A partir de estos tres tipos de ecosistemas se clasifican y describen, con carácter general, los Pisos de Vegetación teniendo como punto de partida la vegetación potencial que actualmente se observa en el territorio insular, las principales zonas donde se localizan, además de las principales especies de flora de cada uno de ellos. Se incluye imagen y plano de la vegetación existente.

Además, se analizan los hábitats naturales de interés comunitario (HNIC) asociados a la vegetación que se localizan fuera de Espacios Protegidos, los cuales, en principio no tienen protección. Se incluye una imagen y también plano, además de una tabla con el código, la descripción y la superficie de estos HNIC fuera de Espacios Protegidos.

Respecto a las especies de flora, se exponen en 2 tablas las especies en peligro de extinción y vulnerables, las que cuentan con mayor grado de protección, describiendo las principales zonas donde se localizan.

Fauna

Sobre la fauna invertebrada terrestre, se exponen las principales especies asociadas a los diferentes pisos bioclimáticos.

Sobre la fauna vertebrada terrestre, se incluyen diferentes tablas con las especies presentes en cada grupo. Además, sobre el grupo de las aves, se incluyen las Áreas Prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna, incluyendo una imagen y una tabla con las especies protegidas en cada una de estas Áreas.

De las misma forma que con la flora protegida, se incluyen 2 tablas las especies en peligro de extinción y vulnerables, las que cuentan con mayor grado de protección, describiendo las principales zonas donde se localizan.

Se incluye una imagen con las cuadrículas de especies protegidas de la isla de Tenerife, que incluye tanto flora como fauna.

Espacios Protegidos

Se analizan y describen los diferentes Espacios Protegidos de la isla de Tenerife.

Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos. Se incluye una imagen con la distribución y localización de los mismos, así como una tabla que recoge el código y nombre, el Plan o Norma, el estado de tramitación y la publicación en el BOC de cada uno de los Espacios Naturales Protegidos. Posteriormente, se detallan las vías que atraviesan los ENP en la isla de Tenerife junto con los fundamentos de protección de aquellos Espacios Naturales Protegidos afectados por éstas.

Red Natura 2000

Zonas Especiales de Conservación marinas y terrestres. Se describe la tramitación y fuente de su declaración, 2 tablas, una para las ZECs terrestres y otra para las marinas, con el número de ZEC, referencia y nombre, además de una imagen con su distribución y localización.

Zonas de Especial Protección para las Aves. Se describe la tramitación y fuente de su declaración, 1 tabla con el código y la denominación de cada una de las ZEPAs, así como una imagen con su distribución y localización.

Áreas Protegidas por instrumentos internacionales

Se describe la Reserva de la Biosfera de Anaga, incluyendo una imagen con su localización.

Paisaje

Tras una breve introducción en la que se toma como base el Convenio Europeo del Paisaje, realiza un análisis del paisaje en base a los dos espacios fundamentales que lo componen: los espacios naturales (biótico y abiótico) y los espacios humanos transformados en ámbitos urbanos y periurbanos y espacios rurales. Como resultado de la combinación de estos elementos definidores, en la isla se puede dividir el paisaje en los siguientes espacios conformadores del paisaje terrestre, descartado el marítimo por no ser parte del ámbito del PIMSIT:

- Espacios naturales bióticos: con predominancia de vegetación de monteverde, pinar o cardonal tabaibal.
- Espacios naturales abióticos: con predominancia de factores geomorfológico (montañas, malpaíses, barrancos, laderas, etc.)
- Espacios urbanos y periurbanos: con predominancia de edificaciones, usos del suelo, infraestructuras, etc.
- Espacios rurales: con predominancia de las zonas de cultivos, asentamientos rurales, etc.

Atendiendo a los espacios mencionados, en la isla de Tenerife se pueden distinguir las siguientes Unidades de Paisaje:

- Macizos Antiguos
- Área Metropolitana
- Valles
- Bandas del Sur
- Vertiente Oeste
- Fachada Norte
- Isla Baja
- Vertiente Noreste
- Pinar
- Paisaje de las Cañadas

Se incluye una imagen con la delimitación de las diferentes unidades de paisaje y, posteriormente, se describen las unidades de paisaje.

Patrimonio Cultural

Tras una introducción de la normativa en materia de patrimonio cultural, Ley 11/2019, el contenido se centra en los Bienes de Interés Cultural, incluyendo una imagen con su localización por categoría a escala insular, así como una tabla con el nombre del BIC, categoría y municipio donde se ubica.

Usos del Suelo

Su descripción toma como base el mapa del SIOSE (Sistema de Información de Ocupación del Suelo en España) del año 2017, última actualización disponible del Instituto Geográfico Nacional.

Se incluye una imagen con la distribución a nivel insular de los usos, así como una tabla con el tipo de uso y la superficie que ocupa a escala insular.

Población

Se cumplimenta a partir del análisis realizado en la Memoria de Información del PIMSIT. Se exponen, con gran nivel de detalle, tablas y gráficos, la evolución de la población a nivel insular y por municipios para la serie 2000 – 2021, incluyendo el % de variación para la serie analizada, la distribución de la población por municipios, la distribución de la tasa de crecimiento por municipios, la estructura de la población por edades y la densidad de la población por zonas.

También incluye datos relacionados con la socioeconomía de las familias y personas, como el índice de motorización y parque de vehículos por municipio, ingresos económicos por hogar en cada municipio, así como proyecciones a futuro de variables socioeconómicas relacionadas con la población y el índice de motorización por zonas para el año 2035 y 2045.

Además, incluye numerosos datos sobre el empleo, como su evolución o la distribución de empleos por actividad económica por municipios, y datos sobre el turismo y educación, así como proyecciones a 2035 y 2045.

Salud Humana

Analiza de manera específica la contaminación acústica, si bien remite también a la calidad del aire. Se centra en el análisis y diagnóstico de los Mapas Estratégicos de Ruido de grandes ejes viarios.

Incluye imagen de niveles de ruido de los grandes ejes viarios y tablas con los tramos de carreteras estudiados en los MER y población y edificios sensibles (centros escolares y hospitalarios) afectados por niveles superiores a los objetivos de calidad acústica.

Cambio Climático

Incluye una introducción sobre los modelos climáticos en los diferentes Informes de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), así como las conclusiones de la Conferencia sobre Cambio Climático de Sharm el-Sheikh (COP 27).

Posteriormente, se incluyen los escenarios de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), las proyecciones climáticas del GOTA, elaboradas por la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial del Gobierno de Canarias, para el incremento de la temperatura máxima, incremento de la temperatura mínima y variaciones de las precipitaciones para los periodos 2045-2054 y 2090-2099, en cada uno de ellos para los escenarios RCP4.5 y RCP8.5. Se incluyen imágenes y una descripción de las zonas donde se producirán las variaciones.

Tras la toma en consideración de un informe sobre el Estudio Ambiental Estratégico que se presentó junto al documento de Aprobación Inicial, este subapartado se amplió, incluyendo las proyecciones climáticas de AdapteCCA, sobre diferentes variables climáticas que no fueron analizadas con las proyecciones climáticas GOTA, completando el contenido de este apartado.

Riesgos naturales y antrópicos

Los Riesgos Naturales toman como fuente el Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos de la isla de Tenerife y el Plan de Gestión de Riesgo de Inundación (PGRI).

Se analizan el *Riesgo Sísmico*, *Volcánico*, diferenciando la susceptibilidad frente a coladas lávicas y frente a piroclastos de caída, *Incendios forestales y dinámica de vertientes*. Sobre cada uno de ellos se incluyen tablas con zonas de regulación de la susceptibilidad, que recogen la clasificación y descripción territorial, además de imágenes con las zonas de regulación de la susceptibilidad.

Respecto al *Riesgo hidrológico*, se toma como fuente el PGRI, incluyendo las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSIs) fluviales en una imagen y en una tabla, con el código, nombre y longitud.

Tras la toma en consideración de un informe sobre el Estudio Ambiental Estratégico que se presentó junto al documento de Aprobación Inicial, este subapartado se amplió, incluyendo el *Riesgo de Inundación costera*, a

partir de los datos incluidos en el PIMA ADPTA COSTAS. Evolución del riesgo del cambio climático en las costas de Canarias. Informe Resumen 2017 – 2021. De manera especial, se analizan las carreteras próximas a la costa con riesgo frente al Cambio Climático.

La caracterización de los Riesgos antrópicos toma como fuente el Visor de Seguridad y Emergencias. Se analizan las instalaciones explosivas, las instalaciones con riesgos químico, tanto los establecimientos de nivel superior como los de nivel inferior, así como las rutas de mercancías peligrosas, en todas sus clases.

Sobre cada uno de ellos se incluyen imágenes y, sobre las instalaciones, tablas, analizando las carreteras que están sometidas a rutas con mayor riesgo.

4.4.1.2 Evolución del medio ambiente en caso de no formular el Plan Insular de Movilidad

En este apartado se realizará una prognosis de la evolución medioambiental de la Isla en caso de que no se formule y aplique el plan, incluyendo la descripción de los efectos derivados de no contar con este instrumento de planificación.

Este análisis se centrará especialmente en la problemática vinculada con la congestión del tráfico, la pérdida de calidad del aire por la emisión de gases contaminantes producidos por los motores de combustión, la contaminación acústica asociada al tráfico rodado, y la emisión de gases de efecto invernadero.

Uno de los puntos a tratar será también la problemática que, en cuanto a la movilidad, se registra en los espacios naturales protegidos, como el Parque Nacional del Teide y los Parques Rurales de Anaga y Teno.

El subapartado 6.1.2. *Probable evolución del medio ambiente en caso de no aplicar el PIMSIT*, del Estudio Ambiental Estratégico, realiza 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.

La propuesta de Alternativas del PIMSIT incluye 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, pueden considerarse, a pesar de la diferencias en la consideración, o no, de diferentes infraestructuras, como Alternativa 0, las cuales tienen el año 2035 como escenario temporal.

La principal característica de estas 3 Alternativas, consideras como 0, es que no incluyen políticas ni actuaciones que fomenten el transporte público.

Se analiza, en función de las infraestructuras que incluye viarias que incluye cada una de las Alternativas, los potenciales impactos sobre las variables ambientales caracterizadas a escala insular, incluyendo sobre las variables que lo permitan, tablas con superficies de afección.

4.5 Objetivos ambientales

En primer término, se describirán los objetivos de protección medioambiental del Plan y en qué medida guardan relación con los fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional relacionados con el objeto del mismo, por ejemplo, en instrumentos como:

- *Objetivos del Desarrollo del Milenio, con referencia a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en el marco de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.*
- *Libro Blanco “Transporte 2050” de la Comisión Europea (2011).*
- *El Pacto Verde Europeo.*

- *La COM (2020) 789 final referida a la “Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro”.*
- *Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, que persigue en 2030 una reducción del 23% de emisiones de gases de efecto invernadero respecto a 1990.*
- *Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.*
- *La Estrategia Canaria de Acción Climática (en tramitación).*
- *El proyecto de Ley Canaria de Cambio Climático y Transición Energética, cuyo capítulo V se centra en las políticas de transporte y movilidad sostenible.*

Considerando el objeto del plan y los instrumentos antes mencionados, entre los objetivos ambientales se indicarán aquellos que estén relacionados especialmente con:

- *La mitigación de las causas asociadas al cambio climático, en cuanto a la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero y la adecuada evaluación de la huella de carbono asociada a este plan.*
- *La mejora de la calidad del aire, especialmente en las áreas urbanas, por la reducción del tráfico en vehículo privado, de acuerdo con la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.*
- *La mejora en la calidad acústica conforme a lo establecido en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.*

Por otra parte, se describirá de qué forma estos objetivos se han tenido en consideración en la elaboración de alternativas y la propuesta de ordenación.

El apartado 7. *Objetivos ambientales*, del Estudio Ambiental Estratégico, expone diferentes objetivos fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional, además de justificar cómo los objetivos ambientales del PIMSIT se adaptan a ellos. En concreto, se analizan los siguientes documentos:

- Objetivos del Desarrollo del Milenio, con referencia a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en el marco de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.
- El Acuerdo de París sobre cambio climático.
- Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía Sostenible
Dentro de éste, se justifica que el Cabildo de Tenerife es signatario del mismo y su papel como coordinador del Pacto.
- Objetivos de la Unión Europea a 2030.
- Libro Blanco “Transporte 2050” de la Comisión Europea (2011).
- El Pacto Verde Europeo.
- La COM (2020) 789 final referida a la “Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro”.
- Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2020-2030.
- Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- Estrategia Canaria de Acción Climática (ECAC 2040).
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias.

4.6 Alternativas de Ordenación y Valoración de sus efectos

4.6.1 Descripción de las Alternativas de Ordenación

Se realizará una exposición de las distintas alternativas planteadas durante la tramitación del plan. Las alternativas, técnica y razonablemente viables, deben responder a los criterios y objetivos del plan, considerando igualmente los objetivos ambientales y los principios de sostenibilidad.

También podrán considerarse otros criterios sociales y económicos no identificados en este documento de alcance. En resumen, se debe llevar a cabo una reflexión en profundidad sobre la metodología para configurar las alternativas que habrán de ser objeto de evaluación y discusión pública en la fase de Avance del Plan.

El apartado 8. *Alternativas de ordenación y valoración de sus efectos*, del Estudio Ambiental Estratégico, expone las diferentes Alternativa propuestas, además de realizar una evaluación multicriterio de las mismas.

Se diferencian dos subapartados.

El primero de ellos describe los *Elementos configuradores de las Alternativas*, en el cual se analiza la planificación territorial y la definición de los escenarios (2035 y 2045), cuya definición se basa en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible del Ministerio de Fomento (2035) y la reserva de suelo para nuevas infraestructuras (2045). Además, los escenarios también tienen en cuenta otros aspectos como la población, aspectos socioeconómicos o las políticas territoriales.

La construcción de las Alternativas se conforma en base al secuencial planteamiento de propuestas basadas en elementos, que a su vez son agrupados en seis (6) componentes, que son los siguientes:

- **Componente 1 (C1)**, la **Infraestructura soporte del Transporte en Vehículo Privado**, es decir, la infraestructura viaria de carácter estructurante tanto a nivel insular, como metropolitano y local.
- **Componente 2 (C2)**, la **Infraestructura soporte del Transporte Público y Servicios a nivel insular**, donde se insertan las plataformas reservadas para guaguas¹ y ferroviarias y los servicios de trenes, guaguas de carácter intermunicipal, que se añaden al componente 1.
- **Componente 3 (C3)**, la **Infraestructura soporte del Transporte Público y Servicios a nivel comarcal y local**, tales como los modos tranviarios, guaguas comarcales, metropolitanas y municipales y transporte por cable, que se mueven sobre el componente 1 y se articulan con el componente 2.
- **Componente 4 (C4)**, **Políticas de Movilidad**, que comprenden actuaciones generales y con diversas escalas, desde la municipal a la insular, y no se identifican directamente con la implantación de infraestructuras ni nuevos servicios.
- **Componente 5 (C5)**, actuaciones referentes a la **Organización y Gestión**, tales como aspectos tarifarios, comunicación, marco institucional de participación, etc.
- **Componente 6 (C6)**, con actuaciones en el marco de la **Normativa y planeamiento**², e irán especialmente enfocadas a dar instrucciones y establecer mecanismos para la implantación y gestión de la alternativa seleccionada en relación con el planeamiento urbanístico y territorial.

Posteriormente, se incluye un análisis detallado de las infraestructuras y servicios de transporte a considerar en las Alternativas, que desarrollan los 6 componentes anteriormente expuestos y un subapartado específico que analiza la política, organización y gestión de la movilidad.

El segundo de los apartados, *Alternativas de Ordenación*, en el marco de los escenarios considerados para la resolución de la problemática detectada de acuerdo con los objetivos planteados, se proponen un total de diecisiete (17).

La generación de las Alternativas ha sido planteada de acuerdo con las siguientes ideas:

- Su definición vendrá dada por una serie de parámetros que la identificarán de forma biunívoca y que la diferenciarán de las demás, es decir, **debe ser realmente una alternativa diferenciada**
- **Debe ser viable y susceptible de valoración y cuantificación** en lo que, a sus características físicas, operación, demanda esperada y otros parámetros.
- Y **debe ser entendida y bien interpretada por los actuales y futuros usuarios del transporte** en Tenerife en cualquier proceso de Participación Pública que se plantee.

Tras las consideraciones anteriores, finalmente resultan un total de **DIECISIETE Alternativas** diferenciadas en cuatro grupos. Estas Alternativas se han ido conformando de manera progresiva, en un proceso de retroalimentación, basado en reuniones de análisis de objetivos, planteamiento y resultados con la Dirección del Estudio. Se diferencian entre ellas por las infraestructuras que incluyen, las cuales, como se expuso anteriormente, desarrollan los componentes.

Las diecisiete alternativas fueron sometidas a un proceso de evaluación, donde se cuantificaron los resultados obtenidos en los diferentes indicadores y al conjunto de ellos, mediante un análisis multicriterio. En la base de la cuantificación de un gran número de resultados se encuentra el modelo matemático de cuatro etapas construido al efecto, a partir del modelo insular existente. El modelo, a partir de las variables explicativas en la generación y atracción de viajes y el modelo de reparto modal calcula la generación y atracción de viajes entre zonas en los escenarios analizados, su reparto modal, la distribución de esos viajes y su asignación a la red permitiendo obtener otros resultados auxiliares tales como tráfico ponderado, tiempos de viaje, esperas y distancias recorridas por modos, embarques en transporte público, captaciones de viaje por infraestructura en horas punta, tanto de mañana como de tarde y horas valle.

Tras la exposición de las Alternativas se lleva a cabo una evaluación multicriterio de las mismas, a partir de criterios económicos, y sociales (inversiones, de costes y/o beneficios implícitos), de funcionalidad y eficiencia y ambientales, considerando para cada una de ellas, entre otros los correspondientes costes de construcción y explotación, la demanda obtenida en las simulaciones de cada alternativa, los ahorros de tiempo que representan y los impactos medioambientales como la ocupación de suelo o emisiones.

La elección de la alternativa a desarrollar en la siguiente fase del estudio resultará de un proceso en el que se deben considerar dos componentes:

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

Los procedimientos de evaluación multicriterio adoptados se han desarrollado en cuatro pasos sucesivos que se describen someramente a continuación:

- Adopción de los criterios sobre los que se fundamenta la evaluación y adopción de sus indicadores.
- Atribución de los pesos relativos a cada criterio y de pesos porcentuales a cada indicador en el seno de cada criterio.

¹ Se ha previsto que los carriles reservados de guaguas permitan la utilización por vehículos de alta ocupación.

² El PIMSIT no es un instrumento de planeamiento recogido en la Ley del Suelo, por lo que resulta necesario dar indicaciones o directrices sobre cómo articular los mecanismos de implantación.

- Adopción de las variables que permitirán cuantificar la respuesta de cada Alternativa a cada indicador y de las escalas a las que habrán de referirse esas variables.
- Aplicación operativa del método correspondiente, que consistirá en:
 - Definir cómo responde cada Alternativa a las variables que dan expresión a cada uno de los indicadores que representan a cada uno de los criterios.
 - Obtener un índice sintético y numérico de evaluación, expresivo de la "Calidad de la Alternativa" con respecto a los criterios.

Las metodologías multicriterio existentes son muy variadas, pero la mayoría tienen en común un proceso que, en aras de conseguir una mayor “objetividad”, llevan al final a un esquema poco claro en que no se presenta de forma transparente la integración de los diferentes criterios.

Así, hay metodologías en sus múltiples versiones que se basan en preferencias de alternativas entre sí y algoritmos que presentan relaciones entre criterios. Desde este punto de vista, el método más extendido es el denominado ELECTRE. Sin embargo, la transparencia en el proceso de elección con este tipo de herramientas no es evidente.

En todo proceso multicriterio hay dos puntos a los que es posible aplicar amplios márgenes de discrecionalidad y acerca de los cuales se han de concretar métodos adecuados para el estudio. Esos dos puntos son:

- La determinación de las escalas a que habrán de referirse las variables expresivas de los indicadores.
- La atribución de pesos a cada criterio y de pesos porcentuales a cada indicador en el interior de cada criterio.

Ello exige:

- Atribuir pesos relativos a cada criterio.
- Atribuir pesos porcentuales a cada indicador en el seno de cada criterio.
- Determinar el marco matemático/estadístico en el que se generarán los valores aleatorios de aplicación efectiva para ambas series de pesos.

Existe una gran cantidad de material de investigación y aplicación de los diferentes métodos multicriterio. En la práctica habitual, utilizada por diferentes administraciones públicas en España, destacan dos metodologías. Con estas consideraciones previas, y, siguiendo las indicaciones de la Dirección del Plan, se han propuesto estas dos técnicas multicriterio:

- Modelo PATTERN - Asistencia a la Planificación a Través de la Evaluación Técnica de Números Relevantes
- Modelo AHP -Análisis de Proceso Jerárquico

4.6.2 Valoración de los efectos de las alternativas

Se realizará un análisis de las posibles repercusiones de las alternativas respecto de las variables ambientales y socioeconómicas señaladas en el apartado 4.1.1.

Dicho análisis se planteará de tal forma que sea posible comparar entre ellas la mayor o menor idoneidad desde las variables citadas.

En este apartado se justificará la metodología adoptada para realizar tal valoración, detallando los criterios utilizados.

En la valoración de los efectos ambientales se tendrá en cuenta especialmente la disminución de la contaminación atmosférica, la mejora de la calidad acústica y la contribución a la lucha contra el cambio climático de las diferentes alternativas propuestas. En este sentido, también se tendrá en cuenta en qué medida las diferentes alternativas reducen los problemas de congestión del tráfico que se registran en la infraestructura viaria insular en la actualidad.

El carácter estratégico del PIMSIT, así como de las diferentes infraestructuras que conforman las Alternativas, no hace posible que se lleve a cabo una valoración de los efectos ambientales sobre todas y cada una de las variables ambientales analizadas en el apartado de Aspectos relevantes de la situación actual.

La valoración de los efectos ambientales de las Alternativas forma parte del análisis multicriterio, categorizado como el criterio de *sostenibilidad ambiental*. En la siguiente tabla se muestra el criterio, su explicación, el indicador, código del indicador y la variable objeto de análisis.

Tabla 1. Indicadores y variables del criterio Sostenibilidad Ambiental

CRITERIO	EXPLICACIÓN CRERIO	INDICADOR	Código Indica dor	Variable
SOSTENIBIL IDAD AMBIENTAL	Criterio determinante en relación con las afecciones a los recursos naturales de la isla, la biodiversidad, los espacios protegidos, la salud humana (contaminación acústica de las alternativas), la incidencia sobre el cambio climático (emisiones contaminantes), así como la afección sobre el Patrimonio Cultural (Bienes de Interés Cultural)	Emisiones contaminantes	I4_1	Toneladas CO2 equivalentes día laborable
		Contaminación acústica	I4_2	Unidad de ruido por vehículo día laborable
		Afección a Espacios Naturales Protegidos + Afecciones a (ZECs y ZEPAs) + Afecciones a HICs (fuera de Espacios Protegidos)	I4_3	% Total de Superficie afectada
		Potencial afección a especies en peligro de extinción y vulnerables	I4_4	Número de cuadrículas con presencia de especies
		Afecciones a Bienes de Interés Cultural (BICs)	I4_5	Número de afecciones

Se ha considerado que estos indicadores son de especial interés para discriminar y valorar los efectos ambientales de las diferentes alternativas. Se debe tener en cuenta, como se muestra en la siguiente tabla, que dentro de otros criterios se incluyen indicadores con una incidencia indirecta sobre el medio ambiente, como la Mejora de la velocidad de viaje en Vehículo Privado, la Ahorro del Tiempo Medio Total de viaje en Transporte Público, la Participación del Transporte Público, la Accesibilidad al transporte público o la Eficiencia energética.

En la siguiente tabla se muestra el peso de los diferentes criterios que conforman el análisis multicriterio, donde se puede observar que el criterio de sostenibilidad ambiental tiene un peso del 21% sobre el total. Además, se incluye el peso de los indicadores sobre el criterio de sostenibilidad ambiental y sobre el total de los indicadores.

Tabla 2. Peso de los criterios e indicadores

CRITERIO	INDICADOR	Código Indicador	Peso CRITERIO	Peso INDICADOR	PESO
INVERSIONES	Coste de inversión infraestructuras	Inversión	9,9%	100,0%	9,9%
COSTES y/o BENEFICIOS IMPLÍCITOS	Coste de Producción Total del Transporte	I2_1	34,6%	20,0%	6,9%
	Mejora de la velocidad de viaje en Vehículo Privado	I2_2		40,0%	13,8%
	Ahorro del Tiempo Medio Total de viaje en Transporte Público	I2_3		40,0%	13,8%
FUNCIONALIDAD Y EFICIENCIA	Participación del Transporte Público	I3_1	34,6%	44,3%	15,3%
	Accesibilidad al transporte público (frecuencia 30 min y 300 m)	I3_2		38,8%	13,4%
	Eficiencia energética	I3_3		16,9%	5,9%
SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	Emisiones contaminantes	I4_1	21,0%	43,3%	9,1%
	Contaminación acústica	I4_2		25,7%	5,4%
	Afección a Espacios Naturales Protegidos + Afecciones a (ZECs y ZEPAs) + Afecciones a HICs (fuera de Espacios Protegidos) + afecciones a LIGs	I4_3		18,6%	3,9%
	Potencial afección a especies en peligro de extinción y vulnerables	I4_4		6,2%	1,3%
	Afecciones a Bienes de Interés Cultural (BICs)	I4_5		6,2%	1,3%
			100%	TOTAL	100,0%

En cuanto a los indicadores ambientales, cable comentar lo siguiente:

Contaminación atmosférica

A priori, las alternativas preferidas serán aquellas que, a igualdad del resto de criterios e indicadores, obtengan una menor emisión de CO₂, según la definición del indicador. Teniendo en cuenta los resultados de captura modal y de eficiencia energética, los valores esperados indican que a menor volumen de mejora de servicio se obtendrán menores emisiones. A medida que se incrementa la oferta viaria, dado que se incrementa el uso de transporte privado, se espera un incremento de las emisiones, como así se observa, excepto en el caso ferroviario con la situación media de infraestructuras viarias, en las que analizando el gráfico se observa que la alternativa 9 presenta un menor servicio ferroviario y, por lo tanto, una menor emisión por dicho elemento).

Así, el resultado final muestra que las actuaciones con solo BUS VAO ITS presentan valores más bajos porque no modifican en exceso el nivel de servicios actuales. Las soluciones con BUS VAO ITS y reordenación de guaguas (en sus distintas variantes) presentan valores superiores en torno al 2,7% sobre las anteriores. Al analizar las actuaciones con base ferroviaria, se aprecia que los resultados incrementan a un 3,5% los valores de solo considerar alternativas del grupo de BUS VAO ITS.

Se esperaría que, al incluir infraestructuras ferroviarias las emisiones fueran inferiores, pero la razón de que este fenómeno no se produzca es que dichas captaciones ferroviarias captan un número de vehículos privados insuficientes, por lo que no mejora la emisión global.

Contaminación acústica

A priori, las alternativas preferidas serán aquellas que, a igualdad del resto de criterios e indicadores, obtengan un menor volumen de ruido, según la definición del indicador. Así, aquellas alternativas con mejor sistema de

guaguas y/o con mejoras ferroviarias mayores (permite mantener la velocidad comercial) se esperaría mayor volumen de ruido dado el mayor número de servicios.

Así, el resultado final muestra que las actuaciones con solo BUS VAO ITS presentan valores más bajos porque no modifican en exceso el nivel de servicios actuales y reducen la circulación de vehículos privados. Las soluciones con BUS VAO ITS y reordenación de guaguas (en sus distintas variantes) presentan valores superiores en torno al 3,7% sobre las anteriores. Al analizar las actuaciones con base ferroviaria, se aprecia que los resultados incrementan un 8,8% los valores de solo considerar alternativas del grupo de BUS VAO ITS.

Se esperaría que, al incluir infraestructuras viarias, los tráfico se redistribuyan mejor pero también se esperaría un ligero incremento de uso en el vehículo privado. Por lo tanto, se esperarían variaciones moderadas, siendo el sentido el resultado neto del efecto de la mejora de la distribución de tráfico y el efecto negativo de incrementar el volumen total de tráfico. Se aprecia que los valores esperados se cumplen en las alternativas definidas.

Afección a Espacios Protegidos, HICs fuera de Espacios Protegidos y LIGs

A priori, las alternativas preferidas serán aquellas que, a igualdad del resto de criterios e indicadores, obtengan un menor volumen de superficie afectada, según la definición del indicador. Así, aquellas alternativas con una mayor ocupación del espacio tendrán más probabilidades de afectar a los espacios (ENP + ZECs + ZEPAs + HICs + LIGs).

Así, el resultado final muestra que las actuaciones con solo BUS VAO ITS (con o sin reordenación) presentan las afecciones menores. La implantación de infraestructuras viarias y/o ferroviarias incrementan la superficie afectada. Es muy relevante el efecto de las infraestructuras viarias, que en caso de implementarse en su conjunto incrementarían la superficie afectada en un 9%, mientras que las infraestructuras ferroviarias limitan la afección al 4,3%. La combinación de ambas infraestructuras llegaría hasta una superficie ocupada del 12,7%.

Potencial afección a especies protegidas (en peligro de extinción y vulnerables)

A priori, las alternativas preferidas serán aquellas que, a igualdad del resto de criterios e indicadores, obtengan un menor número de cuadrículas afectadas, según la definición del indicador. Así, aquellas alternativas con una mayor ocupación del espacio tendrán más probabilidades de afectar a más cuadrículas.

Así, el resultado final muestra que las actuaciones con solo BUS VAO ITS (con o sin reordenación) presentan las afecciones menores. La implantación de infraestructuras viarias y/o ferroviarias incrementan las cuadrículas afectadas. Es muy relevante el efecto de las infraestructuras viarias, que en caso de implementarse en su conjunto incrementarían en 85 el número de cuadrículas afectadas, muy similar al número afectado por infraestructuras ferroviarias, 81. La combinación de ambas infraestructuras llegaría hasta un número de 159.

Afección a Bienes de Interés Cultural

A priori, las alternativas preferidas serán aquellas que, a igualdad del resto de criterios e indicadores, obtengan un menor número de unidades afectadas, según la definición del indicador. Así, aquellas alternativas con una mayor ocupación del espacio tendrán más probabilidades de afectar a más unidades.

El Estudio Ambiental Estratégico incluye las matrices de puntuaciones para los dos métodos seleccionados, Pattern y AHP, así como las valoraciones del criterio Sostenibilidad Ambiental.

4.6.3 Síntesis del resultado de la evaluación de las alternativas

Este apartado contendrá un análisis comparativo del resultado de la valoración de los efectos ambientales de las alternativas.

En el subapartado 8.2.3. *Matrices de puntuaciones*, del Estudio Ambiental Estratégico se detallan las valoraciones del criterio de Sostenibilidad Ambiental, que se han utilizado para analizar el potencial impacto de cada una de las Alternativas.

En general, las Alternativas que incluyen un menor número de infraestructuras conllevan un menor impacto sobre los indicadores utilizados.

4.7 Efectos ambientales de la Ordenación del Plan

La propuesta de ordenación del Plan Insular de Movilidad que figure en la siguiente fase de su tramitación será la adoptada por el órgano sustantivo una vez valoradas las alternativas contempladas, el resultado de los trámites de información pública y consulta que sean de aplicación, y cuantas otras variables sean necesarias para la toma de decisiones.

Este apartado del Estudio Ambiental Estratégico tendrá por objeto valorar los probables efectos significativos en el medio ambiente derivados del plan, comprendiendo los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.

La valoración de estos efectos se realizará de acuerdo al grado de detalle que alcance la propuesta de ordenación.

4.7.1 Descripción de la propuesta de ordenación

Este apartado contendrá una descripción somera de la propuesta de ordenación del PIMSIT, exponiendo en qué medida y por qué razones ha sido la alternativa finalmente seleccionada.

El apartado 9. *Justificación del Modelo de Ordenación*, describe el modelo de ordenación propuesto en la Alternativa seleccionada, la **Alternativa 8**.

La transición al Modelo de Ordenación del PIMSIT

El proceso de conformación del **Modelo de ordenación del PIMSIT** ha sido el resultado de un análisis exhaustivo que ha tenido en cuenta tanto la situación actual de la movilidad en Tenerife como los retos futuros derivados del crecimiento poblacional, el incremento del tráfico y la necesidad de un sistema de movilidad más eficiente y sostenible. Como se ha señalado en los apartados anteriores, se parte de un diagnóstico detallado de la movilidad en la isla, en el que se han identificado las principales problemáticas: congestión crónica en los corredores principales, dependencia del vehículo privado, infraestructuras de transporte público insuficientes, desigualdades territoriales en el acceso a la movilidad y la necesidad de reducir el impacto ambiental del sistema de transporte.

A partir de este diagnóstico, en la fase de Documento de Avance se definieron 17 alternativas para abordar estos desafíos, las cuales fueron sometidas a un análisis multicriterio basado en criterios de eficiencia, sostenibilidad, viabilidad técnica y aceptación social. Esta metodología tenía como objetivo el obtener indicadores y establecer una comparativa de como las diferentes propuestas y su combinación responden a la resolución de los problemas identificados. Tal y como se señala en el Tomo V de Memoria de información:

La elección de la alternativa a desarrollar en la siguiente fase del estudio resultará de un proceso en el que se deben considerar dos componentes:

- Los resultados de las distintas evaluaciones (funcional, territorial, de costes, medioambiental, etc.)

- Un mecanismo de integración de los diversos criterios que permita encontrar una alternativa “óptima” desde el punto de vista del conjunto

De este proceso, la Alternativa 8 obtuvo la mejor puntuación global al lograr el mejor equilibrio entre reducción de emisiones, mejora de la conectividad y optimización del sistema de transporte público. Sin embargo, las diferencias entre algunas alternativas no eran significativas, por lo que se realizó un segundo análisis de detalle en función de los indicadores clave, incorporando mejoras derivadas del proceso de participación pública. Como resultado de este análisis, 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.

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** (ya considerado en las alternativas UNO-DMAX, SEIS y SIETE): 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** (ya considerado en las alternativas UNO-DMAX y SIETE): 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)** (ya considerado en las alternativas en la UNO-DMAX, SEIS y SIETE): 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 (ya considerado en las alternativas CUATRO, CUATRO-B, CUATRO-C, CINCO, SIETE y NUEVE). se incorpora como un elemento estratégico del modelo de ordenación, diseñado para reforzar la conectividad intercomarcal en el corredor sur de Tenerife. Este sistema ferroviario, incluido en el PIOT y con planificación aprobada, se prevé pueda ser ejecutado en dos fases principales:
 - Primera fase: tramo San Isidro - Adeje: Se prevé que este tramo pudiera ejecutarse antes del año 2035, siempre sujeto a la obtención de financiación por parte de la Administración General del Estado y a la resolución de los trámites necesarios.
 - Segunda fase: resto del trazado: En una etapa posterior, se desarrollará el tramo restante para completar la conexión ferroviaria en el corredor insular sur, conforme lo permitan las condiciones financieras y la demanda de movilidad.
- 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.

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.

El papel de la Red Ferroviaria

El desarrollo ferroviario en Tenerife ha sido un tema de planificación a largo plazo, más de 20 años, con distintos niveles de avance según el corredor considerado. Durante la elaboración del Plan y en la fase de Participación Ciudadana, la red ferroviaria, fue uno de los temas más debatidos. En este contexto:

- La infraestructura del **Tren del Sur**, contemplada en el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT) cuenta con un Plan Territorial Especial aprobado Además y se han desarrollado los proyectos constructivos. A pesar de los avances en su planificación, incluidos los proyectos constructivos prácticamente finalizados, su ejecución aún no es una realidad, principalmente debido a su elevado coste económico, estimado en más de 2.400 millones de euros, y la falta de financiación comprometida. Su implementación está sujeta a la articulación de los mecanismos de financiación adecuados pero se ha avanzado significativamente en ello y se está trabajando en la elaboración de un convenio plurianual de financiación con el Gobierno del Estado para asegurar los recursos necesarios y consolidar los compromisos de financiación.
- Por otro lado, el **Tren del Norte** solo ha alcanzado la fase de aprobación inicial del Plan Territorial Especial, sin llegar a aprobarse definitivamente. Recientemente, el Cabildo Insular, a través de Metrotenerife, ha licitado un concurso de ideas para su desarrollo, lo que confirma el interés institucional en la iniciativa. Sin embargo, su trazado y tipología aún no están definidos, lo que sitúa su materialización en un horizonte temporal más lejano, fuera del ámbito del PIMSIT para 2035. No obstante, si en el futuro se articulan los mecanismos de financiación necesarios, su incorporación podría representar un salto cualitativo en la capacidad del transporte público de la isla.

Si bien el Tren del Sur constituye una infraestructura prioritaria en términos estratégicos en el Modelo Insular, su elevado coste y largo plazo de ejecución (más de 10 años) exigen una planificación flexible. Por ello, el modelo del PIMSIT no condiciona el sistema de transporte a su ejecución, evitando el riesgo de paralizar el desarrollo infraestructural de la isla.

Por otra parte, no se puede obviar la rigidez del sistema ferroviario, pues su implementación requeriría configurar toda la red de transporte en torno a él, con la correspondiente reorganización de la intermodalidad para que otras opciones de transporte, como guaguas, modos activos y taxis, alimenten las estaciones del tren.

En este contexto, no parece aconsejable el considerar esa infraestructura un invariante y actuación cierta, que pudiera suponer que Tenerife detenga su desarrollo infraestructural durante 10 o 15 años, esperando una solución que tiene también la posibilidad de que no llegue a materializarse en los horizontes analizados. Los carriles BUS-VAO, propuestos en el modelo ofrecen una solución de más rápida implementación, con menor coste y una mayor adaptabilidad a corto plazo, también para un escenario con red ferroviaria, por su posibilidad de apertura a la circulación general o de pago por uso (articulando el marco legislativo y reglamentario respectivo) y reordenación de los servicios, con reasignación del material móvil, incluso aportando sinergia con el futuro tren.

Mientras que los BUS-VAO pueden implementarse de manera más rápida y económica, el Tren del Sur implicaría una reorganización completa del sistema de transporte público pero viable y de una forma relativamente sencilla. Este nuevo sistema dependería de una intermodalidad específica, alimentada por guaguas, modos activos y sistemas de transporte a la demanda para garantizar su eficiencia.

El modelo, por lo tanto, apuesta, inicialmente, por soluciones viables y de implementación rápida y flexible, como los carriles BUS-VAO. Mientras, el Tren del Sur forma parte del modelo, pero no condiciona el desarrollo

de la misma pese a que, en caso de materializarse pase a constituirse como eje central de movilidad en el corredor sur.

El modelo de ordenación mantiene la posibilidad de integrar el Tren del Sur y el Tren del Norte en el futuro si se obtiene financiación, transformándolos en la columna vertebral en el corredor insular y permitiendo la reconfiguración de otros modos de transporte en función de su existencia.

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.

Programas y Acciones del Modelo de Ordenación

El **Modelo de Ordenación** propuesto en el **Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (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.
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.

4.8 Programas de actuación

El desarrollo del Modelo de Ordenación del PIMSIT se concreta en **92 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.
- **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.

A continuación se exponen las actuaciones que se recogen en cada uno de los Programas.

El Programa de *Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora* (GMDI) contiene un total de NUEVE Actuaciones:

Tabla 3. Actuaciones del Programa GMDI

GMDI	Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora
A.01	Desarrollo de plataformas de Car-sharing
A.02	Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas
A.03	Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad
A.04	Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)
A.05	Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM)
A.06	Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico
A.07	Fomento de Startups y Proyectos de innovación en movilidad
A.08	Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT)
A.09	Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal

El Programa de *Control y Regulación del Vehículo Privado* (CRVP) contiene un total de NUEVE Actuaciones:

Tabla 4. Actuaciones del Programa CRVP

CRVP	Control y Regulación del Vehículo Privado
A.01	Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares
A.02	Plan de Desincentivación de la Motorización y Renovación de Vehículos Antiguos
A.03	Plan de restricción de circulación en días de alta contaminación
A.04	Monitoreo y Control de la Velocidad mediante Sistemas Automatizados
A.05	Peajes urbanos y tarifas por congestión
A.06	Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles
A.07	Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones
A.08	Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda
A.09	Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos

El Programa de *Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo* (MPTC) contiene CATORCE actuaciones:

Tabla 5. Actuaciones del Programa MPTC

MPTC	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo
A.01	Plan de Concienciación para el uso del transporte público
A.02	Mejora de las paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal)
A.03	Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de guaguas y transporte a la demanda
A.04	Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria del Transporte Público tras la bonificación del 100%
A.05	Renovación de Flotas de operadores hacia Vehículos Más Sostenibles
A.06	Reducción de Costes de operación (combustible) y de Mantenimiento de la flota
A.07	Reducción de la Siniestralidad en el servicio de guaguas
A.08	Reestructuración de la Compañía TITSA
A.09	Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife
A.10	Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC
A.11	Gestión de Autorizaciones de Larga Duración en el Sector del Taxi y VTC
A.12	Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife
A.13	Reordenación de las red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana
A.14	Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi

El Programa de *Promoción de la Movilidad Activa* (PMA) contiene OCHO actuaciones:

Tabla 6. Actuaciones del Programa PMA

PMA	Promoción de la Movilidad Activa
A.01	Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa
A.02	Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peonales
A.03	Promoción del Turismo Activo a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa
A.04	Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos
A.05	Mejora de los recorridos peatonales preferentes
A.06	Implantación de carriles bici en zonas urbanas
A.07	Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos
A.08	Sistemas de alquiler público de bicicletas

El Programa de *Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público* (IIS) contiene DIEZ actuaciones:

Tabla 7. Actuaciones del Programa IIS

IIS	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público
A.01	Implantación de la Red insular de Aparcamientos de disuasión
A.02	Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas
A.03	Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas
A.04	Reorganización, ampliación y modernización de talleres y cocheras de TITSA
A.05	Evolución del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) hacia un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público
A.06	Carril BUS-VAO ITS en la TF-5
A.07	Carril BUS-VAO ITS en la TF-1
A.08	Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte
A.09	Ampliación Línea 2 hasta La Gallega (Fases I y II)
A.10	Tren del Sur: Santa Cruz - Adeje

El Programa de *Infraestructura Viaria* (IV) contiene DOCE actuaciones:

Tabla 8. Actuaciones del Programa IV

IV	Infraestructura Viaria
A.01	Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava
A.02	Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro
A.03	Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas
A.04	Variante Aeropuerto Tenerife Norte
A.05	Circunvalación Oeste (Vía Exterior)
A.06	Soterramiento TF-1 en Adeje
A.07	Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)
A.08	Anillo Insular: La Guancha - Icod de los Vinos
A.09	Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha
A.10	Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)
A.11	Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos-El Mojón
A.12	Mejora del acceso al Puerto de Santa Cruz y su conexión con la Vía Litoral

El Programa de *Transporte de Mercancías* (TM) contiene DIEZ actuaciones:

Tabla 9. Actuaciones del Programa TM

TM	Transporte de Mercancías
A.01	Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos
A.02	Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga
A.03	Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías
A.04	Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad
A.05	Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles
A.06	Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes
A.07	Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística
A.08	Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes
A.09	Incentivos para la Adopción de Tecnologías y Nuevas Soluciones Logísticas
A.10	Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas

El Programa de *Movilidad Eléctrica (ME)* contiene OCHO actuaciones:

Tabla 10. Actuaciones del Programa ME

ME	Movilidad Eléctrica
A.01	Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)
A.02	Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos (Públicos y Privados)
A.03	Despliegue de Hidrogeneras y Promoción del Hidrógeno Verde
A.04	Instalación de Infraestructuras de Recarga en Viviendas y Áreas Residenciales
A.05	Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías
A.06	Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica
A.07	Desarrollo de un Plan de Gestión de Residuos y Reciclaje de Baterías de Vehículos Eléctricos
A.08	Implantación de zonas de Recarga por inducción

El Programa de *Regulación, Planeamiento y Financiación (RPF)* contiene DOCE actuaciones:

Tabla 11. Actuaciones del Programa RPF

RPF	Regulación, Planeamiento y Financiación
A.01	Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife
A.02	Oficina de Gestión del PIMSIT (Oficina de movilidad)
A.03	Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)
A.04	Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes
A.05	Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible
A.06	Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros
A.07	Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible
A.08	Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife
A.09	Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO)
A.10	Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad
A.11	Reforma del marco jurídico y promoción del Transporte a la demanda
A.12	Reforma Normativa y Ordenanzas Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife

Todas las actuaciones de cada uno de los Programas incluyen una ficha con los siguientes aspectos:

Tabla 12. Aspectos incluidos en la ficha de cada actuación

PROBLEMA U OBJETIVO PLANTEADO	Se indica de forma precisa, bien el problema que se pretende resolver, bien los objetivos que se persiguen con la puesta en marcha de la actuación
CONTENIDO DETALLADO DE LA ACTUACIÓN	El contenido detallado de la actuación describe de manera estructurada cada intervención incluida en el PIMSIT. En este apartado, se especifican los elementos clave que conforman la actuación, incluyendo su alcance, objetivos específicos, localización aproximada y tareas a realizar.
CAPACIDAD RESOLUTIVA	Se refiere al potencial o eficacia de la actuación para resolver problemas específicos o mejorar la situación existente. Es decir, es la capacidad que

	tiene la actuación para abordar y mitigar o resolver las necesidades detectadas.																		
COMPLEMENTARIEDADES Y SINERGIAS	Se destaca cómo cada actuación del PIMSIT se integra y refuerza con otras intervenciones dentro del plan, así como con otros proyectos y políticas a nivel insular, regional y nacional. Las complementariedades se refieren a cómo diferentes actuaciones se apoyan entre sí para alcanzar los objetivos del plan de forma más eficiente. Por ejemplo, la implementación de infraestructuras para la movilidad eléctrica puede complementarse con políticas de incentivo al uso del vehículo eléctrico o con la mejora de la red de transporte público. Las sinergias se refieren a los efectos positivos adicionales que se generan al combinar varias actuaciones, aumentando su impacto en áreas como la reducción de emisiones, la mejora de la accesibilidad o la cohesión territorial. De este modo, las intervenciones se diseñan no como proyectos aislados, sino como parte de un sistema integrado que maximiza los beneficios de cada acción individual.																		
CONDICIONAMIENTOS DE EJECUCIÓN	Identifica los factores y requisitos que pueden influir en la correcta implementación de cada actuación. Estos condicionamientos incluyen aspectos técnicos, legales, económicos, medioambientales, sociales u otras actuaciones que deben tenerse en cuenta para asegurar que las intervenciones se ejecuten de manera efectiva y dentro de los plazos establecidos.																		
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio – Año fin)	De acuerdo con la importancia de cada actuación, se acompaña de un calendario en el que aparece su puesta en marcha y duración. Se consideran seis periodos para la implantación de cada actuación: * Corto Plazo: 2025 - 2027 * Corto-Medio Plazo: 2025 - 2031 * Medio Plazo: 2028 - 2031 * Corto-Largo Plazo: 2025 - 2035 * Largo Plazo: 2032 - 2035 * Medio-Largo Plazo: 2028 - 2035 En cada ficha, además de los periodos anteriores se identifica el año de inicio, así como el año de finalización de la actuación, dando una idea de la duración total para la ejecución de la misma.																		
RESPONSABILIDADES (Matriz R.A.C.S.I.)	Asignación de responsabilidades a los involucrados para la ejecución de cada actuación R: Responsable, A: responsable de la Aprobación, C: debe ser Consultado, S: dar Apoyo, I: debe ser Informado A continuación, se adjuntan las administraciones u organizaciones incluidas en esta matriz: <table><tr><td>Gobierno de Canarias: CAC</td><td>Cabildo de Tenerife: CAB</td></tr><tr><td>Administración Gen. Del Estado: AGE</td><td>Ayuntamientos: AYUNT</td></tr><tr><td>Consorcio Insular de Movilidad: CONS</td><td>TITSA</td></tr><tr><td>Metropolitano de Tenerife: MTSA</td><td>Operadores de transporte: OPER</td></tr><tr><td>TAXI</td><td>Empresas: EMP</td></tr><tr><td>AENA</td><td>Centros Educativos: CEDUC</td></tr><tr><td>Universidad: UNIV</td><td>Usuarios y ciudadanía en general: USUAR</td></tr><tr><td>VTC</td><td>Autoridad Portuaria: APORT</td></tr><tr><td>Consorcio Insular de Movilidad: CONS</td><td></td></tr></table>	Gobierno de Canarias: CAC	Cabildo de Tenerife: CAB	Administración Gen. Del Estado: AGE	Ayuntamientos: AYUNT	Consorcio Insular de Movilidad: CONS	TITSA	Metropolitano de Tenerife: MTSA	Operadores de transporte: OPER	TAXI	Empresas: EMP	AENA	Centros Educativos: CEDUC	Universidad: UNIV	Usuarios y ciudadanía en general: USUAR	VTC	Autoridad Portuaria: APORT	Consorcio Insular de Movilidad: CONS	
Gobierno de Canarias: CAC	Cabildo de Tenerife: CAB																		
Administración Gen. Del Estado: AGE	Ayuntamientos: AYUNT																		
Consorcio Insular de Movilidad: CONS	TITSA																		
Metropolitano de Tenerife: MTSA	Operadores de transporte: OPER																		
TAXI	Empresas: EMP																		
AENA	Centros Educativos: CEDUC																		
Universidad: UNIV	Usuarios y ciudadanía en general: USUAR																		
VTC	Autoridad Portuaria: APORT																		
Consorcio Insular de Movilidad: CONS																			
VALORACIÓN DE RIESGOS	Se incluye la valoración de los riesgos detectados: * Problemas de gestión y liderazgo del proyecto																		

	* Oposición/rechazo de los interesados * Equipo de proyecto escaso * Retrasos en la ejecución * Falta de recursos financieros A cada riesgo se le asigna un valor entre 0 y 10, de menor a mayor consideración de riesgo. La Valoración Total del riesgo resulta de afectar a cada puntuación anterior por los siguientes pesos. La suma total de los pesos es 18, por lo que la valoración total resulta de sumar cada riesgo por su peso y dividirlo entre 18.	
	Riesgo	Peso
	Incapacidad de gestión y liderazgo del proyecto	4
	Oposición/rechazo de interesados	5
	Equipo de proyecto escaso	3
	Retrasos en la ejecución	2
	Falta de recursos financieros	4
VALORACIÓN DE IMPACTOS	En la valoración de impactos se analizan los resultados previstos desde diferentes perspectivas, evaluando los beneficios e impactos sociales, de género, ambientales y otras oportunidades. Cada uno de estos aspectos se valorará en una escala del 0 al 10, según el grado en que la actuación contribuye a su consecución, con una puntuación total máxima de 10 puntos. A continuación, se detallan los beneficios esperados: Beneficios e impactos sociales: • Aumento de la seguridad vial y reducción de accidentes. • Ahorros económicos para los usuarios y la comunidad. • Promoción de hábitos más saludables, como caminar o el uso de la bicicleta. • Reducción del estrés y la ansiedad asociados a la movilidad. • Movilidad eficiente y accesible para personas de todas las capacidades. • Mejora en la comunicación social y en las relaciones entre ciudadanos. • Fomento de la convivencia pacífica entre todos los usuarios de la vía. • Mayor participación ciudadana en los procesos de movilidad. • Democratización del uso del espacio urbano y del transporte público. Beneficios e impactos de género: • Mejora en la accesibilidad y seguridad en los recorridos • Aumento de la percepción de seguridad vial, en los espacios públicos y en el transporte. • Posicionamiento de Tenerife como referente en la inclusión del enfoque de género en movilidad. • Integración de la perspectiva de género en la planificación. • Identificación de problemas de diseño en las infraestructuras que a la igualdad de género. • Fomento de la implicación de las mujeres en procesos participativos de movilidad. • Visibilización y cuantificación de los patrones de movilidad de las mujeres. • Garantizar seguridad y accesibilidad en el transporte público para todos Beneficios e impactos ambientales: • Reducción de la contaminación atmosférica. • Creación de entornos urbanos más verdes y estéticamente atractivos. • Disminución considerable de la contaminación acústica. • Menor dependencia de vehículos de combustión fósil. • Fomento de una conducción más eficiente y ecológica. • Reducción de los tiempos de viaje, atascos, congestión y ruido. • Menor impacto visual de los vehículos en los equipamientos y áreas urbanas.	

	• Replicabilidad de las soluciones medioambientales en otros contextos. • Reducción de las vibraciones ocasionadas por el tráfico. • Aumento de la conciencia pública sobre el cambio climático. Otros beneficios y oportunidades: • Mejora en los servicios de transporte público y en las condiciones de accesibilidad. • Gestión más eficiente con menor coste y mayor efectividad. • Revitalización de áreas céntricas con menos presencia de coches. • Mayor acceso a oportunidades de financiación para proyectos de movilidad. • Aumento de la conciencia sobre la gestión del tiempo y el uso racional del transporte. • Fomento del uso del transporte público como modo preferente de desplazamiento urbano e interurbano. • Potencial para racionalizar el uso del vehículo privado mediante intervenciones que promuevan la movilidad activa. • Contribución a una planificación urbanística municipal orientada al transporte sostenible. • Mejora de la imagen de Tenerife, especialmente en términos de su atractivo turístico. • Resolución de barreras infraestructurales que dificultan la movilidad.
CONSECUCIÓN OBJETIVOS GENERALES	En el PIMSIT se identifican un total de CUATRO Objetivos Generales: * Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida * Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales * Mayor participación del transporte público en la movilidad motorizada * Demandas de movilidad bien atendidas Para la evaluación, cada uno de estos objetivos se valora en una escala del 1 al 10, según el grado en que la actuación contribuye a su cumplimiento que se pondera entre los 4 para obtener la valoración final, que tendrá un máximo de 10 puntos.
VIABILIDAD	A cada actuación se le asigna un valor entre 1 (muy baja viabilidad de ejecución, es decir, es de difícil ejecución) y el 5 (mayor facilidad de ejecución). Se hará un análisis desde tres puntos de vista: * Viabilidad técnica * Viabilidad económica * Viabilidad política La evaluación total de la viabilidad tendrá un máximo de 10 puntos.
SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	Se definen una serie de indicadores de seguimiento y unos mecanismos de evaluación. Este sistema nos permite monitorizar el progreso de las acciones y su impacto en los objetivos establecidos. Los indicadores de seguimiento son herramientas para medir el rendimiento de cada actuación a lo largo del tiempo. Se han definido indicadores específicos para cada objetivo, permitiendo así un análisis detallado y adaptado a las características de cada intervención.

	Además, se proponen mecanismos de evaluación periódica , mediante los cuales se revisan los resultados obtenidos a través de los indicadores. Esto permite ajustar las actuaciones en curso, corregir desviaciones y mejorar la efectividad de las políticas de movilidad. Estas evaluaciones se realizarán de forma regular.
PRESUPUESTO Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN	Se introduce el presupuesto que puede abarcar la totalidad de la actuación para cada periodo bienal hasta el año horizonte del 2035, que se desglosa también por: Gastos de inversión (clave 7) y Gasto corriente (clave 2) y por Administraciones, y si está comprometido (clave 1) o no comprometido (clave 0)

4.8.1 Identificación, valoración detallada y signo de los impactos inicialmente generados por la ordenación

Este apartado tiene por objeto valorar la afección que generan las determinaciones del PIMSIT sobre cada una de las variables consideradas en el apartado 4 del presente documento. Para ello, en primer lugar, se identificarán las decisiones de ordenación que pudieran generar impactos y, en segundo lugar, se determinarán y caracterizarán los impactos generados de acuerdo a la metodología de evaluación que se considere más adecuada.

A efectos de determinar y caracterizar los potenciales impactos –algunos de signo positivo- se han de valorar los efectos relevantes que ocasionen las determinaciones del PIMSIT sobre cualquiera de las variables consideradas en el apartado 4, con especial atención en las siguientes cuestiones:

- Se valorarán los efectos sobre la calidad del aire, sobre todo la incidencia y/o consecuencias sobre la contaminación atmosférica como resultado de las emisiones de óxidos de nitrógeno, partículas finas (PM2.5 y PM10) etc. tanto a escala insular como a escala más local (para aquellas actuaciones que se concreten territorialmente).
- Se valorará el impacto en relación con el confort sonoro y con la calidad acústica, analizando la incidencia y las consecuencias en la contaminación acústica. La valoración se realizará tanto a nivel insular como local (para aquellas actuaciones que se concreten territorialmente).
- Biodiversidad: evaluación de los efectos sobre los hábitats y las especies en caso de que se prevean actuaciones en ámbitos naturales o seminaturales. Se valorará también la fragmentación de los hábitats y el efecto barrera, en caso de tratarse de infraestructuras de disposición lineal.
- Áreas protegidas: evaluación de los posibles efectos sobre la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000, en caso de que se prevean actuaciones en su interior o en entornos limítrofes. Incluirá también una valoración de los efectos sobre la movilidad en el interior de las áreas protegidas que registran un uso público más intenso, como es el caso del Parque Nacional del Teide, Parque Rural de Anaga y Parque Rural de Teno.
- Paisaje: evaluación de los efectos sobre el paisaje como resultado de la ejecución de las infraestructuras de transporte previstas en el PIMSIT. Se deberán tener en cuenta la fragilidad y calidad paisajística de los ámbitos territoriales seleccionados para la implantación de esas infraestructuras, las cuencas visuales y el potencial de vistas.
- Posibles efectos sobre el cambio climático; particularmente se calculará la huella del carbono asociada al mismo.
- Afección a la salud de la población, considerando variables relacionadas con la calidad de vida, la contaminación ambiental, el tráfico y el sosiego público (ruido).

Además de la evaluación ambiental de los efectos previsibles que el desarrollo del plan pueda ocasionar sobre los aspectos ambientales señalados con anterioridad, se realizará un análisis en conjunto de todos estos efectos, considerando las posibles interacciones entre ellos.

A pesar de que el Documento de Alcance recoge que se debe diferenciar entre efectos ambientales a escala insular y efectos ambientales por nuevas infraestructuras asociadas al transporte, se replantea la propuesta

del Documento de Alcance. Tomando como base las actuaciones incluidas en los diferentes programas expuestos en el apartado 10 del EsAE, se analizan de forma separada los efectos ambientales de las Actuaciones incluidas en los Programas con incidencia territorial, que se asemejan los efectos ambientales por nuevas infraestructuras asociadas al transporte, y Actuaciones incluidas en los Programas sin incidencia territorial, que básicamente conforman el grueso de los efectos ambientales a escala insular.

A continuación, se desgranar ambos grupos de actuaciones, con y sin incidencia territorial, desarrollando con mayor detalle estas últimas, incluyendo el estado de tramitación tanto de su posible instrumento de planeamiento y evaluación ambiental estratégica, como de la redacción de proyectos que incluya Documento Ambiental o Estudio de Impacto Ambiental dentro del procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Respecto al EsAE presentado junto al Documento de Aprobación Inicial, se incluye un nuevo aparcamiento de disuasión, Los Realejos-Longueras, que también es objeto de análisis de potenciales efectos ambientales.

Actuaciones incluidas en los Programas con incidencia territorial

Del Modelo de Ordenación de la Alternativa seleccionada expuesto en el apartado anterior se desprende claramente que hay dos Programas donde sus actuaciones tienen una incidencia territorial, concretamente:

- Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público (IIS)
- Programa de Infraestructura Viaria (IV)

El carácter estratégico del PIMSIT y la escala insular de su ordenación, no permite que se definan áreas o corredores definitivos. Los aparcamientos de disuasión e intercambiadores se localizan en plano sobre un punto en una zona determinada, estableciéndose la misma como estratégica, que deberá ser objeto de desarrollo y mayor definición por otros instrumentos de planeamiento o proyectos. Respecto a los corredores viarios y ferroviarios, se localizan con una línea a escala insular, sin un trazado definido y de detalle, por lo que, como en el caso anterior, deberá ser objeto de desarrollo y mayor definición por otros instrumentos de planeamiento o proyectos

En las siguientes tablas se muestran las actuaciones de cada uno de los citados Programas con incidencia territorial.

Tabla 13. Actuaciones del Programa IIS con incidencia territorial

IIS	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público
A.01	Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión
A.02	Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas
A.06	Carril BUS-VAO ITS en la TF-5
A.07	Carril BUS-VAO ITS en la TF-1
A.08	Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte
A.09	Ampliación Línea 2 hasta La Gallega (Fases I y II)
A.10	Tren del Sur: Santa Cruz - Adeje

A continuación, se analizan las diferentes actuaciones, así como su inclusión en algún instrumento de planeamiento aprobado o Proyecto.

A.01. Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión

Se proponen los siguientes aparcamientos de disuasión:

TF-5

- Guajara
- TFN-Los Rodeos
- Guamasa
- Tacoronte (Los Naranjeros)
- El Sauzal
- La Matanza
- La Victoria
- Santa Úrsula
- Cuesta de la Villa
- Puerto de la Cruz
- La Orotava
- Los Realejos-Longuera

TF-1

- Añaza/Santa María del Mar
- Barranco Hondo
- Güímar
- Fasnia
- El Porís
- Las Chafiras
- Guaza
- Adeje

Fuera de Corredores Insulares

- Armeñime
- Fonsalía
- San Andrés
- Las Canteras

En Zonas Urbanas

- Santa Cruz de Tenerife
- La Laguna
- La Orotava
- Puerto de la Cruz

- Icod de los Vinos
- Los Cristianos – Adeje

Todos los aparcamientos de disuasión son de nueva creación.

A.02. Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas

Se proponen los siguientes intercambiadores, incluyendo si se encuentran asociados a algún instrumentos de planeamiento, si están asociados a posibles conexiones ferroviarias futuras, si son nuevos o si se prevé ampliación sobre intercambiadores ya existentes:

- Santa Cruz. Ampliación y posible conexión ferroviaria (Tren del Sur)
- Añaza. Nuevo. Asociado a infraestructura ferroviaria (Tren del Sur)
- Candelaria. Nuevo. Asociado a infraestructura ferroviaria (Tren del Sur)
- San Isidro. Nuevo. Asociado a infraestructura ferroviaria (Tren del Sur)
- Aeropuerto Tenerife Sur. Nuevo. Asociado a infraestructura ferroviaria (Tren del Sur)
- Los Cristianos. Nuevo. Asociado a infraestructura ferroviaria (Tren del Sur)
- Costa Adeje. Nuevo. Asociado a infraestructura ferroviaria (Tren del Sur)
- Tacoronte. Ampliación y posible conexión ferroviaria (Tren del Norte)
- La Laguna. Ampliación y posible conexión ferroviaria (Tren del Norte)
- Icod de los Vinos. Ampliación
- Valle de La Orotava. Nuevo
- Granadilla. Reorganización
- Adeje. Reorganización
- Guía de Isora. Reorganización

Como se puede observar del listado anterior, gran parte de los intercambiadores están asociados al futuro Tren del Sur, que cuenta con un instrumento de planeamiento, Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife, aprobado definitivamente. BOC nº178, viernes 11 de septiembre de 2015, en el que se publica el ANUNCIO de 3 de agosto de 2015, relativo a la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife.

Respecto al resto de intercambiadores propuestos, sobre todos, excepto el intercambiador de Valle de La Orotava, que es nuevo, se proponen ampliaciones o una reorganización. Los intercambiadores de Tacoronte y La Laguna, sobre los que se prevé una ampliación, están asociados a una posible conexión ferroviaria asociada al Tren del Norte, que no se recoge en el presente PIMSIT.

A.06. Carril BUS-VAO ITS en la TF-5

Asociado al Proyecto del Tercer Carril en la TF-5, incluido en las actuaciones de Infraestructura Viaria.

A.07. Carril BUS-VAO ITS en la TF-1

Asociado al Proyecto del Tercer Carril en la TF-1, incluido en las actuaciones de Infraestructura Viaria.

A.08. Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte

Cuenta con un Estudio de Alternativas.

A.09. Ampliación Línea 2 hasta La Gallega

Se redactó Proyecto y Documento Ambiental, emitiéndose por parte de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife Informe de impacto Ambiental en 2018. BOP de Santa Cruz de Tenerife nº138, viernes 16 de noviembre de 2018.

A.10. Tren del Sur: Santa Cruz – Adeje

El Tren del Sur: Santa Cruz – Adeje cuenta con instrumento de planeamiento aprobado. Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife, aprobado definitivamente. BOC nº178, viernes 11 de septiembre de 2015, en el que se publica el ANUNCIO de 3 de agosto de 2015, relativo a la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife.

Se han redactado los Proyectos, así como el Estudio de Impacto Ambiental global, estando actualmente en elaboración su actualización para, previsiblemente, someterlo al procedimiento de consultas e información pública en el presente 2025.

Tabla 14. Actuaciones del Programa IV con incidencia territorial

IV	Infraestructura Viaria
A.01	Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava
A.02	Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro
A.03	Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas
A.04	Variante Aeropuerto Tenerife Norte
A.05	Circunvalación Oeste (Vía Exterior)
A.06	Soterramiento TF-1 en Adeje
A.07	Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)
A.08	Anillo Insular: La Guancha - Icod de los Vinos
A.09	Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha
A.10	Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)
A.11	Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos-El Mojón

A continuación, se expone el *estado de tramitación* de cada uno de ellos:

A.01. Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava

El tramo entre el Aeropuerto Norte y Guamasa cuenta con Informe de Impacto Ambiental, publicada en el BOC nº113, martes 11 de junio de 2024. *Resolución de 28 de mayo de 2024, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión Autonómica de Evaluación Ambiental de 22 de mayo de 2024, relativo al Informe de Impacto Ambiental del proyecto “Tercer carril en la autopista TF-5 sentido decreciente entre Guamasa y el Aeropuerto del Norte”, promovido por el Cabildo Insular de Tenerife, en los términos municipales de San Cristóbal de La Laguna y Tacoronte, Tenerife.- Expte. 10/2024-0207102439.*

El tramo entre Guamasa y La Orotava ha sido sometido al trámite de información pública y consulta a las administraciones afectadas y personas interesadas. BOC nº073, viernes 14 de abril de 2023.

A.02. Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro

El proyecto de Trazado y Construcción denominado “Tercer Carril TF-1 Güímar – San Isidro” ha sido adjudicado (año 2023), encontrándose en fase de redacción, incluyendo la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental.

A.03. Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas

Cuenta con Acuerdo de Convalidación por la que se prorroga la Declaración de Impacto Ambiental. BOC nº100, lunes 17 de mayo de 2021. Acuerdo de la Comisión Autonómica de Evaluación Ambiental de 16 de abril de

2021, que convalida el *Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, de 26 de octubre de 2017, por el que se prorroga la vigencia de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto denominado “Tercer carril de la TF-1. Tramo San Isidro-Las Américas”*

A.04. Variante Aeropuerto Tenerife Norte

Cuenta con Declaración de Impacto Ambiental, publicada en el BOC nº025, lunes 6 de febrero de 2023. *Resolución de 24 de enero de 2023, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión Autonómica de Evaluación Ambiental de 18 de enero de 2023, sobre el proyecto de trazado y de construcción de la “Circunvalación área metropolitana de Tenerife/variante TF-5: Padre Anchieta-Los Rodeos. Fase 1: circunvalación de La Laguna”, en los términos municipales de San Cristóbal de La Laguna y Tacoronte, Tenerife.*

A.05. Circunvalación Oeste (Vía Exterior)

Esta infraestructura viaria se encuentra dentro del Plan Territorial Especial del Sistema Viario del Área Metropolitana (PTEOSVAM), aprobado definitivamente. BOC nº038, miércoles 21 de febrero de 2007, en el que se publica el Anuncio de 5 de febrero de 2007, relativo a la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.

No se ha redactado Proyecto de Trazado y Construcción ni Estudio de Impacto Ambiental.

A.06. Soterramiento TF-1 en Adeje

Proyecto en redacción. Según el Pliego de Prescripciones Técnicas, el Proyecto de Construcción, de conformidad con el Resuelto Segundo de la Orden Departamental n.º 337/2021, de 22 de diciembre, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, que aprobó definitivamente el anteproyecto de esta actuación, se deberá incluir en el proyecto de construcción un Estudio Ambiental que garantice el estudio y valoración de todas las afecciones en relación con la Evaluación Ambiental, residuos, atmósfera, ruidos y vibraciones, aguas y conservación de la Naturaleza, consultándose al Órgano Ambiental competencia su necesidad de Evaluación Ambiental.

A.07. Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)

No se ha redactado Proyecto de Trazado y Construcción ni Estudio de Impacto Ambiental.

A.08. Anillo Insular: La Guancha - Icod de los Vinos

Este tramo formaba parte del Proyecto denominado “Actualización del Proyecto de Trazado y Construcción del Cierre del Anillo Insular. Tramo: Nueva Carretera San Juan de La Rambla-Icod de Los Vinos”, sobre el cual se emitió Declaración de Impacto Ambiental, publicándose en el BOC nº26, martes 7 de febrero de 2023. *Resolución de 25 de enero de 2023, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión Autonómica de Evaluación Ambiental de 24 de enero de 2023, que formula la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto denominado “Actualización del Proyecto de Trazado y Construcción del Cierre del Anillo Insular. Tramo: Nueva Carretera San Juan de La Rambla-Icod de Los Vinos”, en los términos municipales de San Juan de La Rambla, Icod de Los Vinos y La Guancha, Tenerife, promovido por la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda.*

A.09. Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha

No se ha redactado Proyecto de Trazado y Construcción ni Estudio de Impacto Ambiental.

A.10. Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)

El Proyecto de Trazado y el Estudio de Impacto Ambiental se encuentran en fase de información pública. BOC nº227, jueves 14 de noviembre de 2024. Anuncio por el que se hace pública la Resolución de 30 de octubre de 2024, que somete al trámite de información pública el proyecto de trazado “TF-5 Red viaria de La Laguna. Tramo: Conexión con la TF-13, túnel de Mesa Mota-Gorgolana”, términos municipales de San Cristóbal de La Laguna y Tegueste, Tenerife.

A.11. Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos-El Mojón

No se ha elaborado proyecto.

Tras la exposición del estado de tramitación de las diferentes infraestructuras viarias, se desprende que la mayoría de ellas:

- están incluidas en instrumentos de planeamiento con un mayor grado de detalle que han sido sometidos a evaluación ambiental estratégica o,
- se incluyen en Proyectos de Trazado y Construcción, incluyendo Estudio de Impacto Ambiental o Documento Ambiental, sobre los que se han emitido Declaraciones de Impacto Ambiental o Informe de Impacto Ambiental, o,
- se incluyen en Proyectos de Trazado y Construcción, incluyendo Estudio de Impacto Ambiental o Documento Ambiental, actualmente en fase de consultas e información pública o,
- se están redactando los Proyectos de Trazado y Construcción, incluyendo la elaboración de Estudio de Impacto Ambiental o Documento Ambiental,

Con las siguientes excepciones:

- A.07. Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)
- A.09. Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha
- A.11. Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos-El Mojón

Actuaciones con incidencia territorial objeto de evaluación en el PIMSIT

Como se ha expuesto, la mayor parte de las actuaciones con incidencia territorial han sido objeto de una caracterización y valoración detallada en los respectivos Estudios de Impacto Ambiental, Documentos Ambientales, en aquellos proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental, o a evaluación ambiental estratégica de instrumentos de planeamiento territorial con mayor grado de detalle que el presente PIMSIT. Teniendo en cuenta lo anterior, sobre estas actuaciones no se lleva a cabo una caracterización y valoración de potenciales impactos, al haber sido ya evaluados o encontrándose en fase de evaluación de impacto ambiental a una escala con mayor detalle que la propuesta en el presente PIMSIT, un Plan de carácter estratégico a escala insular.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial serán analizadas las siguientes:

- *Aparcamientos de disuasión*

Serán evaluados todos.

- *Intercambiador Valle de La Orotava*
- *Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte*
- *Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)*
- *Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha*
- *Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos-El Mojón*

El PIMSIT, por su carácter estratégico, como se expuso anteriormente, no incluye localizaciones ni ámbitos totalmente definidos sobre los aparcamientos de disuasión e intercambiadores, recogándose un punto aproximado de localización. Con el objeto de poder llevar a cabo una caracterización y valoración de potenciales impactos se ha ampliado el posible ámbito de implantación, con un diámetro de 370 metros, es decir, una superficie total de 107.466 m². Se prevé una capacidad de 300 plazas en los aparcamientos de disuasión, con una ocupación aproximada de 8.500 m², y unos 10.000 m² en los intercambiadores.

Respecto a las infraestructuras lineales, se ha realizado un *buffer*, de 100 metros a ambos lados sobre la línea recogida en el PIMSIT.

Actuaciones incluidas en los Programas sin incidencia territorial

Las actuaciones incluidas en el resto de Programas no tienen incidencia territorial, si bien la mayoría de ellas tienen incidencia y, por tanto, generan un impacto ambiental, sobre diferentes variables ambientales, especialmente sobre la Calidad del Aire y la Salud Humana.

El apartado 12.1. *Identificación, valoración y signo de los impactos generados por la ordenación*, del Estudio Ambiental Estratégico, caracteriza y valora los potenciales impactos ambientales sobre cada una de las variables ambientales caracterizadas en el apartado 6.1 del Estudio Ambiental Estratégico, tomando como referencia la metodología de Conesa, V. 2010 (Conesa, V. Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental. 4ª Ed. Ediciones Mundi-Prensa. Madrid, España), sobre el cálculo de la “importancia del impacto”.

Sobre cada variable ambiental se determinan los potenciales impactos diferenciando entre las actuaciones con incidencia territorial y las actuaciones sin incidencia territorial, estas últimas asociadas a actuaciones incluidas en Programas sin incidencia territorial, pero con una clara incidencia ambiental, especialmente sobre la Calidad del Aire y la Salud Humana, que tienen, en general, un impacto positivo sobre el medio ambiente.

- Calidad del Aire.

Sobre la contaminación atmosférica, las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto, principalmente en fase de obras, por el incremento de emisiones de partículas de polvo y emisiones de gases de la maquinaria. En fase operativa los impactos están asociados a las emisiones de gases. Las actuaciones sin incidencia territorial recogidas en gran parte de los Programas tienden a reducir las emisiones de gases, teniendo un impacto positivo.

Sobre la contaminación acústica, las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto en fase de obras por el incremento de los niveles de ruido por los movimientos de tierra, uso de maquinaria, etc. En fase operativa, los potenciales impactos están asociados al incremento del tráfico próximos a áreas residenciales. Las actuaciones sin incidencia territorial recogidas en gran parte de los Programas tienden a reducir el tráfico en áreas residenciales, además de fomentar el transporte público reduciendo los desplazamientos en vehículo privado, teniendo un impacto positivo.

- Geología y geomorfología.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto negativo sobre la geología y geomorfología, especialmente en fase de obras, por la necesidad de realizar movimientos de tierra. Se ha determinado el potencial impacto sobre 8 Lugares de Interés Geológico. Las actuaciones sin incidencia territorial no generan impactos sobre la geología y/o geomorfología.

- Hidrología superficial y subterránea.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto negativo sobre la hidrología superficial y subterránea, principalmente en fase de obras. Se ha contabilizado el potencial impacto sobre 24 barrancos y 16 obras de captación de aguas subterráneas. Las actuaciones sin incidencia territorial no generan impactos sobre la hidrología superficial y subterránea.

- Suelos. Capacidad agrológica.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto negativo sobre el suelo, principalmente en fase de obras, por la ocupación directa del mismo, así como sobre cultivos. El Estudio Ambiental Estratégico incluye una tabla con las superficies de cultivo potencialmente afectadas por las diferentes actuaciones con incidencia territorial. Las actuaciones sin incidencia territorial no generan impactos sobre el Suelo.

- Vegetación y flora.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto negativo sobre la vegetación y flora, principalmente en fase de obras, por la eliminación directa de vegetación y potencial afección sobre especies protegidas y hábitats naturales de interés comunitario asociados a la vegetación. Se contabiliza la potencial afección sobre 2 especies en peligro de extinción y 1 vulnerables, además de la potencial afección sobre diferentes hábitats naturales de interés comunitario, principalmente sobre el hábitat 5330. Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos. Las actuaciones sin incidencia territorial no generan impactos sobre la vegetación y flora.

- Fauna.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto negativo sobre la fauna, principalmente en fase de obras, por la eliminación directa de ejemplares de fauna, reducción de nichos ecológicos por la eliminación de la vegetación, afección sobre áreas de nidificación y afección sobre especies protegidas. Se contabiliza el potencial impacto sobre 4 especies en peligro de extinción y 5 vulnerables. En fase operativa, los potenciales impactos están asociados a posibles colisiones de aves con vehículos y afección por el incremento de ruido sobre áreas de nidificación o cría.

Las actuaciones sin incidencia territorial previstas en el PIMSIT tienden a la reducción del uso del vehículo privado y un aumento del transporte público. Esto traerá consigo que se limite la necesidad de ejecución de nuevas infraestructuras viarias a largo plazo, más allá de las que están previstas, teniendo un impacto positivo sobre la fauna.

Por otro lado, al preverse la reducción del uso del vehículo privado, se reducirán los potenciales impactos sobre la avifauna por posibles colisiones y afección sobre áreas de nidificación o cría.

- Espacios Protegidos.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto negativo sobre los Espacios Protegidos por su ocupación directa. Se contabiliza el potencial impacto por ocupación de 3 Espacios Naturales Protegidos, 1 Zona Especial de Conservación y 1 Zona de Especial Protección para las Aves.

Respecto a las actuaciones sin incidencia territorial, entre las actuaciones previstas en el PIMSIT, concretamente dentro del Programa *Regulación, Planeamiento y Financiación*, la actuación A.03. *Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)*, recoge la elaboración de Planes de Movilidad en estos Espacios Protegidos, los que sufren una mayor presión por parte de visitantes, con el objeto de evaluar la capacidad de carga de estos espacios, implementar un modelo de movilidad sostenible que regule el acceso y preserve el entorno natural, sin comprometer los derechos de los residentes y sus actividades económicas y la posibilidad de introducción de medidas económicas como tasas por visita que contribuyan a la financiación de las acciones de conservación y gestión, teniendo un impacto positivo sobre los mismos.

- Paisaje.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto negativo sobre el Paisaje. En fase de obras por afección sobre la geomorfología por los movimientos de tierra, emisiones de partículas de polvo, presencia de maquinaria e impacto por la ejecución de estructuras. En fase operativa los potenciales impactos están asociados a la presencia de nuevas edificaciones y a la fragmentación del territorio.

Las actuaciones sin incidencia territorial recogidas en el PIMSIT tienden a la reducción del uso del vehículo privado, reduciendo las retenciones y el número de vehículos en las carreteras existentes y previstas, siendo un impacto positivo sobre el paisaje.

Además de lo anterior, también traerá consigo que se limite la necesidad de ejecución de nuevas infraestructuras viarias a largo plazo, más allá de las que están previstas, siendo también positivo sobre el Paisaje.

Los Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno), donde se prevé que se regule el tráfico también tendrán una incidencia positiva sobre el Paisaje de estos espacios, reduciendo el número de vehículos y atascos sobre unos espacios de alto valor paisajístico.

Las actuaciones del Programa de Control y Regulación del Vehículo Privado, especialmente en áreas urbanas, contribuirá a la reducción del vehículo privado, mejorando el paisaje urbano, principalmente en el área metropolitana, núcleos urbanos turísticos y Cascos Históricos.

- Patrimonio Cultural.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto negativo sobre el Patrimonio Cultural. Se han contabilizado potenciales afecciones sobre 6 Bienes de Interés Cultural. Además, cabe la posibilidad de que durante las obras se vean afectados yacimientos arqueológicos, elementos etnográficos o edificaciones catalogadas, en caso de que no se realice un inventario por arqueólogo durante los Estudios de Impacto Ambiental o que se afecte a yacimientos arqueológicos que no se hayan inventariado durante las obras.

Algunas de las actuaciones sin incidencia territorial recogidas en el PIMSIT, al gestionar el transporte dentro de Conjuntos Históricos.

- Usos del Suelo.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto negativo sobre el Suelo por la nueva ocupación del mismo.

El PIMSIT, en su conjunto, prevé una disminución del vehículo privado y un incremento del transporte público, lo cual incidirá en que a medio – largo plazo no se demanden nuevas infraestructuras viarias, siendo positivo para no afectar nuevos suelos de interés.

- Población.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto positivo sobre la población, tanto en fase de obras como operativa, por la conservación o mantenimiento de puestos de trabajo.

Gran parte de las actuaciones sin incidencia territorial de los diferentes Programas tienen una incidencia positiva sobre la población, como las expuestas en los Programas de Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo, el Programa de Control y Regulación del Vehículo Privado, el Programa de Promoción de la Movilidad Activa, el Programa de la Movilidad Digital e Innovadora, el Programa de Movilidad Eléctrica o el Programa de Regulación, Planeamiento y Financiación.

- Salud Humana.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto negativo sobre la Salud Humana, principalmente en fase de obras, siendo extensibles las expuestas sobre la Calidad del Aire, Suelos y Paisaje.

En general, todas las actuaciones sin incidencia territorial propuestas en el PIMSIT, donde se potencia el uso del transporte público y la reducción del uso del vehículo privado tienen una incidencia positiva sobre la Salud Humana, especialmente por la reducción de la contaminación atmosférica y acústica, la reducción de la congestión del tráfico, la creación de carriles bici y sendas verdes, así como la mejora del paisaje, en general, con la reducción de la congestión y, de manera especial, sobre Cascos Urbanos, Turísticos y Cascos Históricos.

- Cambio Climático.

Lo recogido sobre la Calidad del Aire, específicamente sobre emisiones de gases, tanto en las actuaciones con incidencia territorial como sin incidencia territorial es extensible a los potenciales impactos sobre el Cambio Climático.

- Riesgos naturales y antrópicos.

Las actuaciones con incidencia territorial conllevan un impacto negativo sobre los Riesgos Naturales, principalmente en fase de obras, por los movimientos de tierra en zonas con una susceptibilidad de riegos por dinámica de vertientes elevado.

Las actuaciones sin incidencia territorial recogidas en el PIMSIT tienden a una reducción de las emisiones de gases, especialmente de CO₂, lo cual supone una contribución a la mitigación del cambio climático y, con ella, a la reducción de riesgos por lluvias torrenciales.

Respecto a los riesgos antrópicos, como se ha expuesto, gran parte de las actuaciones, especialmente las actuaciones del Programa de Mejora y Potenciación del Transporte Público, Programa de Control y Regulación del Vehículo Privado, Programa de Promoción de la Movilidad Activa, Programa de Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora, Programa de Transporte de Mercancías y Programa de Regulación, Planeamiento y Financiación, tienden a una reducción del uso del vehículo privado y un incremento del uso del transporte público, reduciendo la congestión y, con ello, la siniestrabilidad.

Respecto a la interacción entre efectos, la puesta en marcha del PIMSIT, donde se potencia el transporte público y se prevé una reducción del uso del vehículo privado, tendrá como consecuencia que no sea necesario proyectar y ejecutar nuevas infraestructuras viarias para el vehículo privado, siendo positivo, a largo plazo, sobre todas las variables ambientales analizadas por la ejecución de nuevas infraestructuras asociadas al transporte privado. Por otro lado, la puesta en marcha del PIMSIT, una vez se hayan implementado las actuaciones que se recogen en los diferentes programas supondrá que se mejora la Calidad del Aire, tanto atmosférica como acústica, siendo beneficioso para la Salud Humana. Además, se mejorará el Paisaje, tanto a nivel insular como sobre los principales núcleos urbanos y turísticos, al reducir el volumen de vehículos privados y las congestiones, teniendo un impacto asociado sobre la Salud Humana, los Espacios Protegidos y el Patrimonio Cultural.

En general, la puesta en marcha del PIMSIT prevé una incidencia positiva sobre la mayor parte de las variables ambientales, a pesar de las potenciales afecciones por las actuaciones con incidencia territorial.

4.8.2 Medidas ambientales

Se incluirán las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente derivado de la aplicación del PIMSIT, incluyendo, en su caso, aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo. Entre otras se incluirán las siguientes:

- Medidas para garantizar la integridad y funcionalidad de los cauces, en caso de previsión de actuaciones con implantación territorial.
- Medidas para garantizar la conservación de las áreas protegidas legalmente, en caso de previsión de infraestructuras de transporte que puedan tener incidencia en ellas.
- Medidas para mejorar la movilidad en el interior de los espacios naturales protegidos (Anaga, Teno, etc.)
- Medidas para evitar la fragmentación de hábitats y reducir la afección sobre hábitats de interés comunitario situados fuera de Red Natura 2000, en caso de previsión de infraestructura de transporte que ocasionen estos efectos.
- Medidas dirigidas a la mejora de la calidad del paisaje urbano y de integración paisajística cuando se trate de la previsión de instalaciones e infraestructuras de transporte previstos por el plan.
- Medidas de ahorro y eficiencia energética en materia de iluminación, en caso de previsión de infraestructuras de transporte público.
- Medidas para la mitigación del cambio climático, incluyendo la previsión de instalaciones de producción de energías renovables en las infraestructuras de transporte que prevé el plan.

Por la naturaleza y carácter del plan, el PIMSIT establecerá en su esfera de actuación medidas de carácter sectorial en materia de movilidad que tienen una incidencia positiva desde el punto de vista ambiental, como es el caso de:

- El establecimiento, en su caso, de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en el ámbito de actuación que corresponda a este plan.
- Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público y de cara a facilitar la integración multimodal.
- Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero.
- Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo que conecten los espacios verdes urbanos con las grandes áreas verdes interurbanas cuando éstas tengan un ámbito de servicio comarcal o insular, incluyendo en su caso la conexión con espacios naturales protegidos.
- Medidas para reducir la congestión del tráfico en las carreteras insulares y su impacto sobre el bienestar de los ciudadanos.
- Medidas para mejorar la calidad del aire y los niveles de contaminación acústica en los espacios urbanos y en las áreas cercanas a las carreteras insulares como resultado del tránsito de vehículos privados.

Como se expondrá en el subapartado 5.5 del presente Documento Resumen, las consideraciones del subapartado 6.2 de la Declaración Ambiental Estratégica, que supuso que se modificase el subapartado 12.2 del EsAE, conllevan que se modifique parte del texto que se incluye a continuación, entre ellas la solicitud de renombrar el subapartado 12.2 *Medidas Ambientales* por *Criterios y orientaciones de integración ambiental* o la modificación del término *medidas ambientales* por *criterios de integración ambiental*.

El subapartado 12.2. *Criterios y orientaciones de integración ambiental*, del Estudio Ambiental Estratégico, recoge los criterios de integración ambiental sobre cada una de las variables ambientales para las actuaciones con y sin incidencia territorial, si bien, estas últimas se configuran en sí mismas, en su mayoría, tienen un impacto positivo sobre diferentes variables ambientales.

Respecto a las medidas sobre actuaciones con incidencia territorial, se debe tener en cuenta la escala y el carácter estratégico del PIMSIT, lo cual condiciona en algunos casos la determinación de la propuesta de criterios de integración ambiental sobre actuaciones puntuales, que deberán ser detalladas y desarrolladas en documentos específicos de carácter ambiental sobre los Proyectos que se redacten, ya sea en Documentos Ambientales propios de la Evaluación de Impacto Ambiental simplificada o en Estudios de Impacto Ambiental propios de la Evaluación de Impacto Ambiental ordinaria.

En las actuaciones con incidencia territorial, se diferencia entre:

- Actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, donde se proponen criterios más generales.
- Actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en Proyectos Básicos o Constructivos, donde se proponen criterios más detallados, diferenciando la fase de obras y fase de explotación.

La sujeción al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, en aplicación de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero*, publicada en el BOE nº294, de 6 de diciembre de 2019, de las actuaciones con incidencia ambiental, incide en la protección ambiental, pues los diferentes documentos ambientales a elaborar, ya sea Estudio de Impacto Ambiental o Documento Ambiental, determinarán de manera precisa los potenciales impactos ambientales, propondrán medidas protectoras, correctoras y compensatorias, en su caso, e incluirán un Programa de Vigilancia Ambiental para garantizar que las medidas propuestas se cumplen, así como la aplicación de otras medidas sobre impactos ambientales que

no se han detectado , tanto en fase de obras como en fase de explotación y, en su caso, en fase de cese o desmantelamiento.

A continuación se expone la normativa ambiental aplicable a las diferentes actuaciones con incidencia ambiental.

Intercambiadores y aparcamientos de disuasión

El Anexo II de la citada Ley. Proyectos sometidos a la evaluación ambiental simplificada regulada en el título II, capítulo II, sección 2.ª, incluye en el Grupo 7. *Proyectos de Infraestructuras:*

a) Proyectos de urbanizaciones, incluida la construcción de centros comerciales y aparcamientos

Teniendo en cuenta lo anterior, tanto los Intercambiadores como los Aparcamientos de Disuasión deberán someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificado, siendo necesaria la elaboración del Documento Ambiental con el contenido que determina el artículo 45.1 de la Ley 21/2013.

2ª Calzada del tramo de Anillo Insular entre Erques – Santiago del Teide y Cierre del Anillo Insular entre Los Realejos – La Guancha

El Anexo I de la citada Ley. Proyectos sometidos a la evaluación ambiental ordinaria regulada en el título II, capítulo II, sección 1.ª, incluye en el Grupo 6. *Proyectos de Infraestructuras:*

a) Carreteras:

1.º Construcción de autopistas, autovías y carreteras multicarril de nuevo trazado.

2.º Ampliación o acondicionamiento de carreteras convencionales existentes que impliquen su transformación en autopistas, autovías o carreteras multicarril, de tal manera que el tramo de carretera ampliado y/o acondicionado alcance o supere los 10 km, en una longitud continuada.

Teniendo en cuenta lo anterior, deberán someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario, siendo necesaria la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental con el contenido que determina el artículo 35.1 y el Anexo VI de la citada Ley.

Ampliación de la Línea 1 del Tranvía hasta Los Rodeos

El Anexo II de la citada Ley. Proyectos sometidos a la evaluación ambiental simplificada regulada en el título II, capítulo II, sección 2.ª, incluye en el Grupo 7. *Proyectos de Infraestructuras:*

a) Tranvías, metros aéreos y subterráneos, líneas suspendidas o líneas similares de un determinado tipo, que sirvan exclusiva o principalmente para el transporte de pasajeros.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Proyecto de ampliación de la Línea del Tranvía hasta Los Rodeos deberá someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificado, siendo necesaria la elaboración del Documento Ambiental con el contenido que determina el artículo 45.1 de la Ley 21/2013.

Sobre estas actuaciones con incidencia territorial, teniendo en cuenta que deberán someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se realiza una propuesta general de criterios de integración ambiental, en base a los potenciales impactos detectados en el apartado anterior.

Sobre las actuaciones sin incidencia territorial, la ordenación propuesta en el propio PIMSIT, así como las actuaciones que incluye, constituyen, en la mayoría de los casos, un impacto positivo, como se expuso en el apartado de efectos ambientales.

- Calidad del Aire.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, se proponen criterios generales, como la selección de Alternativas en

los trazados lineales o en las áreas donde se pretendan implantar aparcamientos de disuasión o intercambiadores que limiten los movimientos de tierra o alejados de núcleos población.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyen en Proyectos Básicos o Constructivos se proponen criterios, principalmente en fase de obras, para reducir las emisiones de partículas de polvo y gases, como la administración de riegos periódicos durante los movimientos de tierra o el control de la maquinaria.

Respecto a las actuaciones sin incidencia territorial, el PIMSIT incluye una gran cantidad de actuaciones que inciden positivamente sobre la Calidad del Aire, tanto sobre la contaminación atmosférica como acústica. Por otro lado, el modelo de ordenación del PIMSIT, como se justificó en el subapartado de Resultado de los indicadores, reducirá las emisiones de gases, tanto en el horizonte 2035 como 2045 y acústicas en el horizonte 2035. En el horizonte 2045 se prevé un ligero incremento respecto al modelo CERO-DN

- Geología y/o geomorfología.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, se proponen criterios generales, como la selección de Alternativas en los trazados lineales o en las áreas donde se pretendan implantar aparcamientos de disuasión o intercambiadores que limiten los movimientos de tierra (desmontes y terraplenes) y evite la afección sobre hitos de interés geológico y/o geológico, especialmente Lugares de Interés Geológico.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyen en Proyectos Básicos o Constructivos se proponen criterios, principalmente en fase de obras, para reducir los potenciales impactos, como la especial precaución sobre Lugares de Interés Geológico y la reutilización de los materiales excavados en la propia obra.

De manera general, las actuaciones propuestas en el PIMSIT, así como el Modelo de Ordenación propuesto, reducirán la necesidad de ejecución de nuevas infraestructuras, especialmente viarias, al fomentar el incremento de los viajes en transporte público, tienen un impacto positivo sobre la geología y/o geomorfología.

- Hidrología superficial y subterránea.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, se proponen criterios generales, como la selección de Alternativas en los trazados lineales o en las áreas donde se pretendan implantar aparcamientos de disuasión o intercambiadores que eviten, siempre que sea posible, la afección directa sobre cauces de barrancos y obras de captación de aguas subterráneas, la delimitación viaductos y obras de drenaje transversal en los cruces con barrancos, a la escala del Plan, incluyendo cálculo, sobre estas últimas, de su dimensionamiento (T=500 años).

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyen en Proyectos Básicos o Constructivos se proponen criterios, principalmente en fase de obras, como la no ocupación de los cauces o márgenes de barrancos por parte de los intercambiadores o aparcamientos de disuasión, la inclusión de redes separativas de drenaje y saneamiento.

De manera general, las actuaciones propuestas en el PIMSIT, así como el Modelo de Ordenación propuesto, reducirán la necesidad de ejecución de nuevas infraestructuras, especialmente viarias, al fomentar el incremento de los viajes en transporte público, tienen un impacto positivo sobre la hidrología superficial y subterránea.

- Suelos. Capacidad agrológica.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, se proponen criterios generales, como la selección de Alternativas en los trazados lineales o en las áreas donde se pretendan implantar aparcamientos de disuasión o intercambiadores que eviten, siempre que sea posible, la afección directa sobre parcelas de cultivo en explotación o suelos con alto potencial agrológico.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyen en Proyectos Básicos o Constructivos se proponen criterios, principalmente en fase de obras, como evitar, siempre que sea posible, la afección sobre parcela de cultivo en explotación o la reutilización de la tierra vegetal.

De manera general, las actuaciones propuestas en el PIMSIT, así como el Modelo de Ordenación propuesto, reducirán la necesidad de ejecución de nuevas infraestructuras, especialmente viarias, al fomentar el incremento de los viajes en transporte público, tienen un impacto positivo sobre los suelos con capacidad agrológica.

- Vegetación y flora.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, se proponen criterios generales, como la selección de Alternativas en los trazados lineales o en las áreas donde se pretendan implantar aparcamientos de disuasión o intercambiadores que eviten, siempre que sea posible, la afección directa sobre restos de vegetación potencial, hábitats naturales de interés comunitario asociados a la vegetación y áreas con presencia de especies protegidas; la delimitación, a la escala del Plan, de áreas con presencia de especies exóticas invasoras afectadas; la propuestas de trasplantes sobre especies protegidas o la delimitación de áreas que puedan ser revegetadas, incluyendo una propuesta de especies autóctonas, propias del piso bioclimático.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyen en Proyectos Básicos o Constructivos se proponen criterios, principalmente en fase de obras, como la necesidad de realizar un exhaustivo inventario de flora previo a las obras, el trasplante de especies protegidas, la eliminación de especies exóticas o las revegetaciones de desmontes, taludes y emboquilles de túneles.

De manera general, las actuaciones propuestas en el PIMSIT, así como el Modelo de Ordenación propuesto, reducirán la necesidad de ejecución de nuevas infraestructuras, especialmente viarias, al fomentar el incremento de los viajes en transporte público, tienen un impacto positivo sobre la vegetación y flora.

- Fauna.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, se proponen criterios generales, como la selección de Alternativas en los trazados lineales o en las áreas donde se pretendan implantar aparcamientos de disuasión o intercambiadores que eviten, siempre que sea posible, la afección a especies protegidas de fauna, especialmente áreas de nidificación y cría de aves e insectos en peligro de extinción.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyen en Proyectos Básicos o Constructivos se proponen criterios, principalmente en fase de obras, como la necesidad de realizar un exhaustivo inventario de fauna, la no ejecución de obras en periodo de nidificación y cría en caso de que se localicen áreas de nidificación o cría o la traslocación de invertebrados protegidos que puedan verse afectados.

De manera general, las actuaciones propuestas en el PIMSIT, así como el Modelo de Ordenación propuesto, reducirán la necesidad de ejecución de nuevas infraestructuras, especialmente viarias, al fomentar el incremento de los viajes en transporte público, tienen un impacto positivo sobre la fauna.

- Espacios Protegidos.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, se proponen los siguientes criterios:

- Los aparcamientos de disuasión en la TF-1 de Fasnia y Guaza se localizarán fuera del Sitio de Interés Científico Acanilado de la Hondura (T-37) y Monumento Natural Montaña de Guaza (T-22), respectivamente, siendo el primero de ellos también espacio Red Natura 2000, Zona Especial de Conservación Acanilado de la Hondura (109_TF) y el segundo Zona de Especial Protección para las Aves Rasca y Guaza (ES0000345). Asimismo, el

aparcamiento de disuasión en la TF-5 Los Realejos-Longuera, se localizará fuera del Monumento Natural Montaña de los Frailes (T-27).

- Los Planes de Movilidad que se redacten sobre Espacios Protegidos (El Teide, Anaga y Teno) evitarán, siempre que sea posible, nuevas ocupaciones de suelo, ya sea para aparcamientos, apartaderos u otros. En el caso de que sea estrictamente necesaria su inclusión, se priorizarán áreas con los menores valores naturales posibles.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyen en Proyectos Básicos o Constructivos se proponen criterios, principalmente en fase de obras, como la no ocupación de Espacios Protegidos por los aparcamientos de disuasión.

La implementación del PIMSIT prevé una reducción de los viajes en vehículo privado en el horizonte 2035, lo cual puede redundar en una reducción de los vehículos privados en Espacios Protegidos.

Por otro lado, como se expuso en el subapartado de efectos ambientales sobre Espacios Protegidos, el PIMSIT incluye entre sus actuaciones la elaboración de Planes de Movilidad en Espacios Protegidos (El Teide, Anaga y Teno), los que sufren una mayor presión por parte de visitantes, con el objeto de evaluar la capacidad de carga de estos espacios, implementar un modelo de movilidad sostenible que regule el acceso y preserve el entorno natural, sin comprometer los derechos de los residentes y sus actividades económicas y la posibilidad de introducción de medidas económicas como tasas por visita que contribuyan a la financiación de las acciones de conservación y gestión, reduciendo los potenciales impactos negativos sobre la actual presión de vehículos y visitantes que soportan estos Espacios.

- Paisaje.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, son de aplicación los criterios expuestos sobre *Calidad del Aire*, concretamente sobre las emisiones de partículas de polvo, sobre la *Geología y geomorfología*, *Hidrología superficial y subterránea*, *Suelo*. *Capacidad agrológica*. *Vegetación y flora y Espacios Protegidos*.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyen en Proyectos Básicos o Constructivos se proponen criterios, principalmente en fase de obras, siendo extensibles las que se proponen sobre *Calidad del Aire*, concretamente sobre las emisiones de partículas de polvo, sobre la *Geología y geomorfología*, *Hidrología superficial y subterránea*, *Suelo*. *Capacidad agrológica*. *Vegetación y flora y Espacios Protegidos*, además de otras como la ejecución de desmontes que puedan ser revegetados o la inclusión en el diseño de las edificaciones de aspectos paisajísticos.

De manera general, las actuaciones propuestas en el PIMSIT, así como el Modelo de Ordenación propuesto, reducirán la necesidad de ejecución de nuevas infraestructuras, especialmente viarias, al fomentar el incremento de los viajes en transporte público, tienen un impacto positivo sobre el paisaje.

Como se expuso en el subapartado de *Resultados de la Modelización*, se prevé una reducción de los viajes en vehículo privado en el horizonte 2035, teniendo un impacto positivo sobre el paisaje.

Además de lo anterior, el PIMSIT incluye actuaciones para reducir el uso del vehículo privado y una mejor ordenación del transporte de mercancías en los principales núcleos urbanos y Conjuntos Históricos, además de el fomento de vías verdes, lo cual mejorará el paisaje urbano.

Por último, la elaboración de Planes de Movilidad en los principales Espacios Protegidos también tendrá un impacto positivo sobre el paisaje.

- Patrimonio Cultural.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, se proponen criterios generales, como la selección de Alternativas en los trazados lineales o en las áreas donde se pretendan implantar aparcamientos de disuasión o intercambiadores, siempre que sea posible, fuera de Bienes de Interés Cultural. En el caso de que sea

estrictamente necesario su paso o ubicación dentro de Bienes de Interés Cultural se evitará la afección sobre los valores culturales que lo conforman, e incluirán determinaciones para su integración dentro del BIC, siendo preceptivo informe favorable del Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Tenerife.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyen en Proyectos Básicos o Constructivos se proponen criterios sobre los Bienes de Interés Cultural, principalmente en fase de obras, como la necesidad de realizar un análisis de los potenciales impactos, debiendo proponer las criterios de integración ambiental para paliar los potenciales impactos, además de dar cumplimiento a los Planes Especiales de los Conjuntos Históricos y cumplir con todas las medidas que determine el Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Tenerife, la necesidad de realizar estudios de patrimonio cultural sobre las infraestructuras lineales, aparcamientos de disuasión e intercambiadores.

Sobre las actuaciones sin incidencia territorial, el PIMSIT incluye diferentes actuaciones con incidencia positiva sobre el Patrimonio Cultural.

- Usos del Suelo.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, son de aplicación los criterios expuestos sobre la *Geología y geomorfología, Hidrología superficial y subterránea, Suelo. Capacidad agrológica. Vegetación y flora, Espacios Protegidos y Patrimonio Cultural*.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial son de aplicación los criterios propuestas sobre la *Geología y geomorfología, Hidrología superficial y subterránea, Suelo. Capacidad agrológica. Vegetación y flora, Espacios Protegidos y Patrimonio Cultural*.

De manera general, las actuaciones propuestas en el PIMSIT, así como el Modelo de Ordenación propuesto, reducirán la necesidad de ejecución de nuevas infraestructuras, especialmente viarias, al fomentar el incremento de los viajes en transporte público, tienen un impacto positivo sobre los Usos del Suelo.

- Población.

Los impactos previstos son positivos.

- Salud humana.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, son de aplicación los criterios expuestos sobre *Calidad del Aire*, concretamente sobre las emisiones de partículas de polvo, sobre la *Geología y geomorfología, Hidrología superficial y subterránea, Suelo. Capacidad agrológica. Vegetación y flora, Espacios Protegidos y Paisaje*.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyen en Proyectos Básicos o Constructivos son de aplicación los criterios propuestos sobre *Calidad del Aire*, concretamente sobre las emisiones de partículas de polvo, sobre la *Geología y geomorfología, Hidrología superficial y subterránea, Suelo. Capacidad agrológica. Vegetación y flora, Espacios Protegidos y Paisaje*.

Como se expuso en el subapartado de efectos ambientales sobre la Población, el PIMSIT incluye diferentes actuaciones con incidencia positiva sobre la Salud humana, principalmente por el fomento y potenciación del transporte público y otros modos no motorizados y la reducción del vehículo privado.

- Cambio climático.

Tras la toma en consideración de uno de los informes emitidos sobre el Estudio Ambiental Estratégico que se presentó junto al Documento de Aprobación Inicial, se incluyen criterios sobre las actuaciones con incidencia territorial tendentes a la mitigación y adaptación al cambio climático, tanto en fase de planificación, fase de obras y fase operativa, sobre esta última, una serie de criterios de resiliencia frente al cambio climático.

El Modelo de Ordenación propuesto, tanto en el escenario 2035 como 2045 prevé una reducción de las emisiones de CO₂ respecto a la Alternativa CERO-DN, teniendo un impacto positivo.

Por otro lado, lo comentado sobre la *Calidad del Aire*, exclusivamente sobre emisiones de gases, es extensible al Cambio Climático, incluyendo el PIMSIT una gran cantidad de actuaciones tendentes a reducir las emisiones de gases, especialmente de CO₂, principal gas de efecto invernadero.

- Riesgos naturales y antrópicos.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico, sectoriales o de movilidad, se proponen criterios generales, como la selección de Alternativas en los trazados lineales o en las áreas donde se pretendan implantar aparcamientos de disuasión o intercambiadores, siempre que sea posible, que eviten áreas con riesgo Alto o Muy Alto de dinámica de vertientes y Áreas con Riesgo Potencial Significativo (ARPSIs), tanto fluvial como costero.

Sobre las actuaciones con incidencia territorial que se incluyen en Proyectos Básicos o Constructivos se proponen criterios, como el tener en cuenta de manera especial las zonas con riesgo de vertientes moderado, alto y muy alto, debiendo adoptar las medidas oportunas para reducir el potencial riesgo, sobre todo durante los movimientos de tierra.

Como se expuso en el subapartado de efectos sobre los Riesgos Naturales y Antrópicos, muchas de las actuaciones previstas en el PIMSIT tienden a una reducción de las emisiones de gases, especialmente de CO₂, lo cual supone una contribución a la mitigación del cambio climático y, con ella, a la reducción de riesgos por lluvias torrenciales.

Respecto a los riesgos antrópicos, gran parte de las actuaciones tienden a la reducción del uso del vehículo privado, reduciendo la congestión y, con ello, la siniestrabilidad, además de reducir el potencial riesgo por accidentes en vías por las que se transportan mercancías y productos peligrosos.

4.8.3 Valoración final de los impactos generados por la ordenación

Una vez establecidas las medidas protectoras o correctoras para corregir o atenuar los impactos generados por la ordenación que han sido identificados en los apartados anteriores se procederá a determinar la valoración final de los mismos, cuestión que constituye el resultado final de la evaluación ambiental del PIMSIT.

El apartado 12.3. *Valoración final de los impactos generados por la ordenación*, del Estudio Ambiental Estratégico, incluye una tabla donde se muestra la valoración final, tras la propuesta de medidas protectoras y correctoras, de los impactos generados por la ordenación.

Tabla 15. Valoración global de los impactos generados por la ordenación

Variable ambiental	Valoración
Calidad del Aire	Positivo Moderado
Geodiversidad. Geología y geomorfología	Negativo Compatible
Hidrología superficial y subterránea	Negativo Compatible
Suelos. Capacidad agrológica	Negativo Compatible
Vegetación y flora	Negativo Compatible
Fauna	Negativo Compatible
Espacios Protegidos	Positivo Moderado
Paisaje	Positivo Compatible
Patrimonio Cultural	Negativo Compatible
Usos del Suelo	Negativo Compatible
Población	Positivo Moderado
Salud Humana	Positivo Moderado
Cambio climático	Positivo Moderado
Riesgos naturales y antrópicos	Positivo Compatible

La valoración final se considera **Positivo Moderado**. Esta valoración se justifica en que todas las actuaciones con incidencia territorial analizadas se recogerán en instrumentos de planeamiento territorial o urbanístico que desarrollen el PIMSIT, o se desarrollarán a través de Proyectos Básico o Constructivo, debiendo someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica, ya sea en su modalidad ordinaria o simplificada, o al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, ya sea a través del procedimiento simplificado u ordinario, respectivamente. De esta manera, los Estudios Ambientales Estratégicos o Documentos Ambientales Estratégicos que se elaboren sobre instrumentos de planeamiento territorial o urbanístico que desarrollen el PIMSIT deberán analizar con mayor detalle, teniendo en cuenta la escala de los mismos, los potenciales impactos sobre el medio ambiente, así como proponer medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias más detalladas, siempre teniendo en cuenta los criterios de integración ambiental que se recogen en el presente EsAE.

Por otro lado, los Documentos Ambientales o Estudios de Impacto Ambiental que se redacten sobre los Proyectos Básicos o Constructivos deberán analizar de manera pormenorizada y con mayor nivel de detalle que los instrumentos de planeamiento territorial o urbanístico, tras la realización de un exhaustivo inventario ambiental, los potenciales impactos tanto en fase de obras como operativa de los diferentes Proyectos, y propondrán medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias para eliminar o, al menos, reducir estos potenciales impactos, incluyendo además su propio Programa de Vigilancia Ambiental. Lo anterior tiene como consecuencia que las potenciales afecciones sobre las diferentes variables ambientales de estas actuaciones, reducida a la escala insular del PIMSIT, a pesar de ser negativas, tengan un peso reducido sobre la propuesta de Modelo de Ordenación.

Por otro lado, se debe tener en cuenta que en el análisis de potenciales impactos, en las actuaciones con incidencia territorial, al no disponer de un área clara donde implantar las mismas, se ha analizado una superficie muchísimo mayor a las necesidades de proyecto, por lo que muchos de los efectos incluidos sobre las diferentes variables ambientales serán inferiores.

Además de lo anterior, el presente EsAE incluye una batería de criterios de integración ambiental a aplicar sobre las actuaciones con incidencia territorial, con el objeto de reducir los potenciales impactos negativos, a

pesar de tratarse de criterios de integración ambiental generales, dada la escala del PIMSIT y la indeterminación de los ámbitos de actuación.

El Modelo de Ordenación del PIMSIT y las actuaciones que se incluyen en los diferentes programas tienen una incidencia positiva sobre gran parte de las variables ambientales, especialmente sobre la Calidad del Aire, Paisaje, Espacios Protegidos, Población, Salud Humana, Cambio Climático y Riesgos Naturales y Antrópicos, dando cumplimiento a los objetivos del PIMSIT, que no es otro que fomentar y potenciar el transporte público, asegurando los objetivos de sostenibilidad, accesibilidad y eficiencia.

4.8.4 Valoración del proceso de evaluación

Este apartado tiene como finalidad realizar una valoración final del proceso y resultado de la evaluación ambiental de la propuesta de ordenación, justificando la oportunidad de la metodología empleada, manifestando las dificultades encontradas (deficiencias técnicas, ausencia de estudios o de datos específicos, experiencias, etc.), exponiendo las carencias el proceso –si las hubiere- y los criterios o soluciones adoptadas para suplir los problemas detectados.

La evaluación ambiental estratégica se configura como un procedimiento que se va enriqueciendo a medida que evoluciona el Plan, la definición de Alternativas de Ordenación y, más concretamente, el Modelo de Ordenación del instrumento de planeamiento. Ambientalmente, el proceso de evaluación ambiental estratégico, en su modalidad ordinaria, además de lo expuesto anteriormente respecto al instrumento de planeamiento, evoluciona desde la elaboración del Documento Inicial y su sometimiento a Consultas a las administraciones implicadas y público interesado, la elaboración del Documento de Alcance para la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico por parte del Órgano Ambiental. El Estudio Ambiental Estratégico del PIMSIT ha sido objeto de 2 procesos de Información Pública y Consultas a las administraciones implicadas y público interesado, una con el documento de Avance y otra con el documento de Aprobación Inicial. Los informes y alegaciones recibidas han enriquecido el proceso de evaluación, fortaleciendo el EsAE.

La emisión de la Declaración Ambiental Estratégica por parte del Órgano Ambiental no puede considerarse como la fase final del proceso de evaluación. Las consideraciones que se recogen en el mismo para incorporar al EsAE contribuyen a la mejora del proceso de evaluación ambiental, dándole mayor robustez al EsAE definitivo.

El presente subapartado se amplía, teniendo en cuenta lo dispuesto en el subapartado 6.1. *En relación con las actuaciones con incidencia territorial*, de la Declaración Ambiental Estratégica.

El subapartado 12.4. *Valoración del proceso de evaluación*, del Estudio Ambiental Estratégico, justifica el proceso de evaluación, además de justificar que no se han generado dificultades para la redacción del EsAE, más allá de la escala del PIMSIT y la indeterminación de la localización concreta de las actuaciones con incidencia territorial, lo cual ha supuesto tener que analizar superficies más amplias para poder determinar los potenciales impactos de estas actuaciones.

Como se recoge en el subapartado 6.1 de la Declaración Ambiental Estratégica que se expondrá en el subapartado 5.5 del presente Documento Resumen, conviene recalcar, a pesar de haber sido mencionado en diferentes apartados del EsAE, que la inclusión de las actuaciones con incidencia territorial en el Modelo de Ordenación no tiene otro significado más allá de considerar que son estratégicamente compatibles con el sistema de movilidad insular propuesto.

Esta consideración no equivale, por sí sola, a interpretar que el Plan aprueba definitivamente su aprobación o localización, autoriza su construcción, compromete su financiación o determina la obligatoriedad de su ejecución. Tampoco sustituye a los instrumentos territoriales, urbanísticos o sectoriales ni a los proyectos que deban tramitarse con posterioridad, los cuales deberán someterse, cuando proceda, al procedimiento de evaluación ambiental que sea aplicable.

El sistema de evaluación ambiental escalonada o en cascada previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece que la evaluación debe efectuarse en los distintos niveles de planificación y decisión atendiendo al grado de definición alcanzado en cada uno de ellos, evitando duplicidades, pero asegurando que todos los efectos ambientales significativos sean convenientemente evaluados. En consecuencia, corresponde al PIMSIT analizar el modelo insular de movilidad, sus alternativas razonables y los efectos estratégicos, acumulativos y sinérgicos que puedan identificarse en su actual escala de definición, mientras que los instrumentos y proyectos posteriores deberán completar y concretar dicha evaluación respecto de los aspectos que solo puedan determinarse adecuadamente cuando se definan con mayor precisión la localización, el trazado, las dimensiones, las características técnicas y las condiciones de ejecución y explotación de cada actuación.

Teniendo en cuenta lo anterior, la emisión de la Declaración Ambiental Estratégica no supone un aval ambiental individualizado de las infraestructuras incluidas en el Modelo de Ordenación ni prejuzga su viabilidad ambiental definitiva. La evaluación realizada se limita a los efectos que pueden ser identificados y valorados razonablemente en la escala estratégica y con el grado de definición actual del PIMSIT, sin que pueda interpretarse como una autorización ambiental anticipada ni como una presunción favorable respecto de su futura ejecución.

A medida que cada actuación alcance un mayor grado de concreción, deberá evaluarse de forma actualizada y proporcionada a su nivel de desarrollo.

Finalmente, la decisión de promover y ejecutar cada actuación concreta deberá justificarse atendiendo, entre otros factores, a su estado de tramitación y madurez técnica, la evolución de la demanda, su funcionalidad dentro del sistema multimodal, la disponibilidad presupuestaria, su viabilidad técnica y sus efectos territoriales y ambientales, sin perjuicio de la obtención de las autorizaciones y pronunciamientos ambientales que resulten legalmente exigibles.

4.9 Programa de Vigilancia Ambiental

En el programa de vigilancia ambiental se describirán las medidas previstas para el seguimiento de las repercusiones y determinaciones del Plan Insular de Movilidad. Se deberán definir los indicadores adecuados de seguimiento, su periodicidad y el organismo responsable de su ejecución.

El apartado 13. Programa de Vigilancia Ambiental, del Estudio Ambiental Estratégico, describe el Programa de Vigilancia Ambiental.

Como se ha expuesto en apartados anteriores, teniendo en cuenta la escala y el carácter estratégico del PIMSIT, el Programa de Vigilancia Ambiental se desarrolla, básicamente, a través de una serie de indicadores que puedan ser medibles de manera relativamente sencilla por la administración competente, y sobre los que se pueda realizar un seguimiento continuo, que aporte datos objetivos de interés desde el punto de vista ambiental.

Es decir, no se incluye el seguimiento de criterios de integración ambiental de carácter puntual, actuaciones con incidencia territorial, siendo el Estudio Ambiental Estratégico o Documento Ambiental Estratégico que se redacta sobre instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico que desarrollen el PIMSIT y, de manera especial, el Documento Ambiental o el Estudio de impacto Ambiental que se redacten junto a los Proyectos Básicos o Constructivos sobre estas actuaciones, los que incluyan un Programa de Vigilancia Ambiental específico donde se recoja el seguimiento ambiental tanto en fase de obras como en fase de explotación u operativa.

Las actuaciones previstas en el PIMSIT, muchas de las cuales tienen incidencia ambiental, incluyen un seguimiento y evaluación, con indicadores de seguimiento y mecanismo de evaluación, por lo que gran parte de los indicadores de seguimiento ambiental ya los recoge el propio PIMSIT.

Los indicadores con incidencia ambiental incluidos en las actuaciones de los diferentes programas también incluyen su descripción, periodicidad de seguimiento y responsables

En el Estudio Ambiental Estratégico se incluyen sobre qué variables ambientales tienen incidencia cada uno de los indicadores que recoge el PIMSIT.

Además de estos indicadores, el Estudio Ambiental Estratégico incluye una serie de indicadores ambientales no incluidos en las actuaciones del PIMSIT, pero que se consideran de interés.

Tabla 16. Indicadores con incidencia ambiental no incluidos en las actuaciones del PIMSIT

Indicador de seguimiento	Descripción	Periodicidad de seguimiento	Organismo
Evolución de emisiones de gases y partículas	Análisis de la evolución de las emisiones medias anuales de gases y partículas en las Estaciones de Calidad del Aire del Gobierno de Canarias	Anual, a partir del informe resumen anual elaborado por el Gobierno de Canarias	Cabildo Insular de Tenerife
Nº de aparcamientos de disuasión e intercambiadores con instalación de placas fotovoltaicas	Instalación de placas fotovoltaicas sobre edificaciones en los aparcamientos de disuasión e intercambiadores o en las pérgolas de las plazas de aparcamiento, en su caso	Anual	Cabildo Insular de Tenerife
Población afectada por el ruido de carreteras	Población afectada por niveles de ruido superiores a los legalmente establecidos en carreteras insulares	Quinquenal, a partir de los resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido	Cabildo Insular de Tenerife
Actuaciones contra el ruido	Nº de actuaciones implantadas para reducir la población afectada por niveles de ruido superiores a los legalmente establecidos en carreteras insulares	Quinquenal, a partir de actuaciones acometidas por el Gobierno de Canarias o por el propio Cabildo Insular de Tenerife	Cabildo Insular de Tenerife
Parque de vehículos	Evolución del parque de vehículos según tipo de vehículo y energía del motor	Anual, a partir de datos del ISTAC	Cabildo Insular de Tenerife
Km de carriles bici	Evolución de la longitud de km de carriles bici a escala insular	Anual	Cabildo Insular de Tenerife
Km de corredores verdes	Evolución de la longitud de km de corredores verdes a escala insular	Anual, a partir de los datos que aporten los municipios	Cabildo Insular de Tenerife

Además de lo anterior, se incluye el siguiente indicador de seguimiento solicitado en la Declaración Ambiental Estratégica.

- Cada instrumento de planificación o proyecto que desarrolle actuaciones del PIMSIT incorporará una matriz de trazabilidad y cumplimiento de los criterios ambientales que le resulten aplicables. Esta matriz deberá identificar, al menos, el instrumento o actuación afectada; el criterio ambiental del PIMSIT; la forma en que dicho criterio se integra en el plan o proyecto que corresponda; la medida concreta resultante; el órgano o entidad responsable de su ejecución y control; y el correspondiente indicador o evidencia verificable de cumplimiento.

4.10 Resumen no técnico

Se aportará un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.

El apartado 14 del Estudio Ambiental Estratégico incluye el Resumen no Técnico, el cual expone de forma sucinta el contenido completo del mismo, en términos fácilmente entendibles, actualizado, tras la emisión de la Declaración Ambiental Estratégica por parte del Órgano Ambiental.

5 Adecuación del Estudio Ambiental Estratégico a los informes emitidos y su toma en consideración

El presente apartado se amplía, incluyendo un subapartado nuevo que analiza la Declaración Ambiental Estratégica, y su toma en consideración.

5.1 Consulta pública inicial

La consulta pública inicial del PIMSIT llevada a cabo a través de la plataforma de participación del Cabildo (<https://cabildoabierto.tenerife.es>) y que se ha prolongado durante un mes, entre el 29 de diciembre del 2021 y el 29 enero de 2022³.

De acuerdo a lo previsto en el artículo 102.3 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, en la consulta pública se ha recabó la opinión de la ciudadanía y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas, acerca de los problemas que se pretenden solucionar con el Plan, la necesidad y oportunidad de su regulación, los objetivos que se persiguen y las posibles soluciones alternativas, a través de un texto que, exponiendo estas cuestiones, se pusieron a disposición de la ciudadanía en el mencionado portal web del Cabildo de Tenerife.

Figura 1. Pantallazo Consulta pública inicial Web Cabildo



Fuente: <https://cabildoabierto.tenerife.es>

En la citada página web se ha podido consultar un documento de información y la posibilidad de rellenar un cuestionario donde aportar opinión y sugerencias. La intención era informar a la ciudadanía sobre el PIMSIT y recibir aportes de una forma fácil y directa, alimentando el proceso de elaboración trabajando las expectativas de los interesados.

³ Si bien el periodo oficial de participación se extendió hasta el 29 de enero, la encuesta a la ciudadanía se mantuvo abierta hasta el 31 de enero.

Figura 2. Pantallazo del formulario de la consulta pública inicial



Consulta Pública Inicial del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife. Encuesta para la Ciudadanía.

Te damos la bienvenida a la Consulta Pública del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife (PIMSIT).

Desde El Cabildo de Tenerife se está redactando un Plan de Movilidad Sostenible que quiere estudiar maneras menos contaminantes y eficientes de moverse para realiza un estudio integral de las alternativas para solventar problemas y mejorar la movilidad a nivel insular para hacerla más cómoda, segura y sostenible.

En esta primera Fase del proyecto se está realizando una encuesta para estudiar la percepción de la ciudadanía acerca de los principales problemas de movilidad en la isla, así como las propuestas que se analizarán en el Plan.

Agradecemos que te tomes un tiempo para responder las siguientes preguntas. Te llevará menos de 5 minutos.

Las respuestas recibidas ayudarán junto con la valoración de otros factores (técnicos, económicos, medioambientales, de viabilidad, etc.) a trabajar en el modelo y las soluciones de movilidad que recogerá el Plan.

Todas las respuestas son anónimas.

Tu aportación es de gran interés.

Muchas gracias.

PARTE 1. DATOS PERSONALES

Primero, algunas preguntas sobre ti

1. Edad

☐ Menos de 14 años

Fuente: Elaboración propia

Dicha encuesta se dividió en tres partes:

- PARTE 1:
 - Caracterización socioeconómica de la ciudadanía (género, edad, nivel de estudios, situación laboral, municipio de residencia ...)
 - Movilidad de la ciudadanía (disponibilidad de vehículo privado, uso del transporte público)
- PARTE 2: evaluación de la importancia de los principales problemas de movilidad en Tenerife, donde se le pregunta a la persona el nivel de gravedad del problema, desde 1. Nada problemático hasta el nivel 4. Muy problemático
- PARTE 3: evaluación de las alternativas de movilidad que se están estudiando, donde se le pregunta a la persona el tipo de solución, desde 1. Nada acertada hasta el nivel 4. Muy acertada.

En dicha web también se incluía una encuesta para los ayuntamientos.

Durante el tiempo de consulta preceptiva de un mes, han accedido a la misma un total de 913 personas rellenaron el cuestionario de forma satisfactoria.

En el Anexo 1 del presente documento se adjunta un pequeño análisis de las respuestas recibidas en esta consulta previa para cada una de las Partes en las que se dividió la encuesta.

A modo de resumen y tras la explotación de los resultados puede concluirse que:

- El 52% de los participantes en la encuesta son hombres, siendo el grupo entre 41 y 50 años los que más participan.
- Cerca del 59% (29% hombres y 28% mujeres) de los participantes cuentan con un título universitario y el 20% disponen de un ciclo formativo o de Formación Profesional. Tan solo el 0,11% son personas sin estudios y casi el 2% tan solo tiene estudios de primaria.
- El 74% de los participantes están ocupadas y cerca del 8% desempleadas.
- El municipio que cuenta con mayor representatividad en los participantes en la encuesta es La Laguna con poco más del 21% seguido de Santa Cruz con cerca del 20% del total.
- Prácticamente el 75% de los participantes disponen de vehículo propio para la realización de los viajes.
- El 56% de los participantes no usa el transporte público normalmente y de los que cogen la guagua y el tranvía, el 22% son hombres y el 19% son mujeres.
- En relación a los problemas de movilidad planteados, el que resulta más problemático para los participantes de la encuesta es el de los atascos en las carreteras con un 75%. Mientras, de todos los problemas, el que obtiene una menor puntuación y que, por tanto, es el considerado como menos grave para la movilidad insular es la falta de infraestructuras para el transporte privado.
- De todas las alternativas planteadas en la encuesta para dar solución a los actuales problemas de movilidad de la isla, la mejor valorada, con un 70% de las respuestas como ‘muy acertada’, es la alternativa consistente en la mejora del sistema de guaguas. En contra, la que cuenta con menor número de adeptos, con 36% con una calificación de ‘nada acertada’, es la implantación de trenes.

En relación a los problemas y las alternativas anteriores éstas se incluyeron en la Fase 2 de diagnóstico.

5.2 Consulta pública Borrador y Documento Inicial Estratégico. Documento de Alcance

Al tratarse de un Plan Sectorial, en cumplimiento exclusivamente del art. 19 de la Ley 21/2013, no publicó en Boletín Oficial, realizándose la consulta a una extensa relación de Administraciones públicas afectadas y público interesado, además de haber estado disponible en la página web de la de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, en la sección de “Consultas”, en el siguiente enlace:

<https://www.tenerife.es/portalcabtfe/es/el-cabildo/comision-de-evaluacion-ambiental-de-tenerife-ceat/consultas-ceat>

La relación de Administraciones Públicas y personas interesadas consultadas en aplicación del Art. 19 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental y como trámite del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria son las siguientes:

Tabla 17. Relación de consultados y respuestas recibidas durante la Fase de Consultas del Borrador y DIE

RELACIÓN DE CONSULTADOS	RESPUESTA
ATAN	
BEN MAGEC	
Ayuntamiento de Adeje	
Ayuntamiento de Arafo	
Ayuntamiento de Arico	
Ayuntamiento de Arona	
Ayuntamiento de Buenavista del Norte	
Ayuntamiento de Candelaria	
Ayuntamiento de El Rosario	
Ayuntamiento de El Sauzal	
Ayuntamiento de El Tanque	
Ayuntamiento de Fasnia	
Ayuntamiento de Garachico	
Ayuntamiento de Granadilla de Abona	
Ayuntamiento de Guía de Isora	
Ayuntamiento de Güímar	
Ayuntamiento de Icod de los Vinos	
Ayuntamiento de La Guancha	
Ayuntamiento de La Matanza de Acentejo	
Ayuntamiento de La Orotava	
Ayuntamiento de La Victoria de Acentejo	
Ayuntamiento de Los Realejos	
Ayuntamiento de Los Silos	
Ayuntamiento de Puerto de la Cruz	
Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna	
Ayuntamiento de San Juan de la Rambla	
Ayuntamiento de San Miguel de Abona	
Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife	
Ayuntamiento de Santa Úrsula	
Ayuntamiento de Santiago del Teide	
Ayuntamiento de Tacoronte	
Ayuntamiento de Tegueste	
Ayuntamiento de Vilaflor	
ASOCIACION PROVINCIAL EMPRESARIAL DE COCHES DE ALQUILER (APECA)	
AENA	
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	SÍ
COBCAN Colegio Oficial de Biólogos de Canarias	
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	
COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE TENERIFE, LA GOMERA Y EL HIERRO	
CONSEJO INSULAR DE AGUAS DE TENERIFE	
D. GRAL DE TELEC. Y ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS DE C. AUDIOVISUAL	
MINISTERIO DE DEFENSA. DG INFRAESTRUCTURA	SÍ
DELEG. PROVINCIAL DE ECONOMÍA Y HACIENDA EN S. CRUZ DE TENERIFE	
DELEG. TERRITORIAL DE CANARIAS DEL COLEGIO OFICIAL DE GEÓGRAFOS	
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. Gob. España	
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL. Gob. España	

RELACIÓN DE CONSULTADOS	RESPUESTA
VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES (GOBIERNO DE CANARIAS)	SÍ
DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS. Gob. Canarias	
FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES DE CANARIAS	
GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO	
JEFATURA PROVINCIAL DE TRAFICO DE TENERIFE.	
METROPOLITANO TENERIFE	SÍ
PUERTOS CANARIOS	
SERVICIO A DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y P. ESTRATÉGICOS	SÍ
SERVICIO A. DE D. SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA C. CLIMATICO	
SERVICIO A. DE GESTIÓN DEL MEDIO NATURAL Y SEGURIDAD	SÍ
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE CARRETERAS Y PAISAJE	
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD	SÍ
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE TURISMO	
SERVICIO TÉCNICO DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN CIVIL	SÍ
TITSA	
TURISMO DE TENERIFE	
UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA	
VICEC. DE LUCHA CONTRA EL C. CLIMÁTICO Y T. ECOLÓGICA. Gob. Canarias	SÍ
VICECONSEJERÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y AGUAS. Gob. Canarias	SÍ

Fuente: Documento de Alcance

Por lo que respecta a la respuesta a las consultas planteadas, se deja constancia de lo siguiente por lo que respecta al contenido ambiental más significativo, advirtiéndose también de aquellas cuestiones que, teniendo un carácter sustantivo puedan tener efectos o consecuencias ambientales que requieran su evaluación:

1. El informe de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz señala que sería de interés que el PIMSIT contemplara específicamente las conexiones a los nodos de transporte portuario y centros logísticos del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, Puerto de Granadilla y Polígono Industrial y Puerto de Los Cristianos. Entiende que de esta manera se facilita el tránsito de pasajeros y trabajadores hasta los puertos y se favorece un sistema integrado de transportes. Aunque no se centra en aspectos ambientales, el promotor deberá considerar las cuestiones ambientales que correspondan en caso de asumir esta propuesta.
 2. El informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Aguas del Gobierno de Canarias incide en algunas cuestiones de carácter formal en cuanto a la integración en un único documento del borrador del plan y del documento inicial estratégico y a la firma de éste. También apunta la incorporación, para su evaluación, de determinadas variables no contempladas en el Anexo IV de la ley de evaluación ambiental como pueden ser el medio socioeconómico o la integración de la perspectiva de género que, entiende, carecen de carácter ambiental, así como de otras variables de naturaleza integradora como el consumo de recursos naturales o la generación de residuos cuyo análisis es más complejo.
 3. El informe de la Viceconsejería de Lucha contra el Cambio Climático y Transición Ecológica del Gobierno de Canarias incide en varias cuestiones de interés desde el punto de vista ambiental.
- Actualizar el marco estratégico del Plan en materia de sostenibilidad de la movilidad y el transporte en el contexto de la acción climático y la descarbonización de la movilidad, considerando el ámbito:
 - Europeo: Pacto Verde Europeo, COM (2018) 773 final; COM (2020) 789 final que aborda la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro”.
 - Estatal: Ley 7/2021, de 20 de mayo de cambio climático y transición energética; Plan Nacional Integrado de Energía y Clima; y Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 (PNACC-2)

- o Autonómico: Proyecto de Ley canaria de Cambio Climático y Transición Energética; Estrategia Canaria de Acción Climática.

Al tratarse de un plan de movilidad sostenible, el PIMSIT debe atender a la variable cambio climático de manera insoslayable.

- Inclusión en las propuestas y temas sobre los cuales cabe plantear alternativas de ordenación, que se tenga en cuenta el distinto alcance en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos a los que puede verse expuesto el sistema de infraestructuras de transporte que dan soporte a la movilidad y las medidas de adaptación al cambio climático que serían necesarias para garantizar su sostenibilidad.
 - Considerar alternativas que permitan la definición de zonas de bajas emisiones en espacios urbanos distintos de los establecidos en el art. 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo.
 - El PIMSIT debe estar alineado con las propuestas recogidas en el capítulo V del proyecto de Ley Canaria de Cambio Climático y Transición Energética, identificando los grandes polos de origen-destino de la movilidad y planteando medidas compatibles con la sostenibilidad de la movilidad.
 - Integrar medidas de mitigación como medidas de ahorro y eficiencia energética, por ejemplo, en materia de iluminación y medidas para maximizar el potencial de los sumideros de carbono en las infraestructuras viarias en las zonas de dominio público de carreteras susceptibles de restauración vegetal, siempre que no supongan un riesgo para la circulación.
4. El informe de Metropolitano de Tenerife apunta una serie de cuestiones de carácter sustantivo, que podrían tener repercusión ambiental, por lo que se mencionan en este apartado de forma sucinta:
- Se propone la eliminación de las actuaciones “Tren Subterráneo Güímar-La Orotava”, “Tren mixto adherencia-cremallera Santa Cruz de Tenerife-San Cristóbal de La Laguna” y “Tren mixto adherencia-cremallera Puerto de la Cruz-La Orotava en base a consideraciones sectoriales en materia de transporte terrestre colectivo.
 - Se estima conveniente la inclusión como elemento ferroviario del denominado “Cierre del Anillo Ferroviario”, cuyo documento soporte es el “Estudio de Viabilidad del Anillo Ferroviario de la Isla de Tenerife (diciembre 2010), cuyo objetivo es la conexión de los trazados del Tren del Sur y del Tren del Norte desde Costa Adeje hasta Los Realejos por el noroeste de la isla.
 - Se plantea reconsiderar la implantación de teleféricos, en concreto “Teleférico San Juan del Reparo-Garachico” y “Teleférico Puerto de la Cruz”, considerando sus limitaciones en cuanto a accesibilidad de personas con movilidad reducida, mayores o carritos para niños y su escaso respaldo ciudadano.
 - En el informe se manifiesta la confusión que produce que se valore la posibilidad de que la alternativa seleccionada no incluya la realización del Tren del Sur ni del Tren del Norte, tal como se aparece reflejado en el punto 5.2
5. El informe del Servicio Técnico de Seguridad y Protección Civil del Cabildo Insular de Tenerife identifica las amenazas que deben ser consideradas en la planificación y las fuentes de información disponibles para su consulta. Estas amenazas son: volcánica (lavas y piroclastos), sísmica, hidrológica (inundación fluvial, inundación costera, accidentes en presas o balsas), incendios forestales, movimientos de ladera, accidentes en instalaciones en las que se traten sustancias peligrosas (riesgo químico), accidentes en instalaciones en las que se traten sustancias explosivas, y accidentes por contaminación marina.
- El informe apunta que una vez queden delimitados los distintos ámbitos territoriales en los que se concreten las actuaciones con incidencia territorial del PIMSIT se estará en disposición de concretar, a partir de un análisis de exposición, los tipos de amenazas a considerar en relación con la prevención de riesgos naturales y tecnológicos, aunque atendiendo al instrumento de planificación objeto de informe considera la nula exposición a accidentes por contaminación marina.
6. En el informe del Área de Gestión del Medio Natural y Seguridad (Cabildo Insular de Tenerife) se apuntan las siguientes ideas:

- En relación con la propuesta relativa al Anillo Insular por carretera, englobado en el componente 1 (Infraestructuras soporte del transporte privado), considera que debería incluirse la valoración de los posibles efectos acumulativos sobre la Red Canaria de ENP y Red Natura 2000 derivados del tramo final “San Juan de la Rambla-Los Realejos”.
 - En cuanto al elemento “Teleférico San Juan del Reparo-Garachico”, incluido en el componente 3, advierte que su trazado determina una afección directa sobre el Paisaje Protegido y ZEC de los Acantilados de la Culata y que, si bien el proyecto está previsto en el Plan Especial del Paisaje Protegido, se entiende necesaria su reevaluación considerando el tiempo transcurrido y, sobre todo, la potencial afección a un hábitat de interés comunitario.
 - Señala también que en el Componente 4 (políticas de movilidad) se integra el modelo “Accesos a Espacios Naturales Protegidos (Parque Nacional de Teide, Parque Rural de Anaga y Parque Rural de Teno)”. En relación con este elemento se propone evaluar los efectos sobre la conservación de los enclaves afectados, así como el planteamiento de medidas que no requieran su implantación territorial en el interior de estas áreas protegidas (por ejemplo, mediante la dotación de áreas de servicio externas y el fomento de medios colectivos de transporte).
7. Respecto al informe del Servicio Administrativo de Planificación del Territorio y Proyectos Estratégicos (Cabildo Insular de Tenerife), trata una cuestión fundamental como es la relación existente entre el PIMSIT y los planes de ordenación territorial y urbanística. Esta relación no es objeto de análisis en este informe desde su vertiente sustantiva, pero sí merece una valoración desde el punto de vista ambiental en el sentido de que la evaluación contenida en el PIMSIT será consecuente con su nivel de toma de decisiones y, en caso de requerir la mediación de figuras de planeamiento recogidas en la Ley del Suelo de Canarias para legitimar las actuaciones previstas, el Plan Insular de Movilidad deberá respetar el nivel de evaluación ambiental que corresponda a esos planes o instrumentos.

Además de los respuestas anteriores, se apunta:

- El Servicio Administrativo de Movilidad (Cabildo Insular de Tenerife) indica que al ser el órgano sustantivo promotor del mismo nada hay que manifestar al respecto.
- El Ministerio de Defensa (DG de Infraestructura) señala que su parecer favorable queda condicionado a que se haga constar expresamente en el Plan la consideración siguiente: - El "Documento inicial estratégico y borrador del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife", es un Plan de políticas de movilidad sin actuaciones concretas definidas, que previsiblemente será objeto de posterior desarrollo en diferentes Programas. Tales Programas o instrumentos de ordenación, cualquiera que sea su clase y denominación, que incidan sobre terrenos, edificaciones e instalaciones, incluidas sus zonas de protección, afectos a la Defensa Nacional deberán ser sometidos, respecto de esta incidencia, a informe vinculante del Ministerio de Defensa con carácter previo a su aprobación.
- La Viceconsejería de Infraestructura y Transportes (Gobierno de Canarias) emite un informe favorable condicionado ya que no se altera la geometría de la ordenación ni tampoco el sistema de infraestructuras viarias existente y planificado, pero se considera que se debería de actualizar el listado y datos de las infraestructuras proyectadas y contempladas en los Componentes 1 y 2 fundamentalmente, según lo referido en el apartado 3.3.1. de su presente informe. Además, indica que cualquier actuación que afectase de manera directa o colateral a alguna vía de interés regional, sus accesos o zonas de defensa, habría que comunicarlo a la Consejería competente en materia de carreteras del Cabildo Insular de Tenerife, de acuerdo con el Decreto 112/2002 de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional.

Toma en consideración

Los aspectos ambientales recogidos en los informes anteriormente expuestos han sido recogidos en el Estudio Ambiental Estratégico, exceptuando algunos como el consumo de recursos naturales, la generación de residuos o la definición de zonas de bajas emisiones, que escapan a la escala del Plan.

5.3 Consulta pública del documento de Avance y Estudio Ambiental Estratégico

El Documento de Avance y el EsAE se sometieron, en cumplimiento de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPPT), a consultas a las administraciones implicadas y público interesado.

En el BOP de Santa Cruz de Tenerife, nº152, viernes 15 de diciembre de 2023, se publicó el Anuncio relativo a la Aprobación del Avance del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife (PIMSIT), donde se recogía lo siguiente:

“PRIMERO: Aprobar el documento de avance del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife que incluye el documento inicial estratégico ambiental.

SEGUNDO: Ordenar la apertura de un periodo de información pública de cuarenta y cinco (45) días hábiles a contar del día siguiente a la publicación del anuncio del presente Acuerdo en el Boletín Oficial de la Provincia, con el fin de que cualquier persona física o jurídica, individual o colectivamente, podrá presentar por escrito alegaciones relativas al acierto, conveniencia, legalidad u oportunidad del documento de avance del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife.

TERCERO: Someter, por un plazo de cuarenta y cinco (45) días hábiles, el documento de avance del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife junto con el documento inicial estratégico ambiental, al trámite de consulta con las Administraciones Públicas territoriales afectadas.”

Con tal motivo, se hace público que durante el referido plazo de CUARENTA Y CINCO (45) DÍAS, contados a partir de la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia, pudiendo los referidos documentos ser consultados a través del acceso en los enlaces que se reseñan a continuación, a los efectos de que cualquier interesado pueda efectuar las sugerencias que estime oportunas.

Al objeto de una adecuada descarga de la documentación del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife junto con el documento inicial estratégico ambiental, es necesario pegar en cualquier navegador los enlaces que se relacionan a continuación: (siendo los enlaces de la Memoria y Planos del Estudio Ambiental Estratégico los siguientes):

- Estudio Ambiental Estratégico MEMORIA

<https://sede.tenerife.es/csv/e449e919-93ca-584a-a5e3-4f0d5ecc9947>

- Estudio Ambiental Estratégico PLANOS

<https://sede.tenerife.es/csv/baff03b7-160b-556f-8b8b-92bafb09bc84>

Como se puede observar, en la publicación se cometió un error, pues no se publicó y sometió a Consultas e Información Pública el Documento Inicial Estratégico, sino el Estudio Ambiental Estratégico.

El proceso de participación se realizó entre el 15 de diciembre de 2023 y el 21 de febrero de 2024.

En la siguiente tabla se muestran los organismos y público interesado consultado, así como si emitieron o no respuesta.

Tabla 18. Organismos y público interesado consultado sobre el documento de Avance y EsAE

RELACIÓN DE CONSULTADOS	RESPUESTA
ADMINISTRACIÓN CENTRAL	
MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO	sí
MINISTERIO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA	sí
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE. DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL	sí
AENA. Dirección de Planificación Aeroportuaria y Control Regulatorio	sí
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	sí
ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA	
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS VIVIENDA Y MOVILIDAD. DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA VIARIA	sí
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS VIVIENDA Y MOVILIDAD. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES	sí
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS VIVIENDA Y MOVILIDAD. VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS. SERVICIO DE PLANIFICACIÓN	sí
CABILDO DE TENERIFE	
ÁREA DEL MEDIO NATURAL, SOSTENIBILIDAD, SEGURIDAD Y EMERGENCIAS. SERVICIO ADMINISTRATIVO DE GESTIÓN DEL MEDIO NATURAL Y SEGURIDAD. UNIDAD DE COORDINACIÓN	sí
ÁREA DE TURISMO, ACCIÓN EXTERIOR Y RELACIONES INSTITUCIONALES. SERVICIO TÉCNICO DE TURISMO. U.O.T. POLICÍA DE TURISMO	sí
ÁREA DE PRESIDENCIA, ADMINISTRACIÓN Y SERVICIO PÚBLICO, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y PATRIMONIO HISTÓRICO. DIRECCIÓN INSULAR DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, PAISAJE Y PATRIMONIO HISTÓRICO. SERVICIO ADMINISTRATIVO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL	sí
METROPOLITANO DE TENERIFE	sí
AYUNTAMIENTOS	
Ayuntamiento de Adeje	NO
Ayuntamiento de Arafo	NO
Ayuntamiento de Arico	NO
Ayuntamiento de Arona	NO
Ayuntamiento de Buenavista del Norte	NO
Ayuntamiento de Candelaria	NO
Ayuntamiento de El Rosario	SI
Ayuntamiento de El Sauzal	NO
Ayuntamiento de El Tanque	NO
Ayuntamiento de Fasnia	SI
Ayuntamiento de Garachico	NO
Ayuntamiento de Granadilla de Abona	NO
Ayuntamiento de Guía de Isora	NO
Ayuntamiento de Güímar	NO
Ayuntamiento de Icod de los Vinos	NO
Ayuntamiento de La Guancha	NO
Ayuntamiento de La Matanza de Acentejo	NO
Ayuntamiento de La Orotava	NO

RELACIÓN DE CONSULTADOS	RESPUESTA
Ayuntamiento de La Victoria de Acentejo	NO
Ayuntamiento de Los Realejos	SÍ
Ayuntamiento de Los Silos	NO
Ayuntamiento de Puerto de la Cruz	NO
Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna (Área de Seguridad Ciudadana y Movilidad)	SÍ
Ayuntamiento de San Juan de la Rambla	NO
Ayuntamiento de San Miguel de Abona	NO
Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife (Servicio de Movilidad y Accesibilidad Universal)	SÍ
Ayuntamiento de Santa Úrsula (Oficina Técnica Municipal)	SÍ
Ayuntamiento de Santiago del Teide	NO
Ayuntamiento de Tacoronte	SÍ
Ayuntamiento de Tegueste	NO
Ayuntamiento de Vilaflor	NO
COLEGIOS PROFESIONALES, PARTIDOS POLÍTICOS Y OTRAS ASOCIACIONES	
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	NO
COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE TENERIFE, LA GOMERA Y EL HIERRO	SÍ
COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS TÉCNICOS DE OBRAS PÚBLICAS	SÍ
NUEVA CANARIAS-BLOQUE CANARISTA TENERIFE (NC-BC)	SÍ
IZQUIERDA UNIDA CANARIAS DE TENERIFE	SÍ
CEOE	SÍ
FEDERACIÓN REGIONAL DE TAXIS DE CANARIAS (FEDETAX)	SÍ
FREDICA	SÍ
ASUICAN	SÍ

Fuente: Elaboración propia

Se han recibido un total de 5 Informes de la Administración Central, incluidos los de Puertos del Estado y Aena; 1 Informe de la Administración Autonómica; 3 Informes de Áreas del propio Cabildo Insular más el de Metrotenerife; 7 Informes de Corporaciones Locales; 2 de Colegios Profesionales; 2 de Partidos Políticos; y 61 de Particulares, (aunque hay que hacer notar que 32 son idénticas y firmadas por diferentes personas y Asociaciones Vecinales, en particular de La Laguna).

Los comentarios y sugerencias recibidas, entendidas como *alegaciones* en la mayor parte de los casos se refieren, sin ánimo de exhaustividad, a aspectos tales como:

- Errores en la redacción de los documentos presentados.
- Cuestionamiento de la adecuación del Plan a otros planeamientos insulares y sectoriales como el PIOT y otros. Necesidad de reformular el PIOT.
- Peticiones de incorporación de áreas no susceptibles de ordenación por ser de ámbito aeroportuario y normativa específica.
- La necesidad de contar con Planes de Movilidad al Parque Nacional del Teide, Parque Rural de Anaga y Parque Rural de Teno y otros Espacios Naturales de la Isla, como la Reserva Natural Especial del Chinyero y otras.
- La validez y adecuación del Plan como instrumento de resolución de los problemas de transporte frente a los PMUS municipales.
- El apoyo al Plan por parte de la asociación empresarial CEOE.

- La oposición de los dos partidos políticos que han contestado con propuestas concretas, casi todas en contra de las alternativas del Plan más desarrollistas.
- Los problemas del taxi.
- Rechazo a la metodología usada, alternativas consideradas y cuestionamiento global del documento por parte de Metrotenerife desechando propuestas injustificadas bien por falta de demanda, bien por su coste, o de carácter tecnológico.
- Apoyo del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas a la ejecución de las principales propuestas viarias y a su adecuada gestión.
- La necesidad de conjugar el Plan de Transporte con el planeamiento, y considerar el transporte y la movilidad en todas sus fases, por parte del Colegio de Arquitectos de Tenerife, La Gomera y El Hierro.
- La enmienda a la totalidad de la mayor parte de los colectivos y particulares que reflejan su oposición frontal a la mayor parte de las alternativas y sobre todo a las que incluyen actuaciones en materia de carreteras, especialmente Variante de la TF-5, Autovía Exterior y Variante entre Fañabé y Adeje.
- La misma enmienda a la totalidad para las propuestas ferroviarias del Tren del Sur y Tren del Norte y para las propuestas del tranvía en cualquier línea.
- El apoyo al desarrollo masivo del transporte público mediante la multiplicación de los servicios de transporte por guaguas.
- Peticiones de mayor concreción en actuaciones sobre los modos activos en las zonas urbana y también de carácter intermunicipal.
- Aclaraciones y dudas sobre los datos de movilidad.
- Peticiones concretas sobre carreteras o servicios de guaguas de carácter local.
- Apoyo a los carriles bus y la Bus VAO en los principales corredores de transporte TF-5 y TF-1.
- Y algunas, pocas, que entienden que en esta fase de consultas se requieren aportaciones constructivas y no alegaciones a la totalidad, alegaciones que tendrán su momento administrativo en la fase de Información Pública del documento de Aprobación Inicial.

Toma en consideración de informes y alegaciones sobre aspectos ambientales

El PIMSIT incluye entre sus actuaciones la elaboración de la Planes de Movilidad sobre el Parque Nacional de El Teide, y los Parques Rurales de Anaga y Teno, los que qué presión soportan por la elevada afluencia de visitantes y vehículos.

5.4 Información pública y consulta a las administraciones implicadas del documento de Aprobación Inicial y Estudio Ambiental Estratégico

En el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, número 122, viernes 10 de octubre de 2025, se publica en siguiente Anuncio:

ANUNCIO RELATIVO A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN INSULAR DE MOVILIDAD (PIMSIT).

El Consejo de Gobierno Insular del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 10 de septiembre de 2025, adoptó el Acuerdo de aprobar inicialmente el “Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife” así como su Estudio Ambiental Estratégico.

En virtud de lo anterior se procede a la apertura de un periodo de información, participación pública y consulta con Administraciones/asociaciones interesadas de cuarenta y cinco (45) días a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia, con el fin de que cualquier persona física o jurídica, individual o colectivamente, pueda presentar por escrito alegaciones relativas al acierto, conveniencia, legalidad u oportunidad del documento de aprobación inicial del “Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife” y su “Estudio Ambiental Estratégico”.

El acceso al referido documento se encuentra en el siguiente enlace:

<https://tenerife.ydray.com/get/l/ko7buCp>

Como resultado del trámite de información pública y consultas administrativas se recibieron un total de 30 escritos, correspondientes a 10 informes de administraciones públicas y empresas públicas, 2 informes de colegios profesionales, 1 escrito de un partido político y 17 escritos de particulares y asociaciones ciudadanas.

Se incluyen dos informes sobre aspectos ambientales, que se exponen a continuación.

- Consejería Insular del Medio Natural, Sostenibilidad, Seguridad y Emergencias.

El informe reconoce que el PIMSIT:

- Responde a problemas reales de congestión, emisiones y dependencia del vehículo privado.
- Se alinea con los ODS y la Agenda 2030.
- Persigue objetivos como:
 - Reducción del uso del coche.
 - Aumento del transporte público.
 - Protección ambiental.
 - Optimización de la logística.

a) Alegaciones relativas al Parque Rural de Teno:

Se reconoce que el PIMSIT ha incorporado aportaciones previas como:

- Corrección de errores cartográficos.
- Inclusión de Teno Alto en transporte a la demanda.
- Coordinación con gestores del parque.

No obstante, se solicita expresamente que el PIMSIT, para conseguir reducir tráfico en TF-436 y TF-445, disminuir presión ambiental y facilitar control de aforo (Masca, Punta de Teno) contemple:

- Aparcamientos disuasorios en Buenavista del Norte y Santiago del Teide
- Sistemas de lanzadera desde esos aparcamientos.
- Regulación del tamaño y horarios de guaguas turísticas.
- Mejora de la señalización vial.
- Implantación de zonas de bajas emisiones en ámbitos frágiles.

b) Alegaciones relativas al Parque Rural de Anaga:

La Consejería considera adecuado que el PIMSIT contemple planes específicos para Anaga, pero solicita que el PIMSIT integre formalmente los resultados futuros de la Estrategia de Movilidad Sostenible de la Reserva de la Biosfera de Anaga. Y plantea como medidas necesarias:

- Sistemas de lanzadera desde La Laguna.
- Aparcamientos disuasorios previos al parque.
- Mejora del transporte público dentro del espacio.
- Regulación del aparcamiento en Cruz del Carmen y Pico del Inglés.
- Regulación de guaguas turísticas.
- Mejora de señalización e información.

c) Contradicción detectada en aparcamientos disuasorios (TF-1 Fasnia y Guaza). Se señala una incoherencia interna del EsAE: En un apartado se indica que el aparcamiento disuasorio de Fasnia afectaría al SIC Acantilados de La Hondura (3,2 ha) y que el aparcamiento disuasorio de Guaza afectaría al Monumento Natural Montaña de Guaza (0,9 ha). Sin embargo, en otro apartado se afirma que ambos se situarán fuera de espacios protegidos. Se deja constancia de incongruencia documental entre impactos identificados y medidas correctoras.

d) Sobre el Anillo Insular Los Realejos – La Guancha la Consejería advierte que la descripción técnica de esta actuación en la Memoria y el EsAE parece corresponder en realidad a otro tramo (La Guancha – Icod). Debido a esa indefinición, y a que se recoge que la carretera discurrirá en túnel y viaductos, no es posible evaluar correctamente la afección potencial sobre espacios protegidos como:

- Barranco de Ruiz
- Rambla de Castro
- Campeches-Tigaiga-Ruiz

e) Sobre el Funicular Garachico – San Juan del Reparo se expone que esta actuación atraviesa el Paisaje Protegido de Acantilados de La Culata y afecta potencialmente al hábitat protegido HIC 8320 (campos de lava). La Consejería coincide con el documento en que, en caso de valoración de esta actuación sería necesaria una reevaluación ambiental completa, y su utilidad, que de acuerdo a la evaluación hecha es principalmente local y turística, con escala local.

Toma en consideración

a) Sobre la movilidad en los Espacios Naturales Protegidos (Teno y Anaga)

El informe valora positivamente que el Documento de Ordenación haya incorporado correcciones y compromisos derivados del trámite previo de consultas, tales como:

- la coordinación con la Oficina de Gestión del Parque Rural de Teno,
- la corrección de errores gráficos,
- la inclusión de ámbitos en los servicios de transporte a la demanda,
- y la previsión de planes específicos de movilidad para espacios naturales protegidos dentro del Programa de Regulación, Planeamiento y Financiación.

Asimismo, se formulan recomendaciones para que dichos planes incluyan medidas tales como aparcamientos disuasorios previos a los accesos, sistemas lanzadera, regulación del estacionamiento y del transporte turístico, mejora de la señalización y control ambiental.

Estas recomendaciones son coherentes con el enfoque estratégico del PIMSIT, que prevé la elaboración de instrumentos específicos para estos ámbitos.

b) Sobre la existencia de una actuación específica en el PIMSIT para los ENP

El Documento de Aprobación Inicial incorpora expresamente, dentro del Programa de Regulación, Planeamiento y Financiación (RPF), la actuación A.03 “Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)”, con programación en el periodo 2026-2031 y dotación económica específica. Dicha actuación contempla:

- el cálculo de la capacidad de carga de los espacios protegidos,
- la implantación de sistemas de transporte colectivo y lanzaderas,
- la evaluación de aparcamientos disuasorios,
- la regulación del acceso de vehículos privados,
- la posible implantación de tasas por visita destinadas a la financiación de la conservación,

- procesos de participación pública,
- mecanismos de seguimiento ambiental y social y
- la coordinación interadministrativa con ayuntamientos y órganos gestores.

Asimismo, se integra con la red de intercambiadores insulares, la plataforma MaaS y los servicios de transporte a la demanda, reforzando su coherencia con el modelo multimodal del PIMSIT.

En consecuencia, el grueso de las recomendaciones formuladas en el informe, y algunas más, se encuentran ya recogidas de forma estructurada en el Programa de Actuaciones del Plan, quedando su desarrollo concreto vinculado a la elaboración posterior de los planes específicos para cada espacio natural protegido.

c) Sobre posibles incoherencias en el Estudio Ambiental Estratégico

El informe señala la necesidad de aclarar determinados pasajes del Estudio Ambiental Estratégico:

- la aparente discrepancia entre la afección inicialmente identificada para los aparcamientos disuasorios de Fasnia y Guaza y su localización final prevista fuera de los espacios protegidos,
- y la descripción de la actuación A.09 “Anillo Insular: Los Realejos – La Guancha”, en la que se detectan inconsistencias entre distintos apartados del documento en relación con el trazado y las soluciones constructivas.

Respecto a las aparentes discrepancias entre las afecciones en los aparcamientos disuasorios de Fasnia y Guaza y su localización final prevista fuera de los espacios protegidos, cabe comentar que todos los aparcamientos disuasorios, dada la indeterminación de localización concreta de los mismos en el PIMSIT, se determina a partir de un centroide aproximado de localización y un área de potencial ocupación, circunferencia, que no obedece a la ocupación total de la superficie de la circunferencia. En los citados aparcamientos disuasorios, parte de esta circunferencia se localiza dentro de SIC Acantilados de La Hondura y el Monumento Natural Montaña de Guaza, respectivamente, por lo que conllevan un potencial impacto sobre estos espacios naturales protegidos. El criterio propuesto, correspondiente a la no ocupación, en ningún caso, de estos Espacios Naturales Protegidos, no se considera discrepante, por lo expuesto anteriormente.

Respecto a las inconsistencias entre el trazado y las soluciones constructivas de la actuación A.09 “Anillo Insular: Los Realejos – La Guancha”, efectivamente, se detecta una errata en la definición de su trazado. El trazado previsto en este tramo discurre en su totalidad en túnel hasta la conexión con el tramo de anillo insular entre La Guancha – Icod de los Vinos, que se corresponde con un subtramo de Cierre de Anillo Insular entre San Juan de la Rambla – Icod de los Vinos, aprobado y con Declaración de Impacto Ambiental, del que se prevé la eliminación del tramo entre San Juan de la Rambla – La Guancha.

Teniendo en cuenta lo anterior, no se prevén afecciones superficiales a los Espacios Naturales Protegidos Barranco de Ruiz, Rambla de Castro ni a Campeches, Tigaiga y Ruiz.

d) Sobre la alternativa del funicular Garachico–San Juan del Reparo

El informe recuerda que esta actuación aparece únicamente en determinadas alternativas analizadas en el Tomo V y que el propio PIMSIT reconoce su carácter local y la necesidad de reevaluar su funcionalidad y su impacto ambiental y paisajístico antes de una eventual incorporación al modelo definitivo. El PIMSIT no recoge esta actuación en su modelo de ordenación.

- Consejería de Transición Ecológica del Gobierno de Canarias.

El informe analiza el tratamiento de la variable cambio climático en el PIMSIT y en su Estudio Ambiental Estratégico, a la luz del marco normativo estatal y autonómico en materia de evaluación ambiental, movilidad sostenible y transición energética, incluyendo la legislación climática canaria y los instrumentos estratégicos europeos y nacionales. En síntesis, el informe:

- Reconoce que el PIMSIT se somete a *evaluación ambiental estratégica ordinaria* y que su estructura programática incorpora múltiples medidas orientadas a la reducción de emisiones y al fomento del transporte público y la movilidad activa.
- Describe de forma detallada la caracterización climática y atmosférica incluida en el EsAE, así como el uso de escenarios climáticos regionalizados elaborados por AEMET y la Universidad de La Laguna, y la valoración ambiental de la alternativa seleccionada (Alternativa 8), que se considera la más favorable desde el punto de vista ambiental en términos de emisiones de CO₂.
- Señala que el análisis del artículo 55 de la Ley Canaria de Cambio Climático se cumple de forma plena en algunos apartados, pero parcialmente en lo relativo a la evaluación de vulnerabilidad frente a impactos climáticos, recomendando reforzar:
 - la consideración de riesgos costeros que puede solventarse mediante la información del PIMA Adapta Costas,
 - el uso del visor AdapteCCA,
 - la profundización en criterios transversales de diseño resiliente de infraestructuras,
 - y la incorporación de dichas orientaciones como criterios para futuros proyectos de desarrollo del Plan.

El propio informe concluye que las recomendaciones deben incorporarse como criterios orientadores para el desarrollo posterior de las actuaciones, atendiendo al carácter estratégico del PIMSIT.

Por último, la conclusión institucional expresa que el PIMSIT está alineado con los objetivos de mitigación climática, pero condiciona su adecuación plena a que se incorporen al documento las recomendaciones formuladas sobre adaptación climática y análisis de vulnerabilidad.

Toma en consideración

El EsAE incluye el análisis de riesgos costeros a partir del PIMA Adapta Costas, incorpora proyecciones climáticas actualizadas (AdapteCCA), así como una propuesta de criterios de diseño resiliente de infraestructuras viarias frente al Cambio Climático, los cuales también se recogen en el Tomo IX. *Recomendaciones*, del Documento Final del PIMSIT.

Además, fruto de otro informe, se incluye un nuevo aparcamiento de disuasión en la TF-5, Los Realejos-Longuera, que es objeto de análisis, tanto en los efectos ambientales como en las medidas ambientales.

5.5 Declaración Ambiental Estratégica

Como se expuso en el apartado 2. *Antecedentes*, del presente Documento Resumen, la *Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 11 de agosto de 2026* (BOP de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, número 99, miércoles 19 de agosto de 2026), *adoptó como punto tercero del orden del día el siguiente:*

(....)

Apartado 8. Conclusiones Técnicas:

*Por todo ello, a la vista del resultado de la información pública y consulta y de la forma en que los aspectos ambientales han sido tenidos en cuenta en la versión final del “Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT)” y tras realizar el pertinente análisis técnico del expediente, considerando especialmente los criterios establecidos en el documento de alcance correspondiente, se informa **favorablemente** la formulación de la Declaración Ambiental Estratégica del Plan, condicionado al cumplimiento de los criterios ambientales adicionales señalados en el apartado 6 de la propuesta que nos ocupa, así como los previstos en el Estudio*

Ambiental Estratégico y al cumplimiento del Plan de Vigilancia del mismo, con las modificaciones al mismo definidas en el apartado 7 del presente acuerdo.

Las consideraciones técnicas recogidas en los apartados 6 y 7 del Acuerdo se tomaron en consideración, modificando el EsAE que se presentará junto a la Propuesta Final del PIMSIT para su aprobación definitiva.

A continuación, se expone lo dispuesto en los apartados 6 y 7 del Acuerdo, así como los apartados o subapartados que se modifican del presente Documento Resumen.

6. CRITERIOS U ORIENTACIONES AMBIENTALES ADICIONALES

A la vista de la evaluación practicada y considerando la documentación analizada, se proponen los siguientes criterios de carácter adicional para su integración en el modelo de ordenación:

6.1 En relación con las actuaciones con incidencia territorial

Considera conveniente precisar que, a pesar de que el PIMSIT lo señale reiteradamente, *la inclusión de una actuación con incidencia territorial –como las infraestructuras ferroviarias, tranviarias, las actuaciones viarias, los aparcamientos disuasorios o los intercambiadores- en el Modelo de Ordenación significa que se considera estratégicamente compatible con el sistema insular de movilidad propuesto*. Asimismo, hace hincapié en que la emisión de la Declaración Ambiental Estratégica *no supone un aval ambiental individualizado de las infraestructuras incluidas en el Modelo de Ordenación ni prejuzga su viabilidad ambiental definitiva*. La evaluación realizada se limita a los efectos que pueden ser identificados y valorados razonablemente en la escala estratégica y con el grado de definición actual del PIMSIT, sin que pueda interpretarse como una autorización ambiental anticipada ni como una presunción favorable *respecto de su futura ejecución*.

A medida que cada actuación alcance un mayor grado de concreción, deberá evaluarse de forma actualizada y proporcionada a su nivel de desarrollo.

6.2 En relación con las medidas ambientales contempladas en el PIMSIT

- El apartado “12.2 Medidas ambientales” del PIMSIT debería ser renombrado como “12.2 Criterios y orientaciones de integración ambiental”, todo ello sin alterar el contenido del apartado, salvo la necesidad de evitar el empleo del término “medidas” para utilizar otras expresiones que sean acordes con el carácter estratégico y la naturaleza jurídica del Plan, como criterios, directrices u orientaciones.
- Tomando como referencia su redacción actual, puede inferirse que los criterios ambientales recogidos en el EsAE deben ser considerados exclusivamente en la fase de proyecto.

Para evitar este planteamiento, en las actuaciones con incidencia territorial debe señalarse expresamente que los criterios ambientales establecidos en el EsAE orientarán, dentro del alcance jurídico del PIMSIT, la elaboración tanto de los instrumentos territoriales, urbanísticos, sectoriales y de movilidad, cuando así se requiera, como los proyectos que materialicen sus actuaciones.

- En relación con el punto anterior, los criterios ambientales del EsAE deberán incorporarse de forma escalonada y coordinada a todos los instrumentos que desarrollen el PIMSIT.

Los instrumentos de planificación territorial, urbanística y, en su caso, movilidad, integrarán preferentemente los criterios relativos a la localización, alternativas, ocupación del suelo y protección de áreas sensibles. Los proyectos concretarán los criterios relacionados con el diseño, construcción y explotación.

- En el EsAE debe eliminarse la consideración como “medida protectora” la remisión a EAE o EIA, según corresponda, de los planes y proyectos que finalmente habiliten o permitan la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan.

El sometimiento o no al procedimiento de evaluación ambiental de planes y proyectos posteriores está regulado por ley y en ningún caso puede interpretarse como una medida ambiental adoptada por el PIMSIT como resultado de su evaluación ambiental.

- En cuanto a los efectos ambientales positivos derivados de la propia propuesta del Plan, en ningún caso puede considerarse como una “medida ambiental positiva”, por lo tanto, cualquier asimilación de este tipo debe ser suprimida en el EsAE.
- Es necesario integrar los criterios de adaptación y mitigación al cambio climático que aparecen en el Tomo IX. Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan en el EsAE, en concreto, en el apartado de criterios ambientales que corresponden con esa variable ambiental. De esta manera se evita una dispersión de estos criterios, que aparecen distribuidos en varios documentos en la documentación técnica aportada por el promotor.

7. CONSIDERACIONES EN RELACIÓN CON EL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

- Con el carácter de recomendación, debería establecerse que cada instrumento de planificación o proyecto que desarrolle actuaciones del PIMSIT incorpore una matriz de trazabilidad y cumplimiento de los criterios ambientales que le resulten aplicables. Esta matriz deberá identificar, al menos, el instrumento o actuación afectada; el criterio ambiental del PIMSIT; la forma en que dicho criterio se integra en el plan o proyecto que corresponda; la medida concreta resultante; el órgano o entidad responsable de su ejecución y control; y el correspondiente indicador o evidencia verificable de cumplimiento.

Apartados del Documento Resumen que se modifican

- Se modifica el subapartado 4.8.4 Valoración del proceso de evaluación, incluyendo lo dispuesto en el subapartado 6.1 de la Declaración Ambiental Estratégica.
- Se modifica los subapartados 4.8.2 Medidas ambientales y 4.8.3 Valoración final de los impactos generados por la ordenación, según lo dispuesto en el subapartado 6.2 de la Declaración Ambiental Estratégica.
- Se modifica el subapartado 4.9 Programa de Vigilancia Ambiental, según lo dispuesto en el apartado 7 de la Declaración Ambiental Estratégica.

6 Conclusiones

Tras lo expuesto, queda justificada la integración de los aspectos ambiental en el Documento Final del PIMSIT, la adecuación del Estudio Ambiental Estratégico al Documento de Alcance, así como la adecuación y toma en consideración del Estudio Ambiental Estratégico de los informes emitidos durante los diferentes procesos de participación pública y consulta a las administraciones implicadas, y de la Declaración Ambiental Estratégica emitida por el Órgano Ambiental.

7 Redactor del Documento Resumen

El presente Documento Resumen ha sido redactado por J. Acaymo Pérez Díaz, con DNI: 54.045.5871-B, Licenciado en Ciencias Ambiental (COAMB, 857).

En Santa Cruz de Tenerife, Septiembre 2026

PEREZ DIAZ

JOSE

ACAYMO -

54045871B

Digitally signed by PEREZ DIAZ

JOSE ACAYMO - 54045871B

DN: cn=PEREZ DIAZ JOSE

ACAYMO - 54045871B,

sn=PEREZ DIAZ,

givenName=JOSE ACAYMO,

c=ES,

serialNumber=IDCES-54045871B

Date: 2026.09.02 18:31:17 +01'00'

Fdo.: J. Acaymo Pérez Díaz