

PIMSIT

Plan Insular de Movilidad
Sostenible de Tenerife



Documento Final Memoria de Información

Septiembre, 2026
Tomo I. Marco de referencia y aspectos
generales del Plan

Índice

1	Introducción	1	8	Marco territorial	18
2	Objetivos y oportunidad del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la isla de Tenerife (PIMSIT)	2	8.1	Introducción	18
3	La planificación reglada y estratégica	3	8.2	Criterios para el PIMSIT	18
4	Aproximación al contexto local	4	8.3	El Modelo de Ordenación Territorial (MOT)	19
5	Marco político internacional y europeo: contexto global	5	8.5	Planes Territoriales	36
5.1	Los Objetivos de Desarrollo Sostenible	5	8.6	Planes de Espacios Naturales Protegidos	49
5.2	Acuerdo de París sobre el cambio climático	6	8.7	Planes Generales de Ordenación	51
5.3	Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía Sostenible	6	8.8	Planes Sectoriales	72
5.4	Objetivos de la Unión Europea a 2030	7	8.9	Conclusiones	73
5.5	Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social europeo y al Comité de las Regiones	8	9	Caracterización socioeconómica de la isla de Tenerife (elementos de referencia para los viajes)	76
5.6	Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia	9	9.1	Introducción	76
5.7	Estrategia Canaria de Acción Climática (ECAC 2040)	10	9.2	Fuentes de información	76
5.8	Conclusiones	11	9.3	Zonificación	76
6	Marco jurídico y normativo	12	9.4	Variables explicativas de la generación	81
6.1	Territorio y medioambiente	12	9.5	Variables explicativas de la atracción	95
6.2	Marco económico	15	10	Variables explicativas asociadas con la oferta de transporte	114
6.3	Marco sectorial	15	10.1	La distribución de los viajes	114
7	Marco administrativo	17	10.2	El reparto modal	114
7.1	Competencias de la Comunidad Autónoma	17	10.3	La asignación de viajes	114
7.2	Las competencias de los Cabildos. La legislación sectorial	17			
7.3	Conclusiones	17			

Índice de figuras

Figura 1. Modelo de Ordenación Territorial.....21

Figura 2. Modelo de Estructura Urbana. Comarca del Área Metropolitana22

Figura 3. Red Viaria y de Transportes. Comarca del Área Metropolitana24

Figura 4. Modelo de Estructura Urbana. Comarca del Valle de Güímar24

Figura 5. Red Viaria y de Transportes. Comarca del Valle de Güímar25

Figura 6. Modelo de Estructura Urbana. Comarca del Sureste26

Figura 7. Red Viaria y de Transportes. Comarca Sureste27

Figura 8. Modelo de Estructura Urbana. Comarca de Abona27

Figura 9. Red Viaria y de Transportes. Comarca de Abona29

Figura 10. Modelo de Estructura Urbana. Comarca Suroeste29

Figura 11. Red Viaria y de Transportes. Comarca Suroeste31

Figura 12. Modelo de Estructura Urbana. Comarca Icod – Daute – Isla Baja31

Figura 13. Red Viaria y de Transportes. Comarca Icod – Daute – Isla Baja32

Figura 14. Modelo de Estructura Urbana. Comarca del Valle de La Orotava33

Figura 15. Red Viaria y de Transportes. Comarca del Valle de La Orotava34

Figura 16. Modelo de Estructura Urbana. Comarca de Acentejo34

Figura 17. Red Viaria y de Transportes. Comarca de Acentejo35

Figura 18. Modelo propuesto en el PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana37

Figura 19. Esquema funcional de la Autopista Exterior y el sistema viario metropolitano38

Figura 20. Trazado de la Circunvalación Norte (de oeste a este)38

Figura 21. Modificaciones en el trazado de la Circunvalación Norte de Santa Cruz (de este a oeste)38

Figura 22. Esquema Funcional de la Vía de Ronda de La Laguna39

Figura 23. Líneas tranviarias elegidas del estudio de alternativas39

Figura 24. Tren del Sur de Tenerife41

Figura 25. Planta general de las alternativas.....43

Figura 26. Plano de la Alternativa seleccionada en el PTEOTT48

Figura 27. PGO de Adeje.....51

Figura 28. Cuadro de Sistemas Generales.....51

Figura 29. PGO de Arafo52

Figura 30. Normas Subsidiarias de Arico52

Figura 31. PGO de Arona53

Figura 32. PGO de Buenavista del Norte.....54

Figura 33. PGO de Candelaria54

Figura 34. PGO de Fasnia 55

Figura 35. PGO de Garachico 55

Figura 36. PGO de La Guancha..... 56

Figura 37. PGO de Guía de Isora..... 57

Figura 38. PGO de Granadilla de Abona..... 57

Figura 39. Aparcamientos rotatorios previstos 58

Figura 40. PGO de Güímar 58

Figura 41. PGO de Icod de los Vinos 58

Figura 42. PGO de San Cristóbal de La Laguna 59

Figura 43. PGO de La Matanza de Acentejo 59

Figura 44. PGO de La Orotava..... 60

Figura 45. PGO de Puerto de la Cruz 61

Figura 46. Sistemas locales y ejecución de dotaciones. Ámbito 1..... 61

Figura 47. Sistemas locales y ejecución de dotaciones. Ámbito 2..... 62

Figura 48. PGO de Los Realejos 62

Figura 49. PGO de El Rosario (T.R.) 63

Figura 50. PGO de San Juan de la Rambla..... 63

Figura 51. PGO de San Miguel de Abona..... 64

Figura 52. Trazado del Tren del Sur a su paso por San Miguel 64

Figura 53. Trazado propuesto de carril bici 65

Figura 54. PGO de Santa Cruz de Tenerife 65

Figura 55. Sistema General Terminal Transporte. Intercambiador Plaza Weyler 66

Figura 56. PGO de Santa Úrsula 66

Figura 57. PGO de Santiago del Teide..... 67

Figura 58. PGO de El Sauzal 67

Figura 59. PGO de Los Silos 68

Figura 60. PGO de Los Silos 68

Figura 61. PGO de El Tanque..... 69

Figura 62. PGO de Tegueste 69

Figura 63. Recorridos preferentes de guaguas 70

Figura 64. PGO de La Victoria de Acentejo 71

Figura 65. PGO de Vilaflor..... 71

Figura 66. Zonificación del PIMSIT (216 zonas)..... 79

Figura 67. Macrozonas del PIMSIT (14 comarcas)..... 80

Figura 68. Población por municipios (2021)..... 84

Figura 69. Distribución de la tasa de crecimiento por municipios (2000 – 2021).....84

Figura 70. Distribución de la población de 0 a 14 años por municipios (2021)86

Figura 71. Distribución de la población de 15 a 64 años por municipios (2021)86

Figura 72. Distribución de la población mayor a 65 años por municipios (2021)87

Figura 73. Densidad de población por zona de movilidad (habitantes/ha)88

Figura 74. Densidad de población en suelo urbano por zona de movilidad (habitantes/ha)88

Figura 75. Parque de vehículos según municipios (turismos, 2021)89

Figura 76. Índice de motorización según municipios (turismos, 2021)90

Figura 77. Distribución de la relación Hab/Empleos por municipios (2021)97

Figura 78. Sector de empleo predominante por municipio (2021).....98

Figura 79. Centros educativos No Universitarios de Tenerife 104

Figura 80. Distribución de la relación Alumnos no universitarios/Hab por municipios (2021) 107

Figura 81. Densidad de actividades económicas por zona de movilidad (Nº actividades/Ha) 108

Índice de tablas

Tabla 1. Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias18

Tabla 2. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca del Área Metropolitana23

Tabla 3. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca del Valle de Güímar.....25

Tabla 4. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca Sureste26

Tabla 5. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca de Abona28

Tabla 6. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca Suroeste.....30

Tabla 7. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca Icod – Daute – Isla Baja31

Tabla 8. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca del Valle de La Orotava33

Tabla 9. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca de Acentejo34

Tabla 10. Zonificación del PIMSIT76

Tabla 11. Porcentajes interanuales de crecimiento poblacional (2000 – 2021)81

Tabla 12. Evolución de la población municipal (2000 – 2021)83

Tabla 13. Distribución de la población por grupos de edad (2021)85

Tabla 14. Índices de motorización (2021)89

Tabla 15. Renta media de las declaraciones del IRPF por municipio (2019)90

Tabla 16. Variables socioeconómicas relacionadas con la población y el índice de motorización (2035).....91

Tabla 17. Variables socioeconómicas relacionadas con la población y el índice de motorización (2045).....93

Tabla 18. Evolución del empleo (2000 - 2021).....96

Tabla 19.Distribución de los empleos de Tenerife por sectores de actividad económica (2021)98

Tabla 20. Reparto del empleo por sectores de la actividad económica por municipios (2021) (1) 99

Tabla 21. Reparto del empleo por sectores de la actividad económica por municipios (2021) (2) 100

Tabla 22. Evolución de los turistas, las plazas y el índice de ocupación 101

Tabla 23. Variables e indicadores referidos al empleo y al turismo en los municipios turísticos 103

Tabla 24. Número de centros educativos No Universitarios por municipio 104

Tabla 25. Evolución del alumnado No Universitario de Tenerife en centros públicos, privados y concertados según etapa 105

Tabla 26. Evolución del alumnado No Universitario de Tenerife en centros públicos, privados y concertados según etapa (%)..... 105

Tabla 27. Evolución del alumnado No Universitario de Tenerife en centros públicos, privados y concertados según etapa 105

Tabla 28. Evolución del alumnado No Universitario de Tenerife en centros públicos, privados y concertados según etapa (%)..... 106

Tabla 29. Evolución del alumnado por colectivo 106

Tabla 30. Distribución del número de alumnos por municipio 107

Tabla 31. Variables socioeconómicas relacionadas con el empleo, el turismo y las plazas escolares (2035). 108

Tabla 32. Variables socioeconómicas relacionadas con el empleo, el turismo y las plazas escolares (2045). 111

Índice de gráficos

Gráfico 1. Evolución de la población en Tenerife y en Canarias (2000 – 2021)..... 81

Gráfico 2. Porcentajes interanuales de crecimiento poblacional (1991 – 2021) 82

Gráfico 3. Pirámide de población de Tenerife (2021) 85

Gráfico 4. Densidad de población en suelo urbano por zona (hab/Ha) 87

Gráfico 5. Evolución del empleo (2000 - 2021)..... 96

Gráfico 6. Relación entre el empleo y la población (2000 - 2021) 96

Gráfico 7. Relación entre el empleo y la población (2000 - 2021) 97

Gráfico 8. Evolución de los turistas y plazas turísticas (2000 - 2021) 101

Gráfico 9. Relación entre las plazas y la población (2000 - 2021) 101

Gráfico 10. Relación entre el empleo y los habitantes/plaza (2000 - 2021) 102

Gráfico 11. Relación entre el empleo y la oferta alojativa (2000 - 2021) 102

Gráfico 12. Evolución del alumnado No Universitario de Tenerife en centros públicos, privados y concertados según etapa (2017 – 2021)..... 106

Gráfico 13. Evolución del alumnado de la ULL según colectivo (2016 – 2021)..... 106

1 Introducción

Con el objeto de disponer de la visión global de la situación actual en materia de movilidad y poder desarrollar un diagnóstico completo desde todas las áreas, el diagnóstico se presenta con su estructura completa tal y como se encuadra en el Documento de Avance, dividiéndose éste en un total de cinco (5) tomos con el objeto de simplificar su claridad expositiva:

- Tomo I. Marco de referencia y aspectos generales del Plan
- Tomo II. Infraestructuras y movilidad
- Tomo III. Transporte Público
- Tomo IV. Financiación del transporte y actuaciones previstas
- Tomo V. Propuestas de ordenación

2 Objetivos y oportunidad del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la isla de Tenerife (PIMSIT)

La perspectiva, o imagen final, a implantar no debe ser, (exclusivamente), facilitar la movilidad a la demanda mediante la creación de nueva oferta infraestructural y/o de servicios, sino que lo que se persigue con el PIMSIT es alcanzar una **PERSPECTIVA DE OPTIMIZAR LA ACCESIBILIDAD** a la residencia, equipamientos, empleo y ocio que posibilite:

- Reducir en lo posible el número y la distancia de los viajes obligados y necesariamente motorizados mediante políticas urbanísticas, de empleo, y de equipamientos sociales ajustada al territorio insular.
- Proponer las mejores condiciones de calidad, tiempo y eficiencia energética, para los viajes que en todo caso se tengan que realizar sobre todo en días laborables, que es cuando se producen los problemas de adaptación de la oferta de transporte con la demanda.

Se considera que son temas clave para avanzar hacia este Objetivo:

- La **potenciación del transporte público**, mediante todas las políticas al uso disponibles, para ofrecer unas prestaciones y una calidad de servicio competitivas con el vehículo privado:
 - Nuevo modelo de transporte público, con jerarquización, complementariedad e integración modal (nuevos sistemas ferroviarios, ampliación de los sistemas tranviarios existentes, sistemas guiados, guaguas en plataformas reservadas, guaguas convencionales, servicios integrados guagua + taxi, sistemas de información globales, intermodalidad física y funcional, etc.).
 - Soluciones ajustadas al modelo de ocupación del territorio, entendiendo que el viajero valora las prestaciones y calidad del servicio en la relación completa puerta a puerta, cultura que puede cambiar con una buena resolución de la intermodalidad.
 - Con carácter general, principio de prioridad para el transporte público colectivo (plataformas enteramente reservadas, carriles bus exclusivos o por franjas horarias, semáforos con preferencia para el transporte público, etc.).
- El **establecimiento de una estrategia financiera** para subvencionar las necesidades del sistema público de transportes, estableciendo la correspondiente programación y sus fuentes de financiación, aprovechando los Fondos de la Administración Central y de la Unión Europea para ello.
- La **mejora de la red viaria, así como su coordinación con el transporte público** (aparcamientos de disuasión en puntos concretos del sistema de transporte, intercambiadores, transbordos adecuados, etc.).

La mejora en el transporte y en la movilidad de las personas y de las mercancías repercutirá en un modelo territorial más sostenible desde el punto de vista económico y ambiental, reduciendo los costes del transporte y las externalidades que genera en términos de ocupación del territorio, de uso de los recursos, del coste ambiental y del tiempo de los usuarios, así como del coste social y humano de los accidentes.

Un mejor sistema de transporte contribuirá a una mejor inclusión social y a una mayor oportunidad para acceder a los equipamientos y al empleo, tanto por parte de la población residente, como en el caso de Tenerife, por el turismo y visitantes recurrentes.

Y todo ello dentro de un **marco internacional y nacional** en el que el transporte se considera un motor de cambio en una sociedad cambiante en lo que a pautas de movilidad se refiere y que reclama nuevas intervenciones en el sistema de transporte más sostenibles, más eficientes, más seguras y, en definitiva, más sociales y humanas.

El caso de Tenerife es particular en este sentido por concentrar en un área de 2.034,38 km² una población residente de 927.993 habitantes en 2021 (ISTAC), y seis (6) millones de turistas en 2019, por lo que la movilidad y el transporte asociado requieren de una continua actualización más si cabe en un contexto de nueva normalidad una vez superados los efectos sobre la movilidad que la pandemia de la COVID 19 determinó.

La ampliación de las zonas urbanas, el comportamiento cuasi metropolitano de la movilidad por la localización del empleo y la residencia, la superposición y continuidad de las actividades, exige una respuesta al transporte acorde con los nuevos paradigmas de la movilidad: sostenibilidad, seguridad, fiabilidad, accesibilidad y en todo ello el transporte público debe estar en la base de las respuestas a los problemas actuales.

El nuevo Plan Insular de Movilidad se convierte, por lo tanto, en un documento estratégico transversal, que debe identificar tendencias y dar estas respuestas, anticipando oportunidades de intervención futuras, definiendo objetivos de largo alcance y asignando recursos económicos y técnicos para conseguirlos.

3 La planificación reglada y estratégica

Dentro de los instrumentos de planeamiento de la Comunidad Autónoma de Canarias y, de acuerdo con lo establecido por la Ley 4/2017 del Suelo y Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC), se entiende que el PIMSIT está amparado en la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética** y, una vez vigente, tendrá la naturaleza de instrumento de planeamiento sectorial, convirtiéndose en el elemento fundamental para definir el sistema de movilidad insular y, consiguientemente, para justificar las determinaciones territoriales sobre las infraestructuras soporte.

4 Aproximación al contexto local

Como ya se ha comentado en la Fase 1, el principal problema central detectado en la movilidad insular es la **excesiva dependencia del automóvil**; este hecho ha promovido que las actuaciones que se han llevado a cabo en los últimos años en la isla de Tenerife hayan priorizado ante todo los problemas derivados del automóvil y de la falta de capacidad de las infraestructuras viarias, y aun así, con resultados de no dar respuesta a la demanda de tráfico, que no de transporte; ello se traduce en congestiones de larga duración y cada vez más frecuentes en diversos puntos de la red insular en varios periodos del día y prácticamente todos los días de la semana, especialmente los días laborables.

Esta dependencia del automóvil es consecuencia de una elevada valoración del mismo por el usuario, que tiene su corolario en su altísima participación en el reparto modal en la demanda de movilidad obligada y motorizada, con 90% de reparto modal favorable al vehículo privado frente al transporte público.

Las **causas** que han llevado a esta situación son, como ya se ha comentado, una orografía complicada, lo que hace costosa cualquier solución a la mejora del viario o a la operación del transporte público; un crecimiento poblacional acelerado en los últimos 20 años; el turismo masivo in crescendo que ha acompañado el crecimiento de la movilidad; la “indisciplina urbanística” y la excesiva dispersión territorial, hecho éste que hace más difícil resolver el problema del transporte en la Isla; el planeamiento ajeno al transporte y orientado al máximo beneficio inmobiliario; y la falta de criterios comunes de transporte entre las administraciones locales, las autonómicas y las de la Administración Central con visiones diferentes a la hora de resolver los problemas de la movilidad y del transporte, ya sea privado o público, por carretera o ferroviario.

Los **efectos** derivados de la dependencia del automóvil son las limitadas facilidades para la realización de viajes multietapa, bien por falta de estaciones de trasbordo como de terminales adecuadas; el elevado tiempo consumido en la realización de los viajes recurrentes: la alta contaminación que se deriva de la congestión y de la falta de fluidez del tráfico; la “cultura” a favor del vehículo privado (usuario mayoritario) y un transporte público poco competitivo incluso con el crecimiento de las aportaciones públicas para su mejora, que solo lo usan los viajeros cautivos que no disponen de vehículo privado.

La comparación con Gran Canaria arrojaría resultados similares en cuanto al diagnóstico, por lo que se puede concluir que las políticas autonómicas e insulares deben reconsiderarse tanto en lo referente a la política de creación de infraestructuras, que deben orientarse al transporte y no exclusivamente a la solución de los problemas de congestión viaria, sino que se deben tener en cuenta los modos ferroviarios en la solución al problema como única manera de revertir o modificar significativamente el actual reparto modal en lo que la transporte interurbano se refiere.

En áreas urbanas y metropolitanas, cuya situación es similar, como por ejemplo Santa Cruz de Tenerife, versus Las Palmas de Gran Canaria, las políticas de mejora del transporte público y las de reducción en el uso del transporte privado deben estar en la base de una nueva política de movilidad global de la que este PIMSIT debe hacerse eco desde su diagnóstico.

- Así, la **población** de la isla de **Tenerife** asciende a 927.993 habitantes en 2021 (Cifras Oficiales de Población/Series anuales. Municipios por islas de Canarias – ISTAC), concentrando las localidades de Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de La Laguna y Arona casi la mitad de esta población; su evolución histórica muestra un cierto estancamiento demográfico, aunque con una tendencia de recuperación en los últimos años.

El **turismo** es un factor fundamental de la economía local, así la estadística de pasajeros de AENA en los aeropuertos de la isla durante el año 2019, previo a la COVID 19, alcanzó los 17 millones de todo tipo de viajeros, (11,16 millones por TFS y 5,84 millones por TFN), con una distribución bastante homogénea durante todos los meses del año, valores que se han recuperado en 2023.

- Por su parte, **Gran Canaria** tiene una **población** de 852.688 habitantes (2021, ISTAC) y con la mitad concentrados en Las Palmas de Gran Canaria, Telde y San Bartolomé de Tirajana, con una evolución similar a la de Tenerife. La base turística se manifiesta en el movimiento de su único aeropuerto con datos de 15,5 millones de pasajeros en 2019 incluyendo la totalidad de viajeros, residentes, turistas y visitantes, valores también recuperados en 2023. Las políticas seguidas en Gran Canaria podrían ser intercambiables por las aplicadas en Tenerife y viceversa.

En total **Canarias tiene 2.172.944 habitantes (2021 ISTAC)**; el crecimiento de su Producto Interior Bruto (PIB) en la última década ha sido similar al nacional, aunque con una recesión importante en los años 2011-2014, a partir de este año comienza un periodo de recuperación, aunque más lenta que la nacional, hasta 2020, en la que el PIB volvió a bajar con la crisis del COVID 19 entre 2020 y 2021, por la importancia de la componente turística, para remontar finalmente en el periodo 2022 y 2023.

Una adecuada política de transporte es condición necesaria, aunque no suficiente, para la salida de esta última crisis y su posterior resolución, tanto para poder emplear con garantías los Fondos Europeos, como para valorar las enseñanzas aprendidas durante estos últimos años en los que a las nuevas pautas de movilidad se refiere; y en definitiva, para adecuar las eventuales propuestas que se deriven de este diagnóstico a un nuevo marco socioeconómico y territorial en el que el transporte sea sostenible y eficiente.

5 Marco político internacional y europeo: contexto global

5.1 Los Objetivos de Desarrollo Sostenible

El 25 de septiembre de 2015, los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años.

Estos Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) son:

- 1. Fin de la pobreza
- 2. Hambre Cero
- 3. Salud y bienestar
- 4. Educación de calidad
- 5. Igualdad de género
- 6. Agua limpia y saneamiento
- 7. Energía asequible y no contaminante
- 8. Trabajo decente y crecimiento económico
- 9. Agua, industria, innovación e infraestructura
- 10. Reducción de las desigualdades
- 11. Ciudades y comunidades sostenibles
- 12. Producción y consumos responsables
- 13. Acción por el clima
- 14. Vida submarina
- 15. Vida de ecosistemas terrestres
- 16. Paz, justicia e instituciones sólidas
- 17. Alianzas para lograr los objetivos



En el marco de la Movilidad Sostenible, el Objetivo ‘9. Industria, innovación e infraestructura’ y el Objetivo ‘11. Ciudades y comunidades sostenibles’, son los que habrá que tener en cuenta para el desarrollo del presente PIMSIT.

Las Metas del Objetivo 9 son:

- 9.1. Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.
- 9.2. Promover una industrialización inclusiva y sostenible y, de aquí a 2030, aumentar significativamente la contribución de la industria al empleo y al producto interno bruto, de acuerdo con las circunstancias nacionales, y duplicar esa contribución en los países menos adelantados.
- 9.3. Aumentar el acceso de las pequeñas industrias y otras empresas, particularmente en los países en desarrollo, a los servicios financieros, incluidos créditos asequibles, y su integración en las cadenas de valor y los mercados.
- 9.4. De aquí a 2030, modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales, y logrando que todos los países tomen medidas de acuerdo con sus capacidades respectivas.
- 9.5. Aumentar la investigación científica y mejorar la capacidad tecnológica de los sectores industriales de todos los países, en particular los países en desarrollo, entre otras cosas fomentando la innovación y aumentando considerablemente, de aquí a 2030, el número de personas que trabajan

en investigación y desarrollo por millón de habitantes y los gastos de los sectores público y privado en investigación y desarrollo.

- 9.6. Facilitar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes en los países en desarrollo mediante un mayor apoyo financiero, tecnológico y técnico a los países africanos, los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo.
- 9.7. Apoyar el desarrollo de tecnologías, la investigación y la innovación nacionales en los países en desarrollo, incluso garantizando un entorno normativo propicio a la diversificación industrial y la adición de valor a los productos básicos, entre otras cosas.
- 9.8. Aumentar significativamente el acceso a la tecnología de la información y las comunicaciones y esforzarse por proporcionar acceso universal y asequible a Internet en los países menos adelantados de aquí a 2020.

Mientras, las Metas del Objetivo 11 son:

- 11.1. De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.
- 11.2. De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- 11.3. De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
- 11.4. Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.
- 11.5. De aquí a 2030, reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.
- 11.6. De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
- 11.7. De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- 11.8. Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.
- 11.9. De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.
- 11.10. Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

5.2 Acuerdo de París sobre el cambio climático

El Acuerdo de París es un acuerdo mundial vinculante sobre el cambio climático que se alcanzó el 12 de diciembre de 2015, en la Cumbre del Clima (COP21) celebrada en la capital francesa. Entró en vigor el 4 de noviembre de 2016, treinta días después de que se ratificase por al menos 55 países que representan como mínimo el 55% de las emisiones mundiales de gases invernadero.

Los 195 países signatarios más la Unión Europea se comprometieron en París a evitar que la temperatura global suba más de 2°C respecto a los niveles preindustriales, aunque los esfuerzos debían encaminarse hacia un incremento menor: sólo 1,5°C.

Este compromiso se llevaría a cabo con una serie de medidas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), culpables del sobrecalentamiento del planeta. Cada cinco años, los países firmantes deberán revisar sus actuaciones, con informes y evaluación de avances logrados.

En este sentido, de los 184 compromisos adquiridos en el Acuerdo de París, casi el 75% se consideran insuficientes a día de hoy para evitar que el cambio climático se acelere. Además, algunos de los mayores emisores del mundo continúan aumentando sus emisiones, según un informe del Fondo Ecológico Universal. Sólo la Unión Europea y otros siete países, también del continente europeo, han adoptado las medidas necesarias para hacer frente al cambio climático.

En cualquier caso, la temperatura media del planeta subiría este siglo 3,2 grados, incluso si se cumpliesen los compromisos de reducción de emisiones del Acuerdo de París, según el informe anual Emissions Gap de la ONU. Las emisiones han seguido aumentando un 1,5% a lo largo de la década y sería necesario reducirlas alrededor de un 3% anual hasta 2030 para no pasar la línea roja de los 2°C y cerca de un 7% anual para lograr que el aumento global de la temperatura del planeta no supere los 1,5°C.

El Acuerdo de París entra en vigor en enero de 2020, cuando finaliza la vigencia del Protocolo de Kioto. Este fue el primer protocolo legalmente vinculante, que limitaba las emisiones de los gases causantes del efecto invernadero.

El compromiso era reducir en el periodo 2008-2012 (prorrogado hasta 2020) estas emisiones en alrededor de un 5% respecto a los niveles de 1990. No obstante, la mayoría de los países no han cumplido con su compromiso e incluso algunos como Canadá o Estados Unidos salieron del protocolo antes de ratificarlo. Las emisiones de gases de efecto invernadero acumuladas han crecido más de un 50% en este periodo.

Actualmente no se plantean sanciones a los países que no cumplen con los compromisos, sin embargo, se tiene previsto que en los próximos años se definan reglamentos para desarrollar puntos específicos del acuerdo.

5.3 Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía Sostenible

Consciente de la necesidad de luchar contra el cambio climático, la Unión Europea aprueba en 2007 el paquete de medidas “Energía para un mundo en transformación”, en el que se compromete a reducir sus emisiones de CO₂ en un 20% para el año 2020, como resultado de aumentar un 20% la eficiencia energética y cubrir un 20% de la demanda energética con energías renovables.

El Plan de Acción para la Eficiencia Energética de la UE (2007-2012): “Realizar el Potencial”, contempla entre sus prioridades el desarrollo del “Pacto de los Alcaldes” para aumentar la eficiencia energética en los entornos urbanos.

El Pacto de los Alcaldes es la principal red europea de autoridades locales y regionales que han asumido el compromiso voluntario de mejorar la eficiencia energética y utilizar fuentes de energía renovables en sus territorios. Con dicho compromiso, los firmantes del Pacto se propusieron superar el objetivo de la Unión Europea de reducir en un 20% las emisiones de CO₂ antes de 2020. El objetivo de esta red es mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos contribuyendo a los objetivos “20-20-20” en materia de clima y energía.

La disminución de los consumos, además de la contribución a la lucha contra el cambio climático y la mejora del medio ambiente, supone una reducción en los gastos de las corporaciones locales y, por tanto, un ahorro económico, así como la mejora de la competitividad y la independencia energética de la isla. Asimismo, el objetivo de la Unión Europea es la financiación de todo tipo de inversiones destinadas a lograr una mayor eficiencia energética y priorizar aquellos proyectos que se encuadran dentro de algún plan o estrategia como la que ofrece el marco de los Planes de Acción para la Energía Sostenible (PAES) del Pacto de los Alcaldes. Además, la implantación de todo el conjunto de medidas de ahorro energético supondrá necesariamente el desarrollo de un tejido empresarial relacionado con el empleo verde.

5.3.1 El Cabildo como signatario del Pacto

A partir de estos antecedentes político-administrativos, y teniendo en cuenta que el sector del transporte por carretera supone el 25% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en España, siendo una de las principales barreras para su descarbonización el desarrollo insuficiente de las infraestructuras de recarga eléctrica, y que la contribución de emisiones de GEI de Canarias en el balance total de España, según datos¹ del año 2018 es de prácticamente el 4%, (en Canarias, las principales categorías que contribuyen a las emisiones en el Sector de la Energía son las correspondientes a las industrias del sector energético y al transporte (43,6% y 0,1% respectivamente en 2018), seguidas por la combustión en otros sectores (2,3% en el mismo año), el Consejo de Gobierno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión de fecha 25 de marzo de 2013, aprobó presentar la adhesión del Cabildo Insular al Pacto de los Alcaldes, tanto en calidad de signatario, como de coordinador del Pacto.

Dicho acuerdo fue ratificado de forma unánime por el Pleno de la Corporación el día 5 de abril del mismo año.

¹ Documento “Emisiones de GEI por Comunidades Autónomas a partir del Inventario Español serie 1990-2018”, elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. De manera más detallada, el reparto de las emisiones de GEI en el sector del transporte de Canarias en el año 2018 se reparte como sigue: Transporte terrestre, el 65,4%; Transporte marítimo nacional, el 21,5%; Transporte aéreo nacional: el 13,1%.

En cumplimiento de las obligaciones de la adhesión como signatario, se realizó un inventario de emisiones de referencia, sobre el que se calcula la reducción de emisiones que la Corporación quería alcanzar en 2020. Basado en este inventario y en un trabajo participativo, se elaboró el Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES) del Cabildo de Tenerife, que fue aprobado por el Consejo de Gobierno en su sesión del 13 de junio de 2017 y se halla en ejecución de forma colaborativa entre las distintas áreas del Cabildo y las empresas públicas y organismos adscritos, constituyendo así la hoja de ruta del Cabildo en esta materia en el período 2016-2020, junto a otras acciones que derivan de los compromisos del Pacto, como son dar participación a la sociedad en el desarrollo del plan y celebrar los Días o Semanas de la Energía anuales, dedicados a la concienciación de la ciudadanía.

5.3.2 El Cabildo como coordinador del Pacto

En cuanto a los compromisos del Cabildo en calidad de Coordinador del Pacto, estos se pueden resumir en lo siguiente:

- Promover la adhesión al Pacto de las Alcaldías entre los municipios de la Isla.
- Ofrecer asistencia técnica y estratégica a los municipios que desean entrar a formar parte del Pacto, pero carecen de los recursos necesarios para elaborar un Plan de Acción para la Energía Sostenible.
- Ofrecer apoyo y oportunidades de índole económica para el desarrollo y ejecución del Plan de Acción para la Energía Sostenible.
- Brindar asistencia en la organización de Días de la Energía Locales, destinados a sensibilizar a la ciudadanía.
- Informar periódicamente a la Comisión sobre los resultados obtenidos y participar en la ejecución estratégica del Pacto.

En Tenerife ya se han adherido al Pacto de las Alcaldías los 31 ayuntamientos de la isla, cumpliéndose así el objetivo del Cabildo de Tenerife de integrar a todo el territorio y a la totalidad de la población insular en esta iniciativa europea.

De los 31 municipios de Tenerife, la mitad cuenta con un Plan de Acción por la Energía Sostenible (datos de mayo 2021), si bien prácticamente todos se encuentran en un estadio muy incipiente de implementación.

El Cabildo, se propuso el objetivo de que a finales de 2021 todos los municipios de la isla cuenten con su Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible, al tiempo que, a través de la Oficina de las Energías Renovables y de Apoyo al Pacto de las Alcaldías se impulse la ejecución de las acciones de todos aquellos que ya tengan su respectivo plan aprobado.

5.3.2.1 Líneas estratégicas y acciones

El PAES contempla 6 objetivos estratégicos que se desarrollan en las siguientes 8 líneas estratégicas:

1. Aumentar el ahorro y la eficiencia energética en los edificios e instalaciones gestionados por el Cabildo Insular de Tenerife, empresas participadas y organismos autónomos, así como en los edificios residenciales y del sector terciario.
2. Disminuir las emisiones asociadas al transporte.
3. Aumentar la producción local y el consumo de energías renovables en la isla de Tenerife.
4. Disminuir las emisiones asociadas al tratamiento de los residuos.
5. Disminuir las emisiones asociadas al consumo y tratamiento del agua.
6. Disminuir las emisiones derivadas de las opciones de compra y contratación pública del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.
7. Avanzar en el cálculo del balance neto de carbono de la isla de Tenerife.

8. Aumentar la comunicación, sensibilización y participación en lo relativo al ahorro y la eficiencia energética y al fomento de las energías renovables y fomentar la implicación de todos los sectores implicados (ciudadanía, empresa, sector educativo etc.).

Cada línea estratégica contempla una serie de acciones, 60 en total, para todo el plan, muchas de ellas con sub-acciones que, a su vez, las desarrollan. Estas medidas se dividen en 2 ámbitos:

1. Cuarenta y un (41) acciones para reducir las emisiones del ámbito Cabildo, que incluye los servicios e instalaciones gestionados por la Corporación, así como por sus empresas participadas y organismos autónomos, sobre los que se fijó el objetivo de reducción mínimo del 20% para el año 2020. Según el cálculo definitivo del PAES, dichas acciones proporcionarían una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de 26.992,71 tCO₂eq (Valor preliminar sujeto a variaciones a medida que se concreten acciones pendientes de valoración), lo que resultaría en una disminución del 29,83% de las emisiones del ámbito Cabildo respecto el año 2009, superando así el referido objetivo de reducción mínimo del 20%.
2. Diecinueve (19) acciones para fomentar la disminución de las emisiones en otros sectores fuera del ámbito Cabildo (sector residencial, comercial, residuos y transporte privado comercial). Para estos sectores no se ha establecido un objetivo mínimo de reducción, pues se trata de ámbitos que se incluirán en el alcance de los PAES municipales y no en el del Cabildo. Estas acciones realmente tienen como objetivo apoyar a los Ayuntamientos en la definición e implantación de sus PAES. Con su puesta en práctica se conseguiría un ahorro total estimado de 720.840 tCO₂eq (de nuevo, valor preliminar sujeto a variaciones a medida que se concreten las acciones), lo que representa una reducción del 16% respecto a las emisiones de 2009 para estos sectores.

5.4 Objetivos de la Unión Europea a 2030

En octubre de 2014, los dirigentes de la UE revisaron el Paquete Clima-Energía con objetivos a 2020, aprobando, así, el Marco de Clima y Energía para 2030. Según esta revisión, para este último año, la UE deberá haber reducido en un 40% las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a 1990, de nuevo principalmente, a través de la mejora de la eficiencia energética (al menos en un 27%) y un mayor uso de fuentes de energía renovable (al menos situarlas en un 27% de cuota en el mix energético). La iniciativa de la Unión también integra en este marco la mitigación y la adaptación, que son los dos pilares de la lucha contra el cambio climático, potenciando así las sinergias con otras políticas e iniciativas pertinentes de la UE.

En consonancia con esta aprobación, la Comisión Europea revisó el Pacto de los Alcaldes y los compromisos a que obliga, con vistas a cumplir los objetivos reseñados en 2030, introduciendo entre otras mejoras la nueva perspectiva de la adaptación al cambio climático dentro de esos compromisos, bajo la finalidad de incrementar nuestra capacidad de resistencia a dicho fenómeno global. Así, el Pacto pasa a llamarse Pacto de Los Alcaldes por el Clima y la Energía y propone a los firmantes el compromiso de elaborar un Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES, en adelante). Los firmantes del primer Pacto de Los Alcaldes (2020) tienen la posibilidad, tanto de adaptar sus PAES como PACES, planteando objetivos a 2030, como de compartir visión, resultados, experiencia y conocimientos técnicos con administraciones locales y regionales dentro y fuera de la UE a través de una cooperación directa y un intercambio entre homólogos, en concreto, en el marco del denominado Pacto Mundial de los Alcaldes.

El Cabildo insular de Tenerife, en su calidad de Coordinador del Pacto, debe seguir prestando apoyo a los municipios de la isla, animándolos y ayudándolos a dar este paso y orientando el apoyo a los reseñados objetivos de la UE con el horizonte de 2030.

El Pleno de la Corporación en sesión del 6 de octubre de 2017, aprobó la siguiente moción:

“... El Cabildo de Tenerife ampliará el contenido del Plan de Acción de Energías Sostenibles (PAES), aprobado en junio de 2017 por la Corporación en el marco del Pacto de los Alcaldes, y tomará como base de partida el positivo conjunto de sus propuestas, reformulándolas como Programa de Acción Insular para la Adaptación y Mitigación del Cambio Climático. Este Programa completará su elaboración garantizando la participación activa de los diferentes sectores de la sociedad insular (colectivos sociales y ciudadanos, empresariado, centros de investigación y todos los sectores implicados que aún no lo hayan hecho). El Programa será presentado a la Mesa por las Energías Renovables de Tenerife para su discusión y enriquecimiento, y al Pleno de la Corporación para su conocimiento y aprobación definitiva. De forma paralela a la culminación e implantación de dicho Programa, el Cabildo de Tenerife pondrá en marcha, a través de la plataforma iHey Tenerife!, un proceso participativo destinado a complementar dicho documento con las aportaciones recibidas...”

En la actualidad se ha iniciado el proceso para la elaboración de este importante programa insular, que habrá de servir de marco para sumar y coordinar esfuerzos en la adaptación y lucha contra el cambio climático en la isla, partiendo del vigente PAES, y dándole contenido de PACES, junto a contenidos adicionales relativos a la materia, todo ello en un proceso participativo de las distintas fuerzas de la sociedad insular, agentes económicos, expertos y Administraciones.

5.5 Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social europeo y al Comité de las Regiones

En esta comunicación la Comisión Europea establece en diciembre de 2020, y con la perspectiva de los efectos en ese año de la COVID-19, la “Estrategia de movilidad sostenible e inteligente para encauzar el transporte europeo de cara al futuro” con la siguiente visión:

1. **La movilidad y el transporte son importantes para todos nosotros.** Ya sea para desplazarnos diariamente al lugar de trabajo, para visitar a familiares y amigos, para hacer turismo, o incluso para el buen funcionamiento de las cadenas de suministro mundiales que abastecen nuestras tiendas y nuestra producción industrial, la movilidad es un factor que posibilita nuestra vida económica y social. La libre circulación de personas y mercancías a través de sus fronteras interiores es una libertad fundamental de la Unión Europea y su mercado único. Los viajes dentro de la UE han propiciado una mayor cohesión y han fortalecido la identidad europea. El sector del transporte, que es el segundo mayor ámbito de gasto para los hogares europeos, aporta un 5 % al PIB europeo y emplea directamente a unos diez millones de trabajadores.
2. **Aunque la movilidad aporta numerosos beneficios a sus usuarios, no está exenta de costes para nuestra sociedad.** Entre ellos cabe destacar las emisiones de gases de efecto invernadero o la contaminación atmosférica, acústica y del agua, pero también los accidentes de tráfico, la congestión y la pérdida de biodiversidad, todo lo cual repercute en nuestra salud y bienestar. Los esfuerzos y las medidas estratégicas emprendidos en el pasado aún no han abordado suficientemente estos costes. Las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte han aumentado a lo largo del tiempo y ahora representan nada menos que la cuarta parte del total de la UE.

3. **Reducir significativamente sus emisiones y ser más sostenible es, con creces, el reto más serio al que se enfrenta el sector del transporte.** Al mismo tiempo, esta transformación brinda grandes oportunidades para mejorar la calidad de vida y para que la industria europea, en todas las cadenas de valor, se modernice, cree puestos de trabajo de gran calidad, desarrolle nuevos productos y servicios, refuerce su competitividad y aspire al liderazgo mundial en un momento en que otros mercados avanzan rápidamente hacia una movilidad sin emisiones. Habida cuenta de que el sector es responsable de gran parte de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la UE, solo se logrará el objetivo fijado por la Unión de reducir los gases de efecto invernadero como mínimo un 55 % de aquí a 2030 y de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 introduciendo sin demora, y en sinergia con los esfuerzos por una contaminación cero, políticas más ambiciosas para reducir la dependencia de los combustibles fósiles que presenta el transporte. El éxito del Pacto Verde Europeo depende de nuestra capacidad para conseguir que el sistema de transporte en su conjunto sea sostenible.
4. **La pandemia de COVID-19 ha demostrado claramente que proteger el buen funcionamiento del mercado único es vital para la UE.** La crisis ha puesto de manifiesto el papel esencial que desempeña el transporte, así como los costes sociales, sanitarios y económicos de limitar seriamente o incluso restringir por completo la libre circulación de personas, mercancías y servicios. A fin de reforzar la autonomía estratégica y la resiliencia de la Unión Europea y sortear cualquier crisis, resulta fundamental preservar las cadenas de suministro y contar con un enfoque europeo coordinado en materia de conectividad y actividad de transporte.
5. **Por consiguiente, garantizar que nuestro sistema de transporte sea verdaderamente resiliente frente a futuras crisis también debe ser un objetivo clave de la política de transporte de la UE de ahora en adelante.** Realizar el espacio único europeo de transporte contemplado en el Libro Blanco de 20112 sigue siendo una de las piedras angulares de la política europea de transporte. La UE continúa concediendo una importancia estratégica a promover la cohesión, reducir las disparidades regionales y mejorar la conectividad y el acceso al mercado interior para todas las regiones. La pandemia de COVID-19 tuvo un impacto considerable en la movilidad. En el contexto de la recuperación de esta grave crisis, el apoyo público debe ayudar a la movilidad a «reconstruir para mejorar» y a dar el salto a un futuro sostenible y más inteligente.
6. **La ecologización de la movilidad debe ser el nuevo requisito para que el sector del transporte crezca.** La movilidad en Europa debe basarse en un sistema de transporte multimodal, tanto de pasajeros como de mercancías, eficiente e interconectado, que esté reforzado por una red de trenes de alta velocidad asequibles, por abundantes infraestructuras de recarga y repostaje para vehículos de emisión cero y oferta de combustibles renovables e hipocarbónicos y por una movilidad más limpia y activa en ciudades más ecológicas que contribuyan al buen estado de salud y el bienestar de sus ciudadanos.
7. **La digitalización pasará a ser un motor indispensable para la modernización de todo el sistema, que ganará en fluidez y eficiencia.** Asimismo, Europa necesita utilizar la digitalización y la automatización para seguir incrementando los niveles de seguridad, protección, fiabilidad y comodidad, manteniendo así el liderazgo de la UE en los servicios y la fabricación de equipos de transporte y mejorando nuestra competitividad mundial a través de cadenas logísticas eficientes y resilientes.
8. **Esta evolución no debe dejar a nadie atrás: es fundamental que la movilidad esté disponible y sea asequible para todos, que las zonas rurales y alejadas estén mejor conectadas, que las personas con movilidad reducida y con discapacidad puedan acceder a ellas y que el sector ofrezca unas buenas condiciones sociales y oportunidades de reciclaje profesional y proporcione puestos de trabajo atractivos.** El pilar europeo de derechos sociales es el espejo en que se mira Europa para garantizar que la transición ecológica y digital sea equitativa y justa desde el punto de vista social.

9. En términos generales, debemos abandonar el paradigma existente de cambios progresivos en favor de una transformación radical. Así, la presente Estrategia establece una hoja de ruta para asentar firmemente el sector europeo del transporte en la senda adecuada para un futuro sostenible e inteligente. Para hacer de nuestra visión una realidad, identifica diez ámbitos emblemáticos con un plan de acción que guiará nuestro trabajo durante los próximos años. Los escenarios en que se fundamenta la Estrategia, similares a los que apoyan el Plan del Objetivo Climático para 2030, demuestran que, con el nivel adecuado de ambición, la combinación de las medidas políticas establecidas en la presente Estrategia puede causar una reducción del 90% de las emisiones del sector del transporte de aquí a 2050.

Teniendo en cuenta, asimismo, el análisis que se expone en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña la presente Comunicación, se establecen diversos hitos que reflejan la senda del sistema europeo de transporte hacia la consecución de los objetivos que nos hemos marcado **lograr para una movilidad sostenible, inteligente y resiliente**, indicando con ello la ambición necesaria para nuestras políticas futuras, a saber:

De aquí a 2030:

- Al menos treinta millones de vehículos de emisión cero circularán por las carreteras europeas;
- Cien ciudades europeas serán climáticamente neutras;
- Se duplicará el tráfico de trenes de alta velocidad;
- Los desplazamientos colectivos programados inferiores a 500 km deben ser neutros en carbono dentro de la Unión Europea;
- La movilidad automatizada se desplegará a gran escala;
- Habrá buques de emisión cero listos para su comercialización.

De aquí a 2035:

- Habrá aeronaves de gran tamaño de emisión cero listas para su comercialización.

De aquí a 2050:

- Prácticamente todos los automóviles, furgonetas, autobuses y los nuevos vehículos pesados serán de emisión cero;
- Se duplicará el tráfico de trenes de mercancías;
- Se triplicará el tráfico de trenes de alta velocidad;
- La Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) multimodal equipada para un transporte sostenible e inteligente con conectividad de alta velocidad estará operativa para la red global.

5.6 Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

Dentro del capítulo de Políticas Palanca y Componentes, **Palanca I** Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura, aparece la Componente 1 Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos; y en la **Palanca II** infraestructuras y ecosistemas resilientes, aparece en el punto 6 la Movilidad sostenible, segura y conectada como dos de los componentes de este Plan de Recuperación...

Palanca I: “Las ciudades tienen un papel fundamental en la transformación económica y social. Pero junto a las áreas metropolitanas debe tenerse en cuenta a la población que vive en otros entornos, como el rural. Resulta necesario articular medidas específicas para la España despoblada que impulsen la innovación social y territorial y faciliten el desarrollo de nuevos proyectos profesionales, la fijación de población, la atracción de talento, la prestación de servicios, así como un uso sostenible de nuestros recursos”. Los componentes que contempla incluyen:

1. Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos
2. Plan de Rehabilitación de vivienda y regeneración urbana
3. Transformación ambiental y digital del sistema agroalimentario y pesquero

Palanca II: “Las infraestructuras tienen la capacidad de movilizar grandes volúmenes de inversión a corto plazo y de generar un impacto estructural sobre el conjunto de la sociedad y la economía. Para el desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza, el refuerzo de la adaptación y resiliencia climática en infraestructuras incluye los siguientes componentes:”

4. Conservación y restauración de ecosistemas y su biodiversidad
5. Preservación del litoral y los recursos hídricos
6. Movilidad sostenible, segura y conectada

De los 20 Programas tractores de inversión, el Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos supone 6.536 millones de euros y el de la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada supone 6.667 millones de euros; en total 13.203 millones de euros entre 2021 y 2023.

Dentro del capítulo dedicado a la “Contribución a las iniciativas emblemáticas de la Estrategia Anual de Crecimiento Sostenible” se establece como la “consecución de los objetivos climáticos requiere un fuerte impulso al uso del transporte sostenible, accesible e inteligente, del despliegue de las estaciones de recarga y repostaje y la ampliación del transporte público” y, en particular, de la electromovilidad.

El Plan de Recuperación dedica estas dos componentes a la movilidad sostenible, segura y conectada, que incluyen medidas como el apoyo a las inversiones a realizar por entidades locales o Comunidades Autónomas para conseguir zonas de bajas emisiones (ZBE), y la transformación sostenible y digital del transporte urbano y metropolitano, políticas ambas a tener en cuenta en este PIMS.

En el Capítulo de Reformas, y aunque no son todas aplicables a la realidad de Canarias indica que: “así, en el ámbito del transporte es preciso completar los corredores ferroviarios que conectan con el resto de la Unión Europea (Mediterráneo, Atlántico) para impulsar el transporte de mercancías alternativo a la carretera. También hace falta invertir en nodos de interconexión clave para garantizar la intermodalidad (por ejemplo, el enlace con los puertos de Bilbao y Algeciras) y reforzar significativamente las **redes de cercanías**, clave para la buena articulación de la población en el territorio. Finalmente, es preciso desarrollar un sistema de pago por uso de la red de vías de alta capacidad que permita cubrir los costes de mantenimiento e integrar las externalidades negativas del transporte por carretera como sucede en el resto de las infraestructuras”.

En la Descripción de las inversiones se establece:

COMPONENTE 1

Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos

Retos y objetivos

El objetivo fundamental de este componente es impulsar la descarbonización de la movilidad urbana, la mejora de la calidad del aire y de la calidad de vida en las ciudades, aprovechando las oportunidades económicas, sociales e industriales asociadas a esta transformación.

Para lograr estos objetivos resulta clave fomentar la movilidad activa e impulsar la transformación del sector del transporte público como verdadera alternativa a la utilización del vehículo privado, mediante el apoyo a las Administraciones en las inversiones necesarias para la provisión de un sistema de transporte público digital y sostenible, la transformación de flotas hacia vehículos de cero o bajas emisiones, así como de herramientas de gestión

digitales del tráfico y la movilidad.

Este componente contempla un plan de choque con medidas dirigidas al propio tejido de la ciudad y a sus infraestructuras, así como a la potenciación y optimización del transporte urbano y metropolitano, sin olvidar el impulso a la electrificación de la movilidad y la mejora de la calidad del aire a través por ejemplo del apoyo a la renovación del parque de vehículos ligeros o el despliegue masivo de infraestructuras de recarga como clave para la adopción del vehículo eléctrico. Las inversiones previstas están destinadas a acelerar la implementación de zonas de bajas emisiones, fomentar la movilidad activa e impulsar el transporte público colectivo; desincentivarán el uso de vehículo privado, promoverán un cambio modal hacia el ferrocarril en el transporte urbano y metropolitano e incentivarán la movilidad con fuentes de energía alternativas. Estas medidas producirán beneficios significativos para la sociedad, la economía y el medio ambiente, incluyendo la reducción del uso de energías fósiles y el incremento de fuentes renovables, la reducción de la polución del aire, agua y suelo, la reducción de los niveles de ruido, además de un importante efecto tractor sobre la actividad económica y la industria y el desarrollo de nuevos modelos de negocio.

COMPONENTE 6

Movilidad sostenible, segura y conectada

Retos y objetivos

Las infraestructuras de transporte son elementos esenciales para el desarrollo de los territorios y la cohesión social y territorial, así como para el incremento de la productividad, la mejora de la competitividad y la capacidad de exportación de la economía, por lo que resulta fundamental que sean fiables, sostenibles, resilientes y de calidad.

Por todo lo anterior, en este componente se incluyen una serie de medidas e inversiones destinadas a modernizar, digitalizar y mejorar la seguridad y sostenibilidad de las infraestructuras clave de transporte interurbano e intermodales en todo el territorio nacional, con especial atención al transporte ferroviario.

Con la finalidad de incrementar la resiliencia de las infraestructuras de transporte ante nuevas demandas y retos, los objetivos perseguidos en materia de movilidad sostenible, segura y conectada son los siguientes:

- Avanzar en el **desarrollo de los corredores europeos** como principales ejes vertebradores de nuestra movilidad. Hacer nuestra red nacional de transporte más interoperable de acuerdo con los estándares europeos, dotándola de mayor capacidad donde es necesario y contribuyendo a reducir su huella de carbono mediante el impulso de su electrificación.
- **Mejorar la logística y la intermodalidad** mediante el desarrollo y/o modernización de terminales logísticas, puertos y accesos a los mismos.
- **Digitalización y sostenibilidad del transporte**, mediante un ambicioso programa de apoyo al transporte basado en la digitalización, la introducción de nuevas tecnologías en el sector y el impulso de su sostenibilidad. de nuevas tecnologías en el sector y el impulso de su sostenibilidad.

De la revisión efectuada, llama la atención a efectos de este Diagnóstico, que la singularidad territorial y social de las Comunidades Autónomas insulares Illes Balears y Canarias no haya sido específicamente contemplada en este Plan de Recuperación, aunque algunas de las políticas generales sí resultan de aplicación y referencia para este Plan Insular de Movilidad Sostenible.

5.7 Estrategia Canaria de Acción Climática (ECAC 2040)

Es el instrumento **marco de referencia para la Acción Climática en Canarias** y debe marcar la senda de la descarbonización, la adaptación al cambio climático y la nueva gobernanza. Coordina, además, el conjunto de planes, programas y políticas sectoriales para lograr los objetivos de la presente ley.

Fija los objetivos en cuatro aspectos clave:

- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la captación de carbono, estableciendo objetivos cada cinco años.
- Mejorar la eficiencia energética para reducir el consumo de energía en todo el Archipiélago.
- Aumentar la generación y el consumo de energías de origen renovable, reduciendo la necesidad de combustibles fósiles.
- Desarrollar un sistema de movilidad sostenible.

Además, debe:

- Identificar los riesgos, vulnerabilidades e impactos del cambio climático
- Fijar los objetivos de adaptación y resiliencia al cambio climático.
- Identificar necesidades de investigación, innovación, desarrollo y competitividad en materia de acción climática.
- Definir el sistema de evaluación y seguimiento de la estrategia.

La estrategia tendrá una vigencia de veinte años, pero será revisada, como máximo cada diez años, para actualizar los escenarios y objetivos.

Se trata, por tanto, de una herramienta operativa que servirá de marco para dar respuesta a largo plazo a los retos adquiridos en materia de lucha contra el cambio climático, fijando determinaciones de obligado cumplimiento y contribuyendo a la coordinación de las diversas políticas sectoriales, así como de sensibilización ciudadana, empresarial y administrativa.

Las líneas estratégicas a seguir en la ECAC (2040) en relación al transporte son:

1. Fomentar el uso de vehículos con emisiones contaminantes directamente nulas
2. Aumentar la eficiencia y sostenibilidad en el transporte terrestre a partir del trasvase modal y aumento de la oferta de aparcamientos disuasorios
3. Reducción de la demanda de movilidad innecesaria priorizando el transporte público y el teletrabajo
4. Transición energética en el transporte de mercancías terrestres
5. Reservas de plazas de aparcamientos para vehículos de bajas o nulas emisiones
6. Impulsar la competitividad, logística operacional e I+D+i

5.8 Conclusiones

Existe un amplio consenso internacional y europeo para alcanzar un transporte que, a la vez que sea respetuoso con el medioambiente, cumpla con las condiciones de sostenibilidad económica y social y además soporte las crisis sucesivas sanitarias, energéticas y de todo tipo presentes y por venir en un contexto de `progresiva' digitalización del sistema de transportes en general, y del transporte terrestre en particular.

En esta línea, el **Plan de Movilidad Sostenible de Tenerife** deberá, en sus objetivos y acciones, evaluar si las medidas adoptadas se corresponden con estas Políticas, Metas, Acuerdos y Pactos enunciados más recientes de la Unión Europea, en particular estos últimos, ya que se han definido después o durante el periodo de pandemia que ha cambiado nuestra manera de relacionarnos y de movernos.

Las decisiones que se adopten sobre las necesidades de movilidad, el modo de transporte que se use, la intermodalidad, la potenciación de modos menos contaminantes y más colectivos, la mejora de la infraestructura orientada al transporte y de los modos sostenibles, la puesta en servicio de infraestructuras ferroviarias cuando así se justifiquen, y de todos aquellos elementos que encajen con las políticas y estrategias enunciadas, deben estar en la base de este PIMSIT.

6 Marco jurídico y normativo

El **marco jurídico y normativo** del presente Plan se ha analizado separadamente, atendiendo a cada una de las temáticas tratadas (territorio, aspectos sectoriales, administrativo o ambiental), con el fin de disponer en un mismo apartado todos los condicionantes que afectan a la ordenación y planificación de la movilidad. Este análisis se lleva a cabo en los epígrafes 6 a 10. A modo de síntesis son los siguientes textos legislativos:

- La reciente **Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias**, que recoge la regulación del conjunto de normas e instrumentos normativos relativos a la ordenación territorial.
- **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio climático y transición energética**, que promueve la adaptación a los impactos del cambio climático y la implantación de un modelo de desarrollo sostenible que genere empleo decente y contribuya a la reducción de las desigualdades
- La **Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética** de Canarias que regula las medidas encaminadas a la mitigación y adaptación al cambio climático, así como garantizar la transición energética y la acción por el clima, en el ámbito de la Comunidad Autónoma.
- La **Ley 2/2011 de Economía sostenible** que regula la planificación de la movilidad y recoge el espíritu de las directivas comunitarias y de las leyes de movilidad autonómicas aprobadas
- La **Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias**, que contiene la regulación sectorial sobre transportes.

Los anteriores textos legislativos determinan tanto el marco competencial como el marco normativo vigente en relación a la puesta en marcha de las diferentes alternativas que serán objeto de análisis a lo largo del presente PIMSIT.

Finalmente se incluyen separadamente, en el epígrafe 6 de este documento las determinaciones sobre las infraestructuras y, en menor medida, de los servicios, con carácter especial que proceden de los instrumentos de ordenación territorial: Instrumentos de Ordenación Territorial (PIOT y PTE), Instrumentos de Ordenación del ámbito Municipal (PGO) e Instrumentos de carácter sectorial con determinaciones en el transporte (Plan de Modernización Municipal – PMM y Plan de Movilidad Urbana Sostenible – PMUS)

6.1 Territorio y medioambiente

6.1.1 Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias

En relación a la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC), el nuevo texto legal, trata de recoger en una única ley todas las normas que regulan la protección, la ordenación y el uso del suelo, en aras de simplificar, racionalizar y actualizar el conjunto de reglas aplicables para la protección, ordenación y utilización del territorio. Todo ello con el objetivo, según se expone en la propia ley, de facilitar la actividad económica y social en los suelos aptos para ser desarrollados o recuperados, renovando las reglas aplicables, y, en paralelo, mantener la protección y conservación de los espacios y los suelos más valiosos de las islas.

A pesar de que la LSENPC nació con una clara pretensión de conformar un sistema de aplicación directa sin necesidad de desarrollo reglamentario, en base a la previsión contenida en la disposición final 11ª de la propia ley, en el BOC de 9 de enero de 2019 se publicaron los tres Reglamentos que vienen a completar su regulación:

- El Reglamento de Planeamiento de Canarias (Decreto 181/2018, de 26 de diciembre de 2018)
- El Reglamento de Intervención y Protección de la Legalidad Urbanística de Canarias (Decreto 182/2018, de 26 de diciembre de 2018)
- El Reglamento de Gestión y Ejecución del Planeamiento de Canarias (Decreto 183/2018, de 26 de diciembre de 2018)

Los tres Reglamentos entraron en vigor el 9 de febrero de 2019, por tanto, su contenido forma parte también del marco normativo vigente en materia ordenación del territorio.

Uno de los cambios más debatidos de la nueva LSENPC respecto de la anterior regulación está en el sistema de planeamiento, en cuanto a que se introducen nuevas figuras a la vez que se realiza una delimitación más precisa de sus contenidos, así como en los procedimientos de aprobación de los planes, que se normalizan como monofásicos.

Tal y como se explica en la Exposición de motivos, la ley da *“continuidad a las piezas básicas del sistema de planeamiento diseñado por la Ley de Ordenación del Territorio de 1999: Directrices de ámbito y competencia autonómica, planes insulares de ordenación y planes generales de ordenación, más los instrumentos de desarrollo correspondientes”*.

Por otro lado, la ley introduce novedades en materia de planificación territorial dotando de mayor agilidad a las respuestas del planificador frente a situaciones y demandas sobrevenidas que no hayan sido consideradas en los instrumentos de planeamiento, evitando así su carácter rígido. Así, se incluyen unas figuras novedosas que pueden desplazar, con carácter excepcional, las determinaciones de los planes: **los proyectos de interés insular o autonómico**.

Los proyectos de interés insular o autonómico tienen por objeto ordenar y diseñar, para su inmediata ejecución, o bien ejecutar sistemas generales, dotaciones y equipamientos estructurantes o de actividades industriales, energéticas, turísticas no alojativas [sic], culturales, deportivas, sanitarias o de naturaleza análoga de carácter estratégico, cuando se trate de atender necesidades sobrevenidas o actuaciones urgentes. Estas circunstancias deberán estar justificadas debidamente en el expediente.

Conforme a la nueva regulación, la ordenación ambiental y territorial de Canarias está integrada por los siguientes instrumentos de ordenación:

- ✓ **Instrumentos de ordenación general** de los recursos naturales y del territorio, que incluyen las directrices de ordenación, general y sectoriales, y los planes insulares.
- ✓ **Instrumentos de ordenación ambiental**, que incluyen los planes y normas de los espacios naturales protegidos.
- ✓ **Instrumentos de ordenación territorial**, que incluyen los planes territoriales parciales y especiales.

Las **actuaciones territoriales estratégicas** incluyen los ya definidos proyectos de interés insular o autonómico y los planes de mejora y modernización turísticas.

La relación entre todos los anteriores instrumentos de ordenación se rige por los principios de jerarquía, competencia y especialidad, de acuerdo con lo establecido en los artículos 9 y 83 de la Ley. Así el artículo 9 establece que los planes y programas previstos en la legislación sectorial prevalecerán sobre los establecidos en la LSENPC, en los términos que dicha legislación sectorial disponga. Adicionalmente, en el caso de contradicción, la ley determina que prevalecerán las determinaciones ambientales sobre las territoriales y las urbanísticas (artículo 83.3 de la LSENPC).

La aprobación de los instrumentos de ordenación ambiental, territorial y urbanística, así como las actuaciones territoriales estratégicas, no se sujeta a plazos de caducidad en la nueva regulación. Por otro lado, se mantienen las normas técnicas, que se consideran fundamentales para la viabilidad y agilidad en la elaboración de los planes y se suprimen las instrucciones técnicas, dado su carácter indicativo.

Las **directrices de ordenación** siguen constituyendo el instrumento de ordenación territorial estratégica del Gobierno de Canarias, siendo el marco de referencia para los restantes instrumentos de ordenación. La competencia para la aprobación de las directrices de ordenación le corresponde al Gobierno de Canarias.

Los **planes insulares de ordenación** constituyen el instrumento general de ordenación de los recursos naturales y del territorio de las islas en el marco, en su caso, de las directrices de ordenación. Tienen por objeto la ordenación estructural del espacio insular, definiendo el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible.

La competencia para formular, elaborar y aprobar los planes insulares de ordenación continúa atribuyéndose a los cabildos insulares.

Los **planes territoriales** siguen constituyendo un instrumento de ordenación territorial de la isla, en desarrollo de los planes insulares y, en su caso, de las directrices de ordenación. Su tipología los divide en planes territoriales de ordenación parciales y especiales.

6.1.2 Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio climático y transición energética

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética tiene por objeto asegurar el cumplimiento, por parte de España, de los objetivos del Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el BOE el 2 de febrero de 2017; facilitar la descarbonización de la economía española, su transición a un modelo circular, de modo que se garantice el uso racional y solidario de los recursos; y promover la adaptación a los impactos del cambio climático y la implantación de un modelo de desarrollo sostenible que genere empleo decente y contribuya a la reducción de las desigualdades.

En el Artículo 3 se establecen los objetivos de reducción de emisiones de GEI, energías renovables y eficiencia energética:

- Se establecen los siguientes objetivos mínimos nacionales para el año 2030 al objeto de dar cumplimiento a los compromisos internacionalmente asumidos y sin perjuicio de las competencias autonómicas:
 - Reducir en el año 2030 las emisiones de GEI del conjunto de la economía española en, al menos, un 23% respecto del año 1990.
 - Alcanzar en el año 2030 una penetración de energías de origen renovable en el consumo de la energía final de, al menos, un 42%.
 - Alcanzar en el año 2030 un sistema eléctrico con, al menos, un 74% de generación a partir de energías de origen renovables.
 - Mejorar la eficiencia energética disminuyendo el consumo de energía primaria en, al menos, un 39,5%, con respecto a la línea de base conforme a normativa comunitaria.
- Antes de 2050 y en todo caso, en el más corto plazo posible, España deberá alcanzar la neutralidad climática, con el objeto de dar cumplimiento a los compromisos internacionalmente asumidos, y sin perjuicio de las competencias autonómicas, y el sistema eléctrico deberá estar basado, exclusivamente, en fuentes de generación de origen renovable.
- Se autoriza al Consejo de Ministros a revisar al alza los objetivos establecidos en los apartados 1 y 2 de este artículo con fines:
 - Para cumplir con el Acuerdo de París, de acuerdo a las decisiones que tome la Conferencia de las Partes en su calidad de reunión de las Partes en el Acuerdo de París.
 - Para cumplir con la Normativa de la Unión Europea.
 - Para adaptarlos a la evolución de los avances tecnológicos y del conocimiento científico.
 - Cuando concurren elementos objetivos cuantificables que, motivadamente, lo aconseje por motivos medioambientales, sociales o económicos.

- La revisión de los objetivos establecidos en los apartados 1 y 2 solo podrá contemplar una actualización al alza de las sendas vigentes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero e incremento de las absorciones por los sumideros.
- En cualquier caso, se iniciará en el año 2023 la primera revisión de los objetivos establecidos en este artículo.

Más concretamente, en el Título IV ‘Movilidad sin emisiones y transporte’:

Artículo 14.- Promoción de movilidad sin emisiones:

- La AGE, las CCAA y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂, de conformidad con lo establecido por la normativa comunitaria. A esos efectos, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima fijará para el año 2030 objetivos de penetración de vehículos matriculados con nulas o bajas emisiones directas de CO₂, según sus diferentes categorías.
- En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050 se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos, no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que no más tarde del año 2040 sean vehículos con emisiones de 0 g CO₂/km de conformidad con lo establecido por la normativa comunitaria. A tal efecto, previa consulta con el sector, se pondrán en marcha medidas que faciliten la penetración de estos vehículos, que incluirán medidas de apoyo a la I+D+i.
- Los municipios de más de 50.000 habitantes y los **territorios insulares** adoptarán antes de 2023 **planes de movilidad urbana sostenible** que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:
 - El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.
 - Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.
 - Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.
 - Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.
 - Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.
 - Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.
 - Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.
 - El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.
 - Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

Lo dispuesto en este apartado será aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Los planes de movilidad urbana sostenible habrán de ser coherentes con los planes de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.

4. De acuerdo con la normativa de movilidad limpia aprobada por la Unión Europea y con las revisiones y mejoras posteriores que se acuerden, **las Comunidades Autónomas insulares**, considerando su vulnerabilidad frente al cambio climático, **podrán instar al Estado al establecimiento de medidas de promoción de movilidad limpia, consistentes en restricciones en su ámbito territorial de la circulación de turismos y furgonetas.**

6.1.3 Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias

Esta Ley, publicada en el BOE de 31/12/2022, **tiene por objeto regular las medidas encaminadas a la mitigación y adaptación al cambio climático para garantizar la transición energética y la acción por el clima**, alcanzando la neutralidad en carbono y la reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) mediante el esfuerzo colectivo y la aplicación de medidas coordinadas y eficaces desde todos los sectores públicos y privados, orientados hacia la sostenibilidad.

En su Capítulo IV – ‘Políticas energéticas’ se establecen las actuaciones en materia de política energética para favorecer la descarbonización del sistema energético canario.

En su Capítulo V – ‘Políticas de transporte y movilidad sostenible’, Sección 1ª.- Movilidad Sostenible, se incluye lo siguiente:

- Artículo 47. Medidas en relación con el transporte y la movilidad sostenible
- Artículo 48. Movilidad sostenible en los grandes centros generadores de movilidad
- Artículo 49. Movilidad sostenible en centros de educación
- Artículo 50. Reservas de aparcamiento
- Artículo 51. Transición energética en el transporte de mercancías por carretera

Y en la sección 2ª.- Vehículos con emisiones contaminantes directas nulas, se articula lo siguiente:

- Artículo 52. Plazos para la transición energética de parques móviles y flotas de vehículos
- Artículo 53. Infraestructuras de carga de vehículos con emisiones contaminantes directas nulas

En los diferentes artículos mencionados se promueve en general la **reducción del uso del vehículo privado**, el **fomento del transporte público** y otras formas de transporte sin emisiones de gases de efecto invernadero mediante sistemas de gestión de la movilidad, peatonalizaciones y redes para bicicletas, movilidad compartida e inteligente.

Algunas cuestiones destacadas con influencia sobre este documento son:

- En los planes de movilidad y transporte que se elaboren por las administraciones públicas de Canarias se incorporarán, en todo caso, indicadores de contaminación atmosférica y de emisiones de gases de efecto invernadero, vulnerabilidad de las infraestructuras, así como objetivos de reducción de los mismos y medidas específicas para cumplir dichos objetivos. Igualmente incorporarán las directrices fijadas en la estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones.

- Se fomenta la movilidad sostenible en relación con los centros educativos, especialmente con las universidades (con planes de escalonamiento horario), que son grandes centros productores de movilidad.
- Se establecen plazos máximos para flotas de vehículos municipales (10 años) y de alquiler (15 años).
- Fomento de puntos de recarga de vehículos eléctricos.

6.1.4 Conclusiones

En el marco de lo establecido por la Ley 4/2017 del Suelo y Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC), se puede entender que el PIMSIT, amparado en la Ley 7/2021, una vez vigente, tendrá la naturaleza de Instrumento de Planeamiento Sectorial a los efectos de relacionarlo con los restantes instrumentos de planeamiento de la LSENPC, convirtiéndose en el elemento fundamental para definir el sistema de movilidad insular.

Ahora bien, el PIMSIT es un plan y/o programa que adopta una Administración Pública y, aunque su elaboración no venga exigida aún por una disposición legal o reglamentaria, parece congruente que sea objeto de evaluación ambiental estratégica, de acuerdo con lo establecido en la Ley 21/2013 de evaluación ambiental (LEA). Someter el PIMSIT a evaluación ambiental estratégica (EAE) supone las siguientes ventajas:

- Legitima plenamente el proceso de planificación al verificar los dos requisitos fundamentales de la EAE cuales son la consideración de las alternativas viables y la presentación de estas, debidamente evaluadas, al debate ciudadano.
- Permitirá la incorporación de propuestas con efectos territoriales a posteriores instrumentos de planeamiento territorial sin necesidad de nueva evaluación ambiental.
- Establece un marco para la tramitación y aprobación del PIMS, ante la ausencia de regulación específica en ninguna normativa sectorial.

En conclusión, el PIMSIT es un instrumento de planeamiento sectorial que no se integra en el marco de la LSENPC. No obstante, se considera como el instrumento básico para definir el futuro modelo de ordenación y gestión de la movilidad insular en el que se contemplarán las actuaciones necesarias para implementarlo. Al margen de sus efectos jurídicos, las determinaciones que se establezcan en el PIMSIT serán vinculantes para el Cabildo de Tenerife en tanto definirán el modelo básico al cual deben sujetarse las distintas actuaciones con incidencia en la movilidad, tanto de planeamiento como de gestión y ejecución, que acometa la Corporación Insular.

El PIMSIT se someterá a una Evaluación Ambiental Estratégica de acuerdo al procedimiento regulado en la Ley de Evaluación Ambiental. Igualmente, la existencia del PIMSIT garantizará la recepción de fondos para financiar las necesidades del sistema de transporte público, regular colectivo de viajeros.

Con la entrada en vigor de la LSENPC, las Directrices de Ordenación General y su memoria aprobada por la Ley 19/2003, de 14 de abril, han quedado derogadas.

Por tanto, del mismo modo, queda sin validez la previsión establecida en el artículo 31.2 de la Ley de Ordenación de Transporte por Carretera de Canarias en la que se determinaba que la planificación territorial de los transportes se articulará a través de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras dentro del marco establecido por las Directrices de Ordenación General, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril. En la página 10 del Borrador se desglosa la Ley 13/2017 en el ámbito de la planificación de los transportes, sin embargo, en este apartado, se indica la derogación de estas pautas una vez entrada en vigor la Ley 4/2017 de suelo.

6.2 Marco económico

6.2.1 Ley 2/2011 de Economía Sostenible

La legislación estatal básica cuenta con la Ley 2/2011 de 4 de marzo de Economía Sostenible que regula la planificación de la movilidad (artículos 99 a 106) y recoge el espíritu de las directivas comunitarias y de las leyes de movilidad autonómicas aprobadas

La Ley 2/2011 de 4 de marzo, de economía sostenible recoge, en el artículo 101 la figura de los Planes de movilidad, que pueden tener ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal. *En concreto, en el apartado 2 de ese artículo se señala que se podrán adoptar Planes de Movilidad Sostenible de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente.*

No existe una reglamentación específica sobre la tramitación administrativa para la elaboración y aprobación de los Planes de movilidad sostenible y respecto al contenido, sólo, en el artículo 101.4 de la citada Ley se recoge que *el contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales.*

6.3 Marco sectorial

Una vez analizada la normativa general, territorial y ambiental y económica, procede realizar ahora un breve análisis de la regulación contenida en la **legislación sectorial**, para lo cual es preciso referirse a la **Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias**.

6.3.1 Transporte y movilidad

La **Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias** recoge que, en el ámbito insular *la planificación de los transportes por carretera y la movilidad se realizarán dentro de lo dispuesto por el Plan Insular de Ordenación y, en particular, por el Plan Territorial Especial de Transportes², con subordinación a lo que dispongan las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, cuya elaboración y contenido viene ordenado por las Directrices de Ordenación General* (las primeras no llegaron a aprobarse y las segundas fueron derogadas).

La Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (en adelante LOTCC) diseña el sistema de planificación de la movilidad articulando un sistema piramidal de planes territoriales, autonómico, insulares y municipales de transportes en línea con lo esbozado en la LSENPC. La aportación principal que introduce la legislación de transportes es que introduce la variable movilidad dentro del contenido de esos planes territoriales. Por otra parte, encomienda al Gobierno de Canarias la elaboración del **Plan Estratégico de Transportes** y, dentro de éste el **Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes** definiéndolo como un programa de aquél.

Por otro lado, también se regulan las infraestructuras básicas de apoyo al sistema de transportes por carretera: paradas preferentes, estaciones, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, carriles guagua-taxi y áreas logísticas de interés público.

La LOTCC atribuye a los Cabildos Insulares la competencia en la elaboración de los **Planes Territoriales Especiales de Transportes** recogidos en las Directrices de Ordenación del Territorio y se determinan como objetivos principales de la planificación territorial de los transportes, la integración de los distintos modos de transportes y la sostenibilidad y accesibilidad del sistema de transporte, procurando el menor consumo de suelo y de recursos por las infraestructuras del transporte. En concreto, la ley indica que el Plan promoverá el transporte público regular de viajeros, la planificación sostenible de las infraestructuras de transportes, y la promoción de políticas de movilidad sostenible de cara a lograr una comunicación insular e interinsular continua, que supere los condicionantes que impone la fragmentación territorial.

Fundamentalmente, el Plan Territorial Especial de Transportes debe desarrollar aquellas medidas específicas para conseguir la continuidad e integración entre los distintos modos de transporte en cada isla, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las nuevas necesidades de movilidad, con atención específica a la resolución de los problemas de acceso y congestión de las zonas metropolitanas promocionando e incentivando el uso de la red viaria por parte del transporte público regular de viajeros.

Finalmente, debe recordarse que el Artículo 4 de la Ley reconoce el derecho a un transporte público regular de calidad y sostenible y coordinado con los transportes urbanos. Además, prevé la promoción y, en su caso, la priorización del transporte público regular de viajeros frente a los modos privados de transporte. Otro aspecto de este Art. de la ley que debe destacarse es que la articulación y, en su caso, coordinación, de las estrategias públicas sobre los transportes por carretera en relación con las que se adopten sobre infraestructuras.

La Ley 13/2007 no tiene referencias a la figura del Plan de movilidad sostenible insular, aunque actualmente existe un borrador del Anteproyecto de modificación de la Ley del Transporte por carretera de Canarias que se encuentra en fase de consultas y participación pública.

En el artículo 33 recoge los instrumentos para la planificación del transporte, diferenciando un Plan Estratégico de movilidad y transportes (nivel regional), los *Planes insulares de movilidad sostenible y transportes y los Planes locales o supramunicipales de movilidad sostenible y transportes*. Estos últimos, por el desarrollo que se hace en el artículo 38 se entiende que corresponde con los PMUS. Por último, los planes de centros y actividades, de forma similar a lo que se entiende por planes de transporte a empresas

En el artículo 36 se expone como se llevará a cabo la realización de la planificación de la movilidad insular señalando en el 36.4 que *los Planes Insulares de Movilidad y Transportes desarrollarán medidas específicas para conseguir la continuidad, la integración entre los distintos modos de transporte en cada isla y la consecución de los objetivos medioambientales, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las nuevas necesidades de movilidad, con atención específica a la resolución de los problemas de acceso y congestión de las zonas metropolitanas promocionando e incentivando el uso de la red viaria por parte del transporte público regular de viajeros.*

Y en el 36.5 *El contenido de los Planes Insulares de Movilidad y Transportes prevalecerá sobre el de los planes de ámbito inferior y tendrá carácter vinculante para los instrumentos de ordenación territorial y urbanística.*

El Plan de movilidad insular de movilidad sostenible viene a recoger los objetivos asignados al anterior Plan Territorial Especial de Transportes, que desaparecen.

² Subrayado no es original.

A la vista del Borrador de Anteproyecto parece que se quiere consolidar la figura de los Planes Insulares, hoy de carácter estratégico, pero, de aprobarse ese borrador, en los términos establecidos vendría a configurarse como los actuales Planes Territoriales Especiales de Ordenación

6.3.2 Carreteras

La Disposición Adicional Primera de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, modificada por la Ley 8/2001, de 3 de diciembre, de modificación parcial de la Ley anterior, determina que se transfiere a los Cabildos la competencia sobre “carreteras, salvo las que se declaren de interés regional en el marco de la que disponga la legislación sectorial autonómica”. Además, en relación con las carreteras de interés regional se transfieren las competencias relativas a la explotación, uso y defensa y régimen sancionador. Sin embargo, la Comunidad Autónoma conserva la planificación y construcción.

La ‘Legislación sectorial’ de carreteras, está formada la **Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias**. Los artículos más importantes de esta norma legal son el 2, 3, 5 y 12.

De acuerdo con el Art. 2.1. “las carreteras de Canarias se clasifican en regionales, insulares y municipales, según corresponda su titularidad a La Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares, o a los Ayuntamientos respectivamente”. La clasificación de carreteras de interés regional se concretó mediante el Decreto 247/1993 de 10 de septiembre.

El Art. 3 de la Ley de Carreteras establece los criterios para definir una carretera como de interés regional.

En cuanto al Art. 5, en éste se determina que el Gobierno de Canarias puede delegar en los Cabildos sus competencias sobre las carreteras de interés regional con las excepciones previstas en el Art. 10.2., de la Ley 14/1990. Estas excepciones se refieren a normativa, planificación y coordinación.

El Art. 12 se refiere al Plan Regional de Carreteras, que deberá aprobarse mediante Ley:

1. *El Plan Regional de Carreteras comprenderá las previsiones, objetivos, prioridades, y cuanta otra determinación se considere precisa para asegurar el establecimiento, desarrollo y funcionamiento de todas las Carreteras de Canarias, independientemente de las administraciones a que pudiera adscribirse. También establecerá las redes de carreteras regionales, insulares y municipales, así como los criterios para la modificación posterior de estas redes por cambio de titularidad o nueva conexión.*
2. *El Gobierno de Canarias elaborará el Plan Regional de Carreteras, debiendo someter su proyecto a información pública por espacio de dos meses, comunicándolo expresamente a todos los Cabildos Insulares y Ayuntamientos del Archipiélago, los cuales dispondrán de un mes más para expresar su opinión. Tras ello, y efectuadas las correcciones que, en virtud de las alegaciones presentadas, estimase convenientes, el Gobierno lo remitirá al Parlamento de Canarias como Proyecto de Ley, adjuntando la totalidad de su expediente administrativo.*
3. *Los Cabildos Insulares podrán redactar sus respectivos planes insulares de Carreteras siguiendo las determinaciones del Plan Regional en lo que afecte a sus respectivos ámbitos. Las propuestas, para su efectividad, deberán ser aprobadas por el Gobierno de Canarias mediante Decreto, previo informe de las Consejerías afectadas con arreglo a las disposiciones vigentes.*

6.3.3 Ferrocarriles

En lo que se refiere a los ferrocarriles hay que decir que la Disposición Adicional Primera de la **Ley 14/1990, modificada por la Ley 8/2001, transfiere la titularidad de la competencia a los Cabildos “en el marco de lo que disponga la normativa sectorial autonómica”**. Como es sabido, se trata de una competencia que está siendo ya ejercida por algún Cabildo.

En la Aprobación Definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur se propone que la **Zona de Dominio Público** de la infraestructura viaria se realice teniendo en cuenta las condiciones que existirán después de implantarse la plataforma ferroviaria.

En dicho Plan se comprueba que en el total de la longitud del trazado existe una distancia mayor de 16 m que permiten contener las **Zonas de Dominio Público** de ambas infraestructuras, ferroviaria y viaria, salvo un caso excepcional de aproximadamente 900 m en las proximidades de la Urbanización Hespérides, donde esas distancias se disminuyen solapándose las Zonas de Dominio Público con la finalidad de no afectar a ninguna de las viviendas de la citada urbanización.

6.3.4 Conclusiones

La legislación sectorial en materia de transportes está regulada por la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias que diseña el sistema de planificación de la movilidad articulando un sistema piramidal de planes territoriales, autonómico, insulares y municipales de transportes en línea con lo esbozado en la LSENPC. Esta ley introduce la variable movilidad dentro del contenido de esos planes territoriales.

En cuanto a carreteras, su legislación sectorial está regulada por la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, en donde se establece que al Gobierno de Canarias le corresponde la elaboración del Plan Regional de Carreteras.

Por otro lado, es la Ley 14/1990 la que transfiere la titularidad de la competencia de los ferrocarriles a los Cabildos.

7 Marco administrativo

El objetivo de este apartado tiene carácter descriptivo y preparatorio. Descriptivo, porque el régimen de competencias es bien conocido por la Administración, como es lógico; preparatorio, porque los análisis y propuestas de carácter jurídico que se realicen en las siguientes fases del PIMSIT, deberán tener muy en cuenta el reparto de competencias y la legislación existente.

7.1 Competencias de la Comunidad Autónoma

El Estatuto de Autonomía (EA), atribuye a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

- Ordenación del territorio y paisaje (Art.- 156 del EA). Competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio y del paisaje que incluye el establecimiento de las directrices de ordenación y gestión del territorio, del paisaje y de las actuaciones que inciden en los mismos, el establecimiento y la regulación de las figuras de planeamiento territorial, así como su gestión, las previsiones sobre emplazamientos de las infraestructuras y los equipamientos de competencia de la Comunidad Autónoma y la determinación de medidas específicas de promoción del equilibrio territorial, demográfico, socioeconómico y ambiental.
- Urbanismo (Art.- 158 del EA). Competencia exclusiva en materia de urbanismo. Esta competencia incluye la regulación del régimen urbanístico del suelo, el régimen jurídico de la propiedad del suelo, los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística, la política de suelo y vivienda, los patrimonios públicos de suelo vivienda, el régimen de la intervención administrativa en la urbanización, la edificación y el uso del suelo y el subsuelo, además de la protección de la legalidad urbanística.
- Obras públicas (Art.- 159 del EA). Competencia exclusiva en materia de obras públicas que se ejecuten en el territorio de Canarias y que no hayan sido clasificadas de interés general.
- Transportes (Art.- 160 del AE). Competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable y sobre el transporte marítimo que transcurra íntegramente dentro del ámbito del Archipiélago.
- Infraestructura del transporte (Art.- 161 del EA). Competencia exclusiva sobre puertos, aeropuertos, helipuertos y demás infraestructuras que no tengan la calificación de interés general por el Estado y la competencia de ejecución sobre puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa.
- Carreteras y ferrocarriles (Art.- 162 del EA). Competencia exclusiva sobre su red viaria y ferroviaria. Esta competencia incluye, en todo caso, la ordenación, planificación, gestión integrada, establecimiento del régimen jurídico y financiero de todos los elementos de las redes viarias y ferroviarias y su conectividad con otros modos de transporte.

Por otro lado, sería totalmente insuficiente limitarse a señalar que la Comunidad Autónoma tiene competencias exclusivas sobre las materias arriba enumeradas. En realidad, se trata de competencias exclusivas hasta cierto punto, ya que, como es bien sabido, los Cabildos Insulares tienen una naturaleza institucional. Es decir, son a la vez entidades locales e instituciones de la Comunidad Autónoma. Debido a esta doble naturaleza, las leyes de Canarias reconocen a los Cabildos la titularidad de importantes competencias en las materias arriba enumeradas, como enseguida se verá.

7.2 Las competencias de los Cabildos. La legislación sectorial

De acuerdo con el Art.- 65.3 del EA: “Los Cabildos Insulares constituyen órganos de gobierno, representación y administración de cada isla y gozarán de autonomía en la gestión de sus intereses y el ejercicio de sus competencias propias, de acuerdo con la Constitución, este Estatuto y las leyes.”.

Por su parte, el Art.- 70 concreta que:

1. *A las islas les corresponde el ejercicio de las competencias que les son reconocidas como propias; las que se transfieran o deleguen, y la colaboración en el desarrollo y la ejecución de los acuerdos adoptados por el Gobierno de Canarias, en los términos que establezcan las leyes del Parlamento. Las transferencias y delegaciones llevarán incorporadas los medios económicos, materiales y personales que correspondan.*
2. *Los cabildos insulares, como instituciones de la Comunidad Autónoma, ejercerán funciones ejecutivas de carácter insular en el marco y dentro de los límites de la legislación aplicable, en las siguientes materias:*
 - a. *Demarcaciones territoriales, alteración de términos y denominación oficial de los municipios.*
 - b. *Ordenación del territorio.*
 - c. *Carreteras, salvo las que se declaren de interés autonómico, en el marco de lo que disponga la legislación territorial canaria.*
 - d. *Transporte por carretera, por cable y ferrocarril.*
 - e. *...*

A su vez, el Art.- 73 del EA determina que “El Gobierno de Canarias coordinará la actividad de los cabildos insulares en cuanto afecte directamente al interés general de la Comunidad Autónoma. (...)”.

Como consecuencia de las previsiones estatutarias, la Ley 14/1990, de Régimen Jurídico de las Administraciones Canarias transfirió a los Cabildos importantes competencias; competencias que se han concretado mediante las diversas legislaciones sectoriales. Dichas legislaciones sectoriales, al mismo tiempo que establecen una regulación de fondo, definen las competencias de los Cabildos y establecen los mecanismos de relación, como a continuación se comprobará.

7.3 Conclusiones

El Estatuto de Autonomía atribuye al Gobierno de Canarias la competencia sobre las siguientes materias, si bien se trata de competencias exclusivas hasta cierto punto, ya que, los Cabildos Insulares tienen una naturaleza institucional.

- Ordenación del territorio y paisaje
- Urbanismo
- Obras públicas
- Transportes
- Infraestructura del transporte
- Carreteras y ferrocarriles

Por su parte, el Estatuto de Autonomía establece que los Cabildos Insulares gozarán de autonomía en la gestión de sus intereses y el ejercicio de sus competencias propias, de acuerdo con la Constitución, este Estatuto y las leyes, si bien, la Ley 14/1990, de Régimen Jurídico de las Administraciones Canarias transfirió a los Cabildos importantes competencias.

8 Marco territorial

8.1 Introducción

El actual marco normativo clasifica los instrumentos de ordenación según sean instrumentos de ordenación ambiental y territorial, instrumentos de ordenación urbanística, o instrumentos de ordenación estratégica y/o sectorial.

En base a lo expuesto en los apartados anteriores, a continuación, se adjunta un cuadro resumen con la identificación de los instrumentos del Sistema de Ordenación del Planeamiento de Canarias.

Tabla 1. Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias

Ordenación ambiental y territorial	Directrices de Ordenación Planes Insulares de Ordenación Planes de Ordenación de los Recursos Naturales Planes y Normas de Espacios Naturales Protegidos y de la Red Natura 2000 Planes Territoriales Parciales Planes Territoriales Especiales
Ordenación urbanística	Normas Técnicas Planeamiento Urbanístico Planes Generales de Ordenación Planes Parciales de Ordenación Planes Especiales de Ordenación Estudios de Detalle Catálogos de Protección y Catálogos de Impactos Ordenanzas Municipales de Edificación Ordenanzas Municipales de Urbanización Ordenanzas Provisionales Insulares Ordenanzas Provisionales Municipales
Ordenación estratégica y/o sectorial	Proyectos de Interés Insular o Autonómico Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad Programas de Actuación sobre el Medio Urbano

Fuente: Ledesma, O. (2020). El Sistema de Planeamiento de Canarias: innovaciones normativas y consecuencias territoriales Cuadernos Geográficos 59(3), 122-141

Las determinaciones infraestructurales y, en menor medida, de los servicios, con carácter especial proceden de los instrumentos de ordenación siguientes, que se pueden dividir en tres tipos, atendiendo a su escala:

- 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)

La obligatoriedad de adopción de las disposiciones en ellos contenidos obedece a que estén aprobados definitivamente, mientras en el caso de los Planes de movilidad se trata simplemente de documentos municipales de carácter estratégico no vinculantes.

El **Plan Insular de Ordenación de Tenerife** (PIOT) que fue aprobado definitivamente mediante Decreto 150/2002, de 16 de octubre (BOC nº 140, de 19 de octubre de 2002) ha tenido que ser objeto de revisión sobre la base de la disposición derogatoria única de la LSENPC en la que se establecía que quedaban derogadas todas aquellas determinaciones contrarias contenidas en los instrumentos de ordenación vigentes y encomendaba a las administraciones competentes en cada caso la realización de la procedente adaptación de los instrumentos de ordenación suprimiendo los contenidos derogados por la ley aprobada.

Así, en base al anterior mandato, el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, el 27 de abril de 2018, aprobó un informe-propuesta en el que analizaba el estado de vigencia de las diferentes determinaciones del PIOT.

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) que aquí se analiza es el documento Aprobado Definitivamente por Decreto 56/2011, de 4 de marzo de 2011. Es el documento de planeamiento de mayor rango jerárquico en la estructura de planeamiento insular.

El PIOT, describe los componentes del Modelo de Ordenación Territorial (MOT) en dos niveles: el insular y el comarcal. El insular ordena el conjunto de la isla, mientras que el comarcal detalla la ordenación de ámbitos territoriales más limitados, de menor complejidad y con cierto grado de homogeneidad.

El PIOT se acerca a la realidad insular y parte de un análisis de los diferentes aspectos que inciden en la organización, funcionamiento de la sociedad y economía isleña, teniendo en cuenta los asentamientos de la población, los diferentes usos del territorio y la conexión de éstos entre sí para establecer el modelo de ordenación a aplicar.

8.2 Criterios para el PIMSIT

El PIOT establece los criterios que deberán seguir aquellos planes de infraestructuras o figuras de planeamiento que desarrollen la ordenación del viario, los transportes y la movilidad entre los que se debe señalar que *las propuestas de ordenación preverán, en coordinación y desarrollo con los criterios del Plan Territorial Especial de Transporte, las condiciones para su integración en el sistema de transporte público.*

En algunos casos, como el Plan Territorial Estratégico de Ordenación del Viario del Área Metropolitana o el del Tren del Sur, los documentos ya están redactados y aprobados, siendo anteriores al presente plan y, resultan, por ello, condicionantes, por lo que las determinaciones de ordenación de este plan deberán buscar la mejor coordinación posible con las de los ya desarrollados, teniendo en cuenta, especialmente, si la infraestructura está ya ejecutada o es prevista y su tramitación.

En su Título III, Capítulo 3, Sección 3ª, artículo 3.3.3.8, **“Criterios sobre la ordenación del transporte”** el PIOT remite expresamente al desarrollo de un Plan Territorial Especial la ordenación de las Infraestructuras de Transporte de la isla. En concreto señala lo siguiente:

- 1-D Las Administraciones Públicas promoverán una mejora inmediata y de efectos a medio y largo plazo en los servicios de transporte, tanto interurbanos como urbanos, de modo que disminuyan de forma significativa los tiempos de traslado entre los principales puntos de origen y destino de los desplazamientos.
- 2-D A tales efectos, el PIOT prevé la formulación de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte, con el carácter de PTEOI, con la finalidad de establecer las estrategias a seguir para consolidar un sistema de transporte público eficaz, como condición básica para posibilitar una adecuada calidad de vida de la población tinerfeña.

- 3-D El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte intervendrá globalmente sobre la estructura de la movilidad insular, tanto urbana como interurbana e incluso las relaciones con el exterior. Para determinar las alternativas más adecuadas se estudiarán las posibilidades de sistemas y medios no convencionales de transporte, para su posible implantación o fomento de cara a la alteración del reparto modal de partida.
- 4-D La ordenación del transporte se centrará en los aspectos de organización e implementación de un sistema eficaz, adecuado a las necesidades actuales y a su previsible evolución, en el que se integren los distintos modos previstos de forma coherente con el modelo de ordenación y los condicionantes del territorio tinerfeño.
- 5-D El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte incluirá criterios de ordenación del tráfico, sobre todo en relación a los principales núcleos urbanos o ámbitos de gran densidad en su movilidad interna (especialmente, el área metropolitana, la franja turística del suroeste y el Valle de La Orotava). Tales criterios se basarán en la priorización de los movimientos peatonales y en medios de transporte público y la consiguiente limitación y accesibilidad de los vehículos privados, proponiéndose soluciones en tal sentido (como previsión de canales de uso exclusivo por el transporte público). Los planes urbanísticos vendrán obligados a desarrollar y concretar tales criterios y soluciones sobre sus ámbitos de ordenación en función de sus problemáticas y características específicas.
- 6-D Incorporará también el PTEO contenidos propios de un Plan de Infraestructuras, especialmente los relativos a la previsión de intercambiadores de transporte en los principales núcleos urbanos y centros de actividad y a la disposición de canales exclusivos de gran fluidez que los unan.
- 7-D Con objeto de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo, se elaborarán Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero, etc.); dichos planes analizarán la implantación de líneas ferroviarias en las áreas señaladas, así como la compatibilidad y/o integración de las mismas con los distintos modos de transporte:
 - Área Metropolitana de Santa Cruz – La Laguna.
 - Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.
 - Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla.
- 8-D La implantación de estos sistemas alternativos conllevará una replanificación del transporte público de guaguas de tal forma que ambos den un servicio coordinado y complementario. La definición de los trazados deberá hacerse basándose en un estudio de movilidad del área a la que se pretenda servir, así como de estudios de viabilidad técnica y económica que justifiquen su necesidad y conveniencia, así como su sostenibilidad en el tiempo. La implantación del transporte alternativo se utilizará como catalizador de renovaciones urbanísticas y como herramienta para reconducir el esfuerzo urbanizador hacia los núcleos principales del sistema insular de asentamientos urbanos definido por el PIOT.

En el Título III, capítulo 3, Sección 2ª se exponen las directrices de coordinación de la política en materia de infraestructuras.

En el artículo 3.3.2.1 se señala que las distintas redes de infraestructuras actuarán bajo criterios de racionalización y optimización de los recursos disponibles, concretando:

- Aprovechar al máximo las infraestructuras existentes, mejorando sus niveles de servicio, su integración en la red y su adecuación ambiental.
- Optar por las alternativas que minimicen los costes directos e indirectos de ejecución y explotación y permitan la máxima flexibilidad de servicio ante cambios en los requerimientos de la demanda.
- Adecuar la dotación de servicios infraestructurales a las necesidades reales en paralelo a la consolidación del modelo de ordenación territorial. En tal línea, las actuaciones deberán mejorar ante todo y preferentemente el nivel de servicios de los núcleos existentes principales, a fin de aumentar su atractivo y la calidad de vida de sus usuarios; por el contrario, se evitará que, mediante actuaciones

de infraestructuras, se incentive en determinados ámbitos territoriales la aparición o aumento de usos no compatibles con los criterios de ordenación del PIOT o de los planes que lo desarrollan.

Si bien, y tal y como se ha comentado, el PIMSIT es un instrumento de planeamiento sectorial que se considera como el instrumento básico para definir el futuro modelo de ordenación y gestión de la movilidad insular en el que se contemplarán las actuaciones necesarias para implementarlo, se tendrán en consideración como guía para su desarrollo, los criterios anteriores incluidos en el PIOT que definen al Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte.

8.3 El Modelo de Ordenación Territorial (MOT)

Como esquema general responde a la estructura consolidada de usos consolidada, fomentando su reforzamiento y limitando los procesos recientes que tienden a desvirtuarla. El PIOT protege el paisaje y los recursos naturales de la mayor parte del área central de la isla y de sus dos comarcas extremas y preserva al máximo los mejores (y cada vez más amenazados) suelos de vocación agrícola. El desarrollo urbanístico se basa en los núcleos existentes, regulando sus procesos de expansión para evitar la dispersión edificatoria, negativa en la funcionalidad de las actividades urbanas y despilfarradora de los recursos naturales y productivos del territorio.

Se concentran los esfuerzos en dirigir las dinámicas de crecimiento futuro hacia los cascos urbanos principales existentes, definiendo tres ámbitos principales:

- Área urbana Santa Cruz- La Laguna, que debe ordenar su crecimiento hacia el suroeste con el límite exterior del cierre del anillo insular.
- Valle de La Orotava, conformando tres núcleos principales articulados entre sí (La Orotava, Los Realejos y Puerto de la Cruz) compactando la estructura de cada uno independientemente.
- Zona Sur, donde la importancia del conjunto turístico – residencial de Las Américas – Los Cristianos obliga a fomentar la política urbanística destinada a la creación de áreas residenciales, potenciando las medianías, donde destaca la Operación Singular Estructurante (OSE) de Cabo Blanco- Buzanada.

Estos ámbitos se complementan con la selección de los núcleos de mayor capacidad en cada comarca.

El Modelo de Ordenación del PIOT contiene la descripción del sistema de núcleos urbanos, señalando las condiciones que deben respetar para su ordenación los instrumentos de desarrollo del PIOT. Se diferencian los siguientes tipos de núcleos:

- Núcleo I, correspondiente al área metropolitana de Santa Cruz – La Laguna, se considera como un núcleo principal donde se concentran servicios de nivel autonómico.
- Núcleos II, entre los que se distinguen los Núcleos II-a, correspondientes a centros de servicios con influencia insular o territorial amplia, y los Núcleos II-b, con influencia sobre la propia comarca y el entorno de la misma.
- Núcleos III, entre los que distinguen los Núcleos III-a, aquellos centros de servicios a nivel municipal, y Núcleos los III-b, correspondientes a centros locales que, a pesar de su pequeña entidad, son importantes en la conformación de la estructura insular.
- Núcleos IV, que corresponden a los asentamientos poblacionales con servicios destinados a su propia población y la del entorno rural inmediato, por su escasa entidad a nivel insular o comarcal no forman parte del submodelo de núcleos urbanos principales por lo que serán identificados por el planeamiento urbanístico municipal correspondiente.

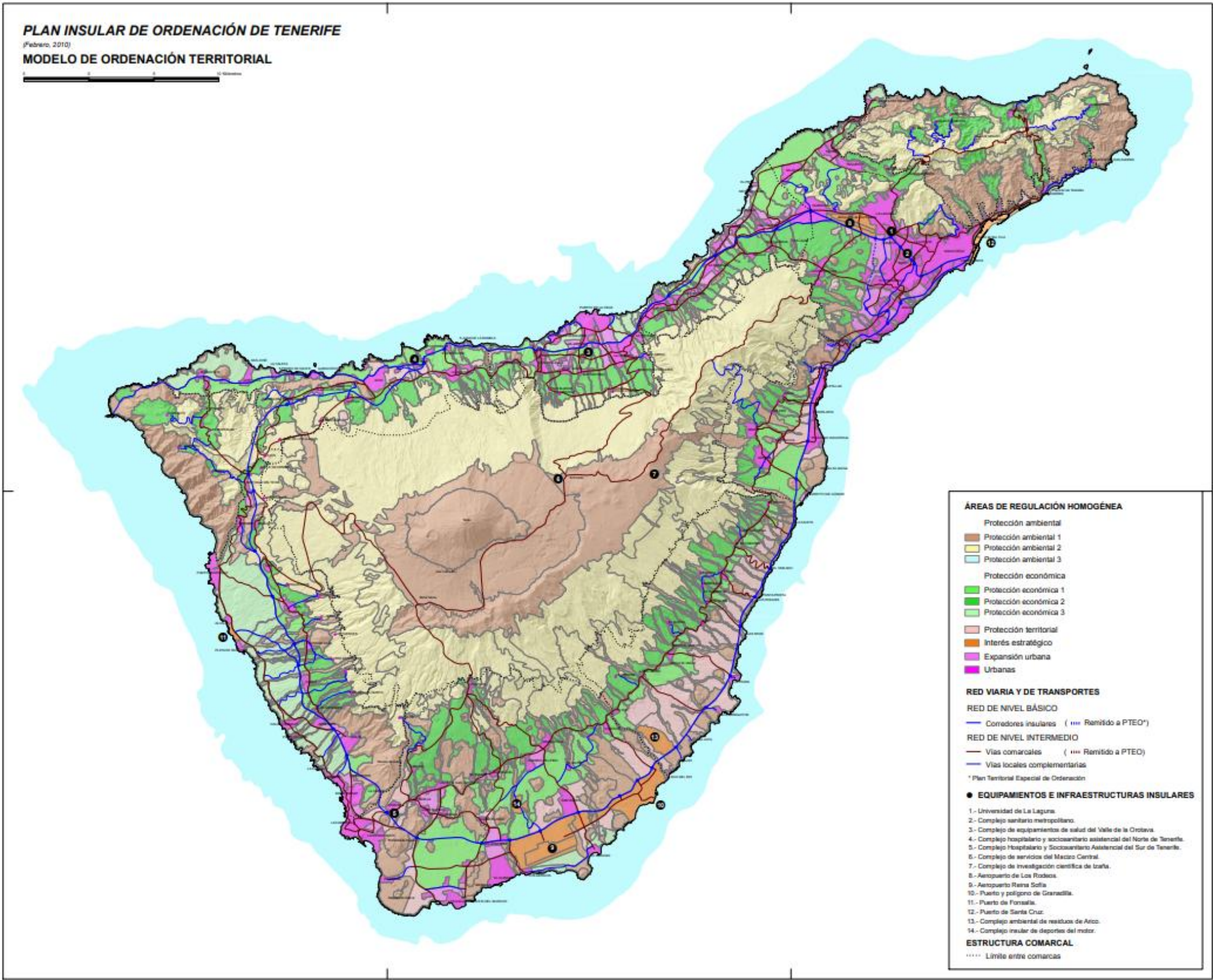
El modelo viario y de transportes

El criterio general del Modelo Viario y de Transportes es la configuración de una red integrada de servicios para el sistema de núcleos principales de la isla y la conexión de éstos con las principales infraestructuras, equipamientos y espacios naturales. Está basado en un anillo insular con derivaciones radiales en sentido costa-cumbre. Como regla general, en los corredores insulares, se priorizará la integración del tráfico viario y el transporte colectivo y se compatibilizarán las infraestructuras lineales.

Los corredores insulares han de integrar elementos viarios y soportes, compartidos o exclusivos, para transporte público. Sus elementos principales son los dos corredores costeros que, concluyendo en el puerto de Santa Cruz, articulan las vertientes norte y sureste-suroeste de la isla respectivamente. Estos corredores se unen mediante sendos cierres: uno exterior al área metropolitana en el noreste, y otro que salva la discontinuidad entre ambas vertientes por el oeste. Se configura así un anillo perimetral de la isla de alta capacidad que comunica los principales centros de población, actividad y servicios, y desde el cual los viarios de menor rango articulan las distintas comarcas:

- **Corredor insular norte:** discurre desde Santa Cruz hasta el núcleo de Buenavista del Norte, con un trazado en gran parte coincidente con la actual TF-5, salvo en el tramo entre Guajara y Guamasa, donde deberá desviarse por el sur del Aeropuerto de Los Rodeos. Desde el final de la actual autopista hasta Icod debe tener características de vía de alta capacidad.
A partir de allí, reducirá el nivel viario, adaptándose a las menores necesidades de los municipios de la Isla Baja y evitando dinámicas perniciosas en el desarrollo de dicha zona.
- **Corredor insular sur:** se extiende desde Santa Cruz hasta el futuro puerto de Fonsalía, con un trazado coincidente hasta Guaza con la autopista TF-1 y a partir de allí, deberá desviarse por el norte de La Caldera del Rey, circunvalando las urbanizaciones turísticas y enlazando con el actual trazado de C-822 hasta el entorno del barranco de Erques, desde donde girará en dirección suroeste hasta el futuro puerto de Fonsalía.
- **Cierre oeste:** deberá unir ambos corredores desde el giro del corredor sur sobre el actual trazado de la C-822 hasta pasar el núcleo urbano de Icod de los Vinos por el sureste, siguiendo un trazado lo más próximo posible a los núcleos principales de la medianía oeste de la isla (Tejina de Guía, Guía de Isora, Santiago del Teide, El Tanque, La Vega).
Este nuevo viario debe conjugar muy especialmente las exigencias de alta capacidad de tráfico (si bien en fases diferidas en el tiempo) con la protección de los altos valores naturales, culturales y paisajísticos de la zona que atraviesa.
- **Circunvalación del área urbana Santa Cruz de Tenerife – San Cristóbal de La Laguna:** la finalidad de este viario es tanto separar los tráficos insulares de los metropolitanos como facilitar accesos alternativos a la conurbación metropolitana desde su perímetro.
Tendrá una alta capacidad de tráfico y un trazado que, desde el cruce del corredor norte y el eje dorsal, discurra hacia el sur por el borde de la expansión metropolitana. El trazado definitivo del cierre del anillo insular será el que resulte del Plan Territorial Especial que se redacte por el órgano competente con el objeto de analizar de forma global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz de Tenerife – San Cristóbal de la Laguna. Este documento ya está redactado.

Figura 1. Modelo de Ordenación Territorial



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

8.3.1 Los Modelos de Ordenación Comarcal (MOC)

A nivel Comarcal, el PIOT divide la isla de Tenerife en 11 comarcas: Área Metropolitana, Valle de Güímar, Sureste, Abona, Suroeste, Icoden-Daute-Isla Baja, Valle de La Orotava, Acentejo, Macizo Central, Anaga y Teno.

A los efectos del análisis que se realiza en este apartado respecto a las determinaciones incluidas en el Plan Insular de Ordenación que deben ser tenidas en cuenta por el PIMSIT, se ha decidido no considerar aquellas comarcas definidas por el PIOT cuyo ámbito territorial coincide básicamente con espacios protegidos (Anaga, Teno y Macizo Central, que engloba el Parque Nacional del Teide y parte del Parque Natural de Corona Forestal). El cómputo y caracterización de los flujos de tráfico que afectan a estos espacios se incluirán dentro de las restantes ocho comarcas.

En cuanto al modelo de ordenación comarcal se detallan con bastante precisión los núcleos urbanos, su jerarquía y funcionalidad, así como la infraestructura viaria de conexión comarcal y con el resto de la isla, su tipología y trazado aproximado. No se mencionan otras infraestructuras de transporte ni otros aspectos relacionados con la movilidad salvo alguna mención puntual (aeropuertos, puertos, peatonalización del casco de Santa Cruz).

En este documento del PIMSIT se respeta la misma división comarcal³. Estas unidades comarcales se denominan macrozonas o macrocomarcas en el contexto del PIMSIT, con la particularidad de que en la comarca metropolitana se han distinguido cuatro macrozonas pues concentra el gran peso de los viajes totales de la isla. Por tanto, la isla de Tenerife se divide en catorce macrozonas:

- Santa Cruz de Tenerife Centro
- Santa Cruz de Tenerife Sur – El Rosario
- La Laguna Centro
- La Laguna Norte – Tegueste
- Valle de Güímar
- Sureste
- Abona
- Suroeste
- Icoden-Daute-Isla Baja
- Valle de La Orotava
- Acentejo
- Anaga
- Teno
- Macizo Central⁴

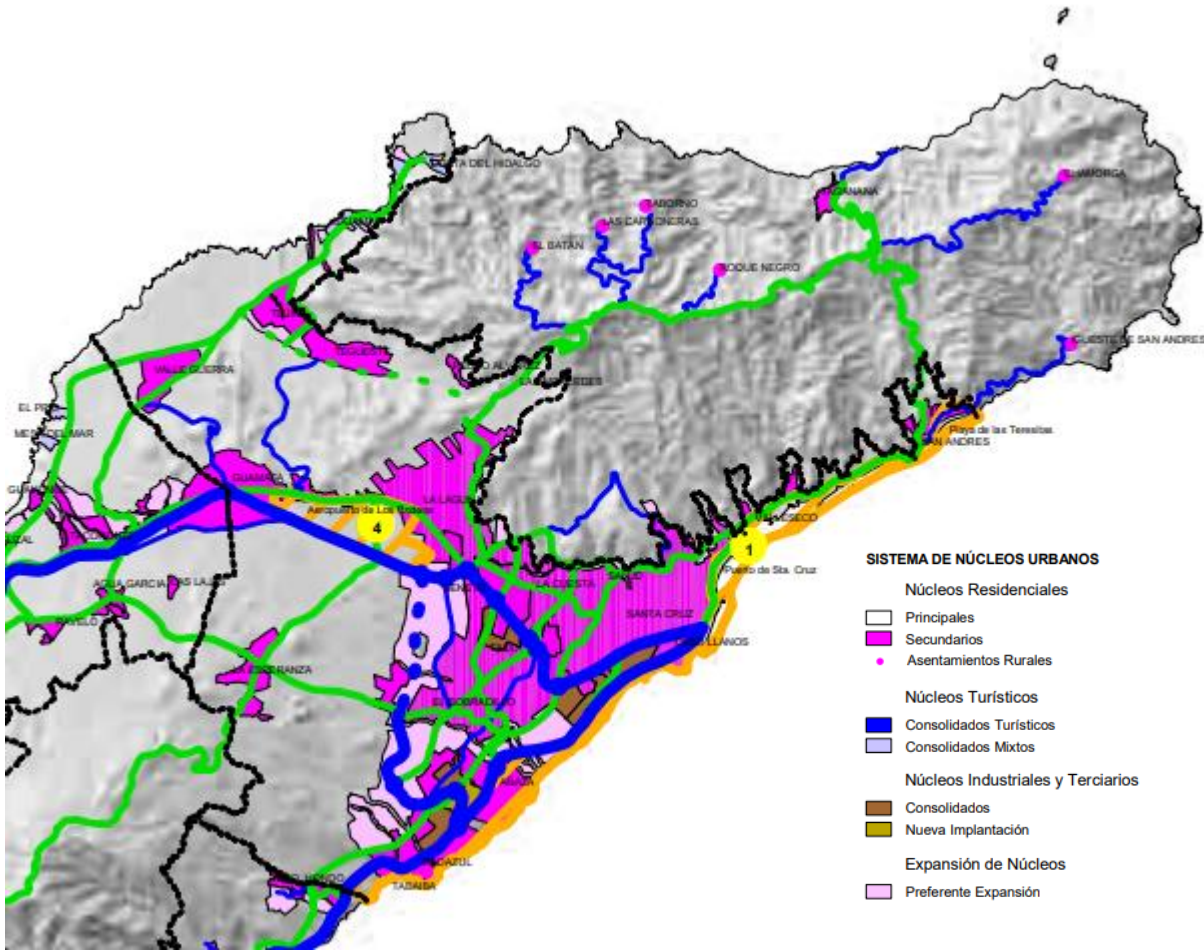
A continuación, se analizan los Desarrollos temporales, Clasificación y categorización del suelo, Redes Viarias y Políticas y medidas relativas al transporte de las 8 comarcas de interés para el presente Plan Insular de Movilidad.

Área Metropolitana

Situada en el noreste de la isla, engloba los municipios de Santa Cruz, La Laguna, Tegueste y El Rosario, salvo la parte de los tres primeros municipios que forman parte del Parque Rural de Anaga y la parte de El Rosario que forma parte del Paisaje Protegido de Las Lagunetas. Su superficie aproximada es de 16.726 hectáreas.

Desarrollo. Lo más destacable ha sido el acelerado crecimiento de Santa Cruz y La Laguna, especialmente el sur y centro de este último en los últimos decenios, englobando entre ambos casi la mitad de la población de la isla, tendiendo a la colmatación de ambos núcleos. El crecimiento poblacional ha rellenado núcleos antiguos creando entidades mayores, aunque carentes de articulación urbana suficiente, como ocurre en Tegueste, Tejina o Valle Guerra. Los barrios costeros han sufrido crecimientos mucho más controlados, caso de Bajamar o La Punta del Hidalgo.

Figura 2. Modelo de Estructura Urbana. Comarca del Área Metropolitana



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

³ Si bien la división comarcal del PIMSIT respeta la división comarcal del PIOT, los límites comarcales de las macrozonas de Anaga, Teno y Macizo Central difieren ligeramente por la zonificación empleada para la elaboración del presente documento.

⁴ A diferencia del PIOT, en el PIMSIT esta macrozona se corresponde con el área del Parque Nacional del Teide.

Sistema de núcleos urbanos. El PIOT delimita el conjunto de núcleos urbanos que han de concentrar el crecimiento edificatorio de cara al futuro. Los núcleos que componen el sistema de núcleos urbanos se relacionan a continuación.

Tabla 2. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca del Área Metropolitana

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo I	Santa Cruz - La Laguna	Residencial y productivo
Núcleos III-a	San Andrés- Las Teresitas	Residencial
	La Esperanza	Residencial
	Valle Guerra	Residencial
	Tegueste-Tejina	Residencial
	Guamasa	Residencial
Núcleos III-b	Taganana	Residencial
	Las Mercedes	Residencial
	Bajamar	Mixto
	Punta del Hidalgo	Mixto

Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Modelo viario y de transportes. Actualmente, la dependencia de la TF-5, TF-1, sobrecargadas, y de las vías urbanas por los desplazamientos al interior de las ciudades donde se encuentran los centros administrativos insulares, obligan a actuaciones de carácter global sobre la red viaria.

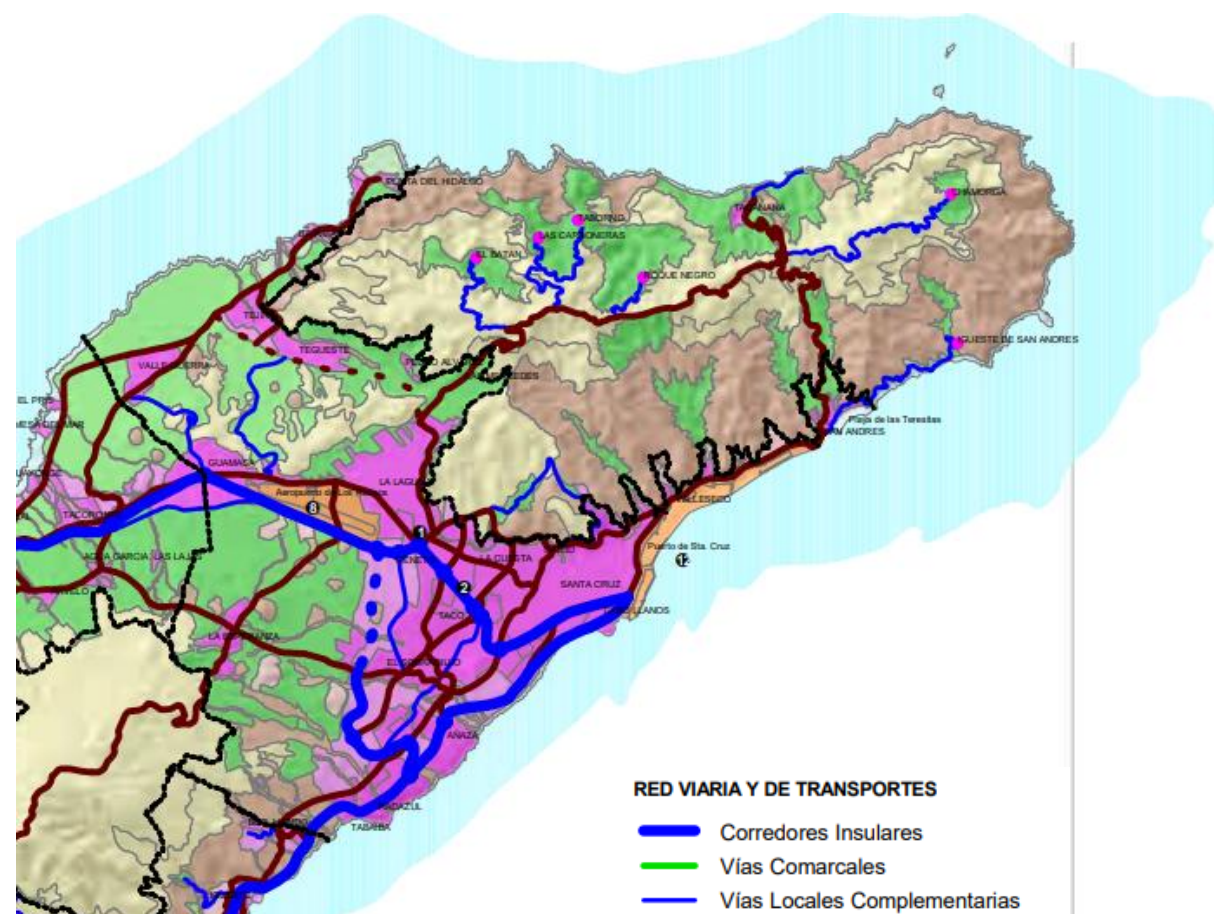
Esquema del modelo de la red viaria: La intervención sobre la red viaria existente se basa en dar alternativas a los accesos a la ciudad a través de la creación de una vía exterior de circunvalación por el oeste del continuo urbano Santa Cruz-La Laguna, lo que permite liberar la TF-5 para tareas de estructuración urbana de los tejidos actuales; se basa por otro lado en crear un mallado urbano que permita estructurar la ciudad sin tener que depender en exclusiva de la citada TF-5. En esta tarea se incorporaría la vía de cornisa y las vías que unen esta última con la vía exterior siguiendo un recorrido paralelo a las curvas de nivel.

- Primer tramo del corredor insular norte: se corresponde con el trazado actual de la TF-5 desde Santa Cruz hasta la altura de Guajara, desde donde debe continuar en forma de variante al sur del aeropuerto de Los Rodeos hasta volver a coincidir con la actual autopista, pasada Guamasa. Serán actuaciones prioritarias las de defensa de su capacidad, corrigiendo la excesiva ocupación edificatoria de sus márgenes, la defensa de su carácter de eje estructurador de los viarios básicos de la trama urbana metropolitana. Se mejorará el diseño y funcionalidad de los enlaces, primando aquellos que articulan ejes principales del PIOT. A medida que las funciones de tráfico de carácter insular vayan pasando a otras vías se reforzará el carácter urbano de este tramo.
- Segundo tramo del corredor insular norte: se corresponde con la nueva variante de la TF-5 al sur del aeropuerto de Los Rodeos, para cuyo diseño y ejecución habrán de observarse los siguientes criterios:
 - Deberá asegurarse la continuidad de los tráfico del tramo existente hacia y desde la variante en el giro de la futura autopista a la altura de Guajara.

- La nueva variante deberá discurrir con un trazado lo más cercano posible a la pista del aeropuerto. No deberá interferir con los usos urbanos y dotacionales (campus universitario) del entorno.
- Autopista exterior: elemento de nueva ejecución que define el cierre exterior de los dos corredores insulares. Debe establecer una clara discontinuidad en el tejido urbano del área Santa Cruz-La Laguna. Su trazado discurrirá entre el enlace de la variante del corredor norte con la carretera TF-24 hasta la TF-1 en las cercanías de Radazul, con características de autopista y enlazando sólo con viarios integrantes del modelo viario insular, diversificando así los accesos al área metropolitana sin mermar su capacidad.
- Arteria central de La Laguna: corresponde a la reconversión del actual trazado de la TF-5 (sustituido como parte del corredor insular por la variante al sur del aeropuerto) en un eje estructurante urbano de la ciudad de La Laguna.
- Nuevo acceso al aeropuerto: se realizará a través de la actual TF-5 desde el enlace de Guamasa. Por tanto, dicho tramo viario deberá conservar las características viarias que le hagan apto para tal uso.
- Subanillo Guajara-Tacoronte: tiene como función asegurar la articulación respecto al corredor insular norte de la subunidad comarcal de Tegueste-Tejina. En su trazado cabe distinguir los siguientes tramos con condiciones diferenciadas:
 - El primero corresponde a la actual vía de ronda al este de La Laguna que, desde su enlace con la TF-5, debe conectar los ejes comarcales de la Avenida de Los Menceyes y la vía de cornisa, así como las principales calles urbanas del este de la ciudad.
 - El segundo tramo discurre desde el enlace de Las Canteras hasta el entorno del núcleo de Tejina, estableciendo una variante a la actual carretera que circunvale los núcleos.
 - El tercer tramo debe discurrir sensiblemente apoyado sobre el actual trazado de la carretera entre Tejina y Tacoronte.
- Eje costero: está conformado por la actual TF-1, el acceso sur, el frente marítimo de la ciudad (incluyendo el eje portuario) y la autovía a las Teresitas. En el tramo exterior al casco de Santa Cruz tiene la categoría de corredor insular. En el resto se compatibilizará un carácter urbano acorde a la ordenación del frente marítimo con las exigencias funcionales derivadas de la accesibilidad al Puerto y a la zona norte de la ciudad.
- Santa María del Mar-Chumberas: posibilita el trasvase de tráfico entre los corredores norte y sur, en una posición intermedia con respecto a la autopista exterior; el eje debe completarse mediante su prolongación hasta la futura vía de cornisa.
- Ejes longitudinales del suroeste metropolitano: en la amplia ladera entre la autopista del norte y el cierre exterior del corredor insular se ubican diversas tramas heterogéneas que la actuación pública ha venido dotando de una estructuración global con el continuo urbano. De los ejes longitudinales establecidos por el planeamiento para la articulación del área, dos se destacan como componentes el modelo viario: el eje Salud-Chorrillo, que debe llegar desde la vía de cornisa hasta la autopista exterior y enlazar posteriormente con la carretera general del sur en la comarca adyacente del Valle de Güímar; y el eje de la Rambla del Rosario, prolongado a través del viario La Cuesta-Taco hasta la antigua carretera general a La Laguna (y estudiando su posible continuación hasta la vía de cornisa).
- Vía de cornisa: ha de enlazar el eje costero (Barrio de La Alegría) con la ronda este de La Laguna, definiendo el límite norte de la aglomeración metropolitana y ofreciendo un necesario trayecto alternativo de acceso a los barrios altos y a las zonas centrales de Santa Cruz.
- La Laguna-La Esperanza: eje coincidente con la carretera actual a Las Cañadas que finaliza en el enlace con el nuevo trazado del corredor insular al sur del aeropuerto.
- Eje comarcal sur: define un subanillo de borde de la comarca por su extremo sur uniendo la TF-5 con la autopista exterior a la altura del Sobradillo, para, posteriormente, prolongarse como un elemento del mallado transversal de la estructura urbana del suroeste metropolitano.

- Prolongación del eje costero de Acentejo: proveniente de la comarca adyacente, debe circunvalar los núcleos de Valle Guerra y Tejina y llegar hasta Bajamar y La Punta, pudiendo coincidir en parte de su trazado con el subanillo Guajara-Tacoronte.
- Ejes locales complementarios.

Figura 3. Red Viaria y de Transportes. Comarca del Área Metropolitana



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Políticas relativas al transporte. La característica de la zona es el déficit de la infraestructura del transporte público de viajeros, que requiere que sea abordado desde una visión global del sistema de transporte colectivo dando facilidades a su paso frente al uso de vehículos privados para los desplazamientos con mayor número de usuarios.

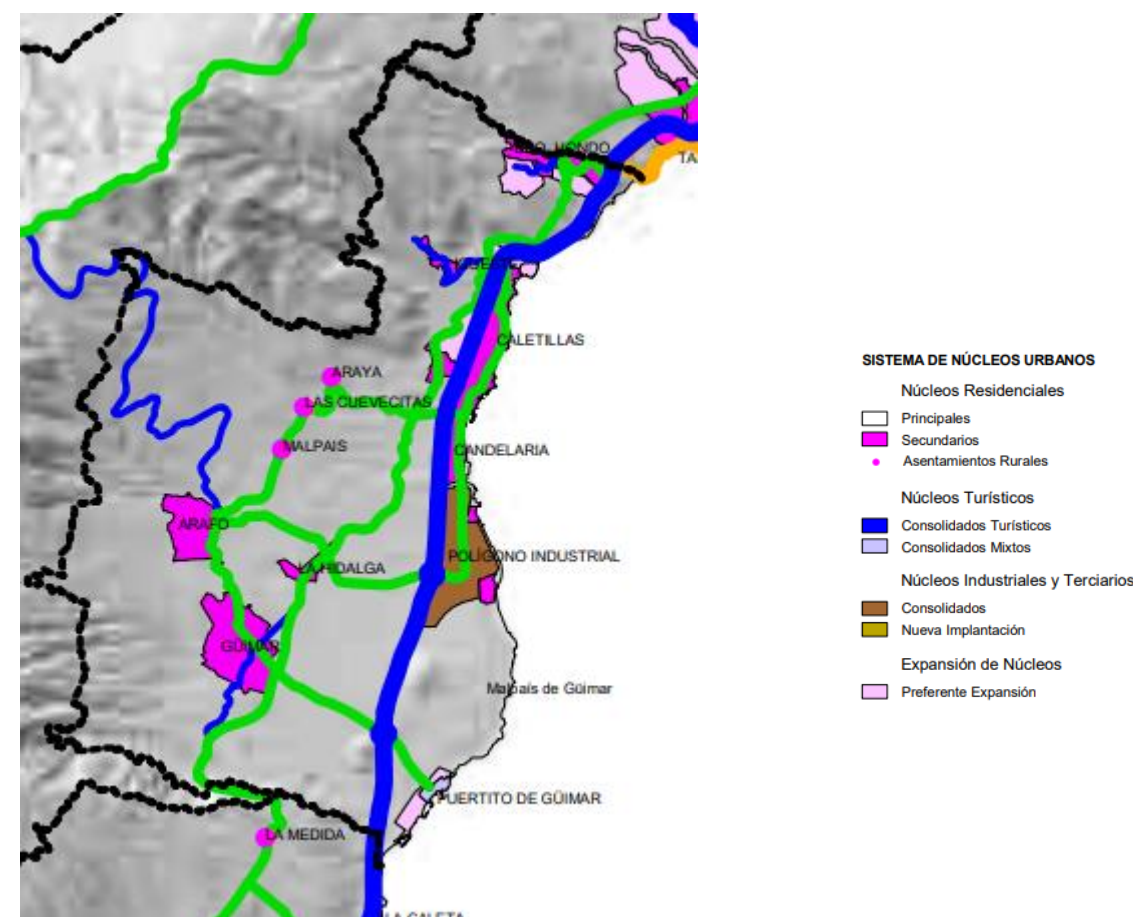
Intercambiadores de transporte: Con el objeto de facilitar los intercambios entre el transporte privado y las distintas modalidades de transporte público y entre estas últimas, se pretende la implantación de intercambiadores en el entorno del aeropuerto de Los Rodeos y en el entorno de Añaza, además del ya existente en Cabo Llanos.

Valle de Güímar

Situada en la vertiente de sotavento, engloba los municipios de Candelaria, Arafo y Güímar. Tiene una superficie aproximada de 7.923 hectáreas.

Desarrollo. La comarca ha sufrido un gran desarrollo poblacional en los últimos años, en los núcleos existentes y especialmente en la franja costera, como es el caso de Candelaria-Las Caletillas y el Puertito de Guía.

Figura 4. Modelo de Estructura Urbana. Comarca del Valle de Güímar



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Sistema de núcleos urbanos. El PIOT delimita el conjunto de núcleos urbanos que han de concentrar el crecimiento edificatorio de cara al futuro potenciando la compactación e las cabeceras municipales (Güímar, Arafo y Candelaria). El PIOT incide en la necesidad de mejorar las conexiones con Arafo. Los núcleos que componen el sistema de núcleos urbanos se relacionan a continuación.

Tabla 3. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca del Valle de Güímar

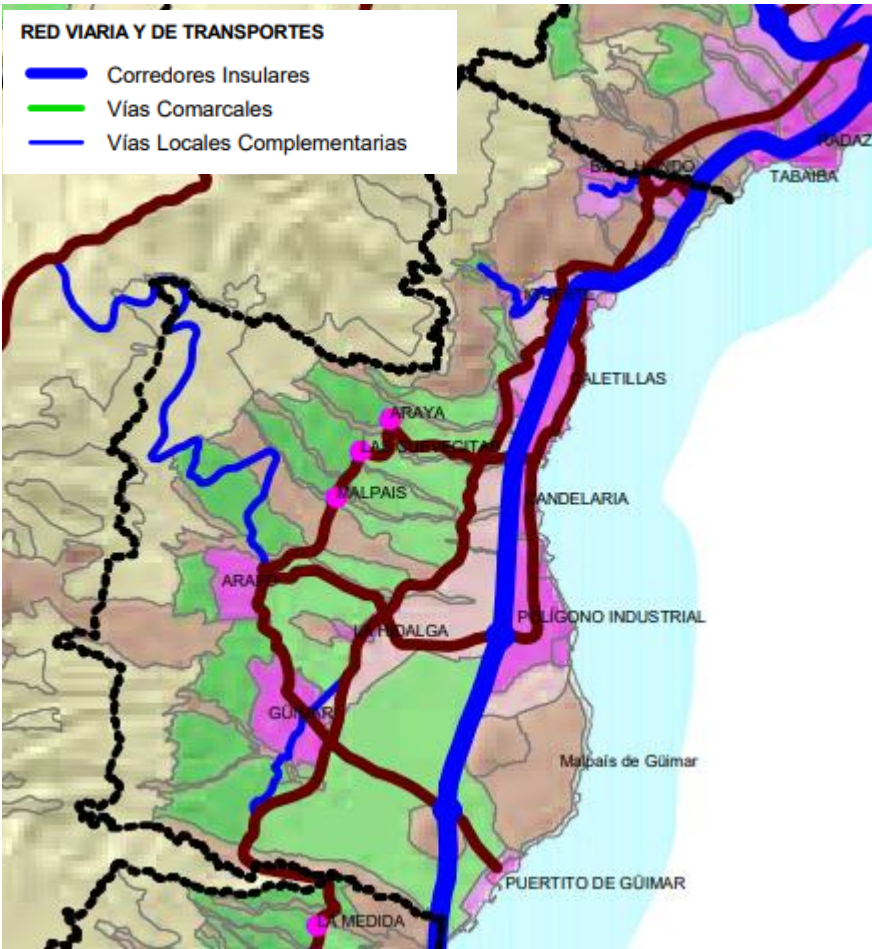
Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-a	Polígono de Güímar	Productivo
Núcleo II-b	Candelaria – Caletillas	Residencial
	Güímar	Residencial
Núcleos III-a	Arafo	Residencial
	Puertito de Güímar	Residencial
	Barranco Hondo	Residencial
Núcleos III-b	Igueste de Candelaria	Residencial
	San Francisco Javier – La Hidalga	Residencial

Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Redes viarias y de transporte. Los dos ejes longitudinales, corredor insular sur, TF-1, y el eje de medianías, C-822, conforman la estructura básica del modelo viario. También, hay que destacar los ejes longitudinales de medianías altas y el costero. Por último, el eje transversal costa – medianía.

- Corredor insular: viario fundamental de la comarca; las actuaciones básicas se centran en el tramo comprendido entre los enlaces de Las Caletillas y del Polígono Industrial y se refieren sobre todo a medidas de reserva de suelo y protección de la funcionalidad de la autopista, previendo la ejecución a medio plazo de vías de servicio, remodelación de los nudos y ampliación de las calzadas.
- Eje de medianías: cumple el papel de eje estructurador de los núcleos de medianía (accesos a Barranco Hondo e Igueste, Arafo y Güímar) así como de las posibles alternativas de expansión urbanística del continuo urbano Caletillas-Candelaria (aguas arriba de la autopista) y del casco de Güímar (como variante sur del núcleo).
- Eje de medianías altas: tiene como finalidad integrar los núcleos de Güímar y Arafo con los de Malpaís, Las Cuevecitas y Araya, proporcionando a estos últimos una salida que elimine su actual estructura en “fondo de saco”. Este viario juega un papel secundario en la estructura de la comarca. Si bien desde Arafo hacia el norte será una carretera nueva, habrá de apoyarse en bastantes tramos sobre pistas ya existentes.
- Eje costero: juega un papel secundario en la estructura comarcal, pero, a diferencia del de medianías altas, presenta un carácter eminentemente urbano con el fin de estructurar el continuo costero de Caletillas y Candelaria prolongándose en la trama interior del polígono industrial.
- Mallado de la estructura longitudinal: como componentes del modelo comarcal hay cinco ejes transversales, coincidentes todos ellos con viarios existentes que parten desde sus respectivos enlaces con el corredor insular: los accesos a Barranco Hondo e Igueste, que finalizan en “fondo de saco”, y los que unen Candelaria con Araya, el polígono industrial con Arafo, y Güímar con El Puertito, estos tres cerrados en su límite superior mediante el eje longitudinal de medianías altas.

Figura 5. Red Viaria y de Transportes. Comarca del Valle de Güímar



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

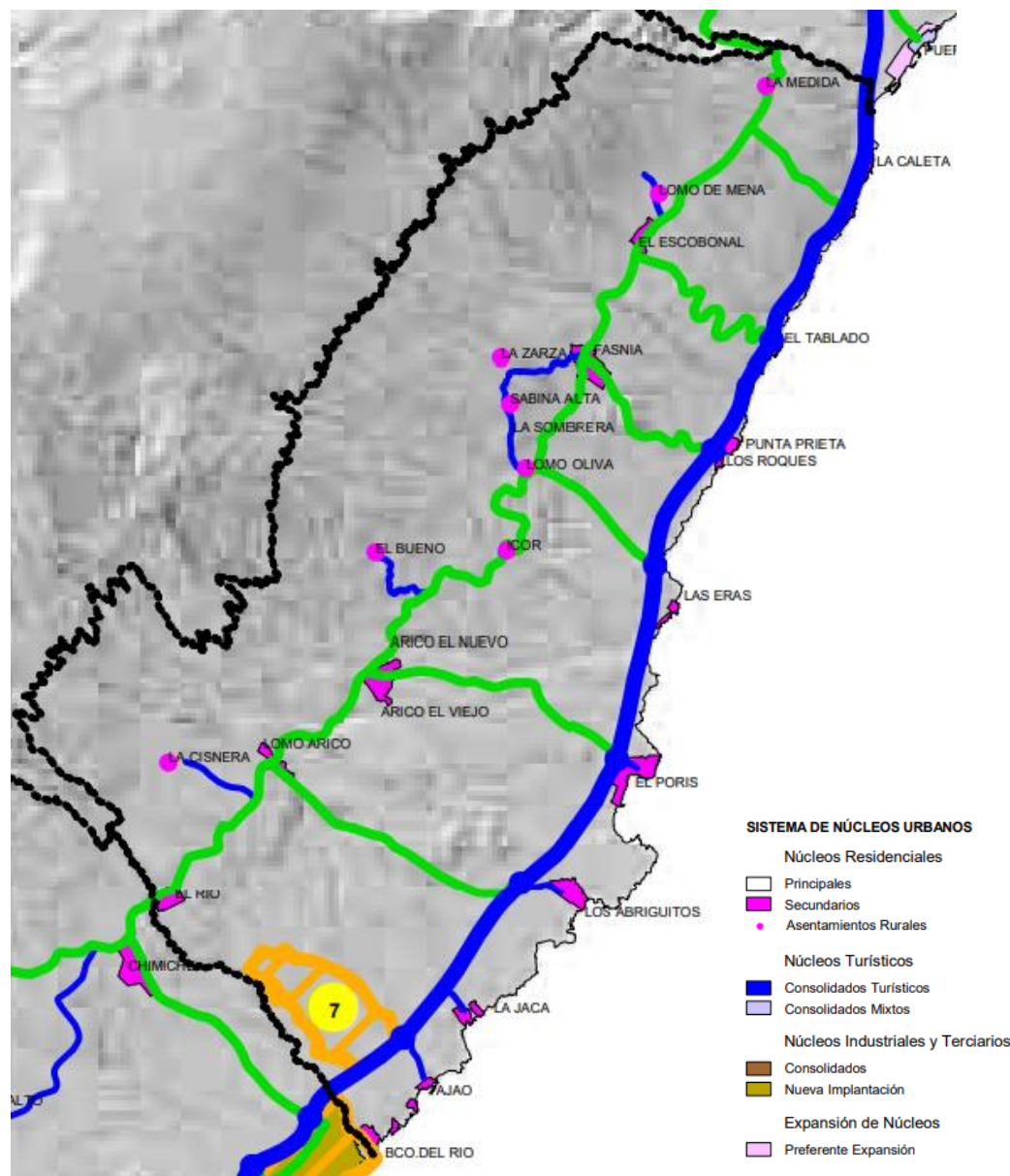
Políticas relativas al transporte. El PIOT no incluye dentro de la comarca Valle de Güímar ninguna medida específica relativa al transporte.

Sureste

Salvo las partes altas que pertenecen al macizo central, engloba los municipios de Fasnia y Arico y la parte del término municipal de Güímar que no se encuentra incluida en el Valle. Tiene una superficie aproximada de 17.257 hectáreas.

Desarrollo. Tradicionalmente, es la zona de medianías la que se ha ido ocupando y en la que están la mayoría de los asentamientos, esencialmente por el aprovechamiento agrícola. Estas zonas no han sufrido crecimientos poblacionales significativos, teniendo una de las densidades más bajas de la isla. Sin embargo, el litoral sí que ha visto cómo la población aumenta, con edificaciones que antiguamente eran segunda residencia y han pasado a convertirse en primera.

Figura 6. Modelo de Estructura Urbana. Comarca del Sureste



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Sistema de núcleos urbanos. El PIOT delimita el conjunto de núcleos urbanos que han de concentrar el crecimiento edificatorio de cara al futuro consolidando tres sistemas de asentamientos: el de los núcleos urbanos en la medianía en el eje de la carretera del sur, el costero y los núcleos rurales evitando la dispersión en la franja entre ejes longitudinales. El Porís de Abona debe reforzar su funcionalidad comarcal.

Tabla 4. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca Sureste

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo III-a	Villa de Arico (Lomo de Arico)	Residencial
	Fasnía	Residencial
	El Porís de Abona	Residencial
Núcleo III-b	El Escobonal	Residencial
	Arico Viejo – Arico El Nuevo	Residencial
	Los Roques	Residencial
	Las Eras	Residencial
	Los Abriguitos	Residencial
	Jaca – Listados	Residencial
	El Río	Residencial

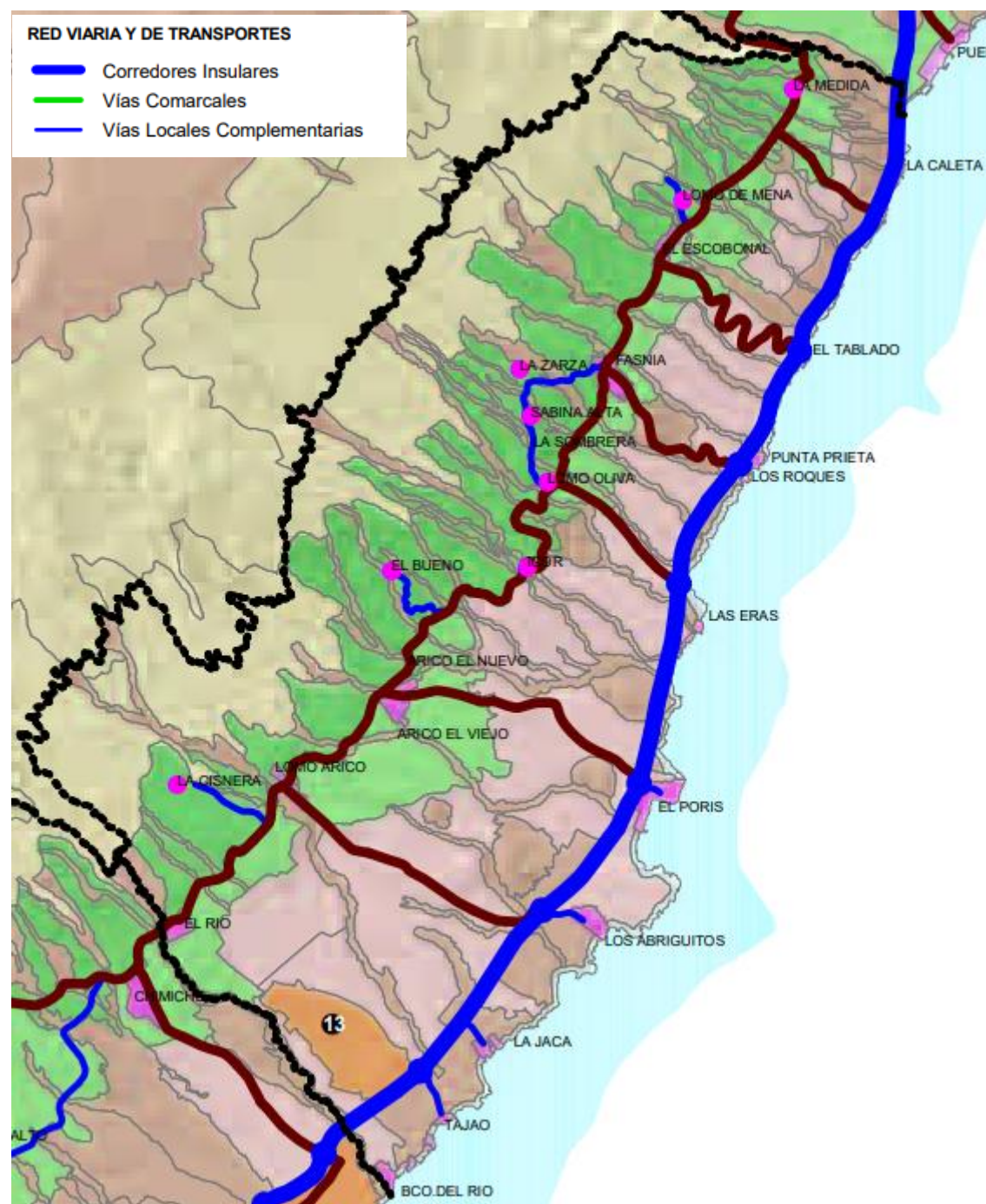
Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Redes viarias y de transporte. La estructura viaria comarcal se configura por dos ejes longitudinales de diferente peso (corredor insular y la C-822) conectados entre sí mediante ejes transversales que conectan los nodos de actividad más importantes.

- Corredor insular: eje básico comarcal del que parten los ejes transversales; sus prioridades son la ejecución de vías de servicio y evitar la creación de nuevos accesos.
- Eje de medianías: coincidente con la carretera general del sur, debe recuperar su carácter estructurador de los núcleos de medianías, mejorando sus condiciones de trazado, su tratamiento y funcionalidad viaria.
- Ejes transversales: los constituidos por la conexión “vertical” entre el corredor y el eje de medianías: El Tablado-El Escobonal, Los Roques-Fasnia, Las Eras-Lomo Oliva, El Porís-Arico El Viejo, Los Abades-Lomo de Arico y Barranco del Río-Chimiche.
- Varios complementarios: el modelo viario se complementa con la prolongación de algunos ejes transversales para dar acceso a asentamientos rurales altos (por encima de la carretera general) o a núcleos costeros (por debajo de la autopista del sur).

Políticas relativas al transporte. El PIOT no incluye dentro de la comarca Sureste ninguna medida específica relativa al transporte.

Figura 7. Red Viaria y de Transportes. Comarca Sureste



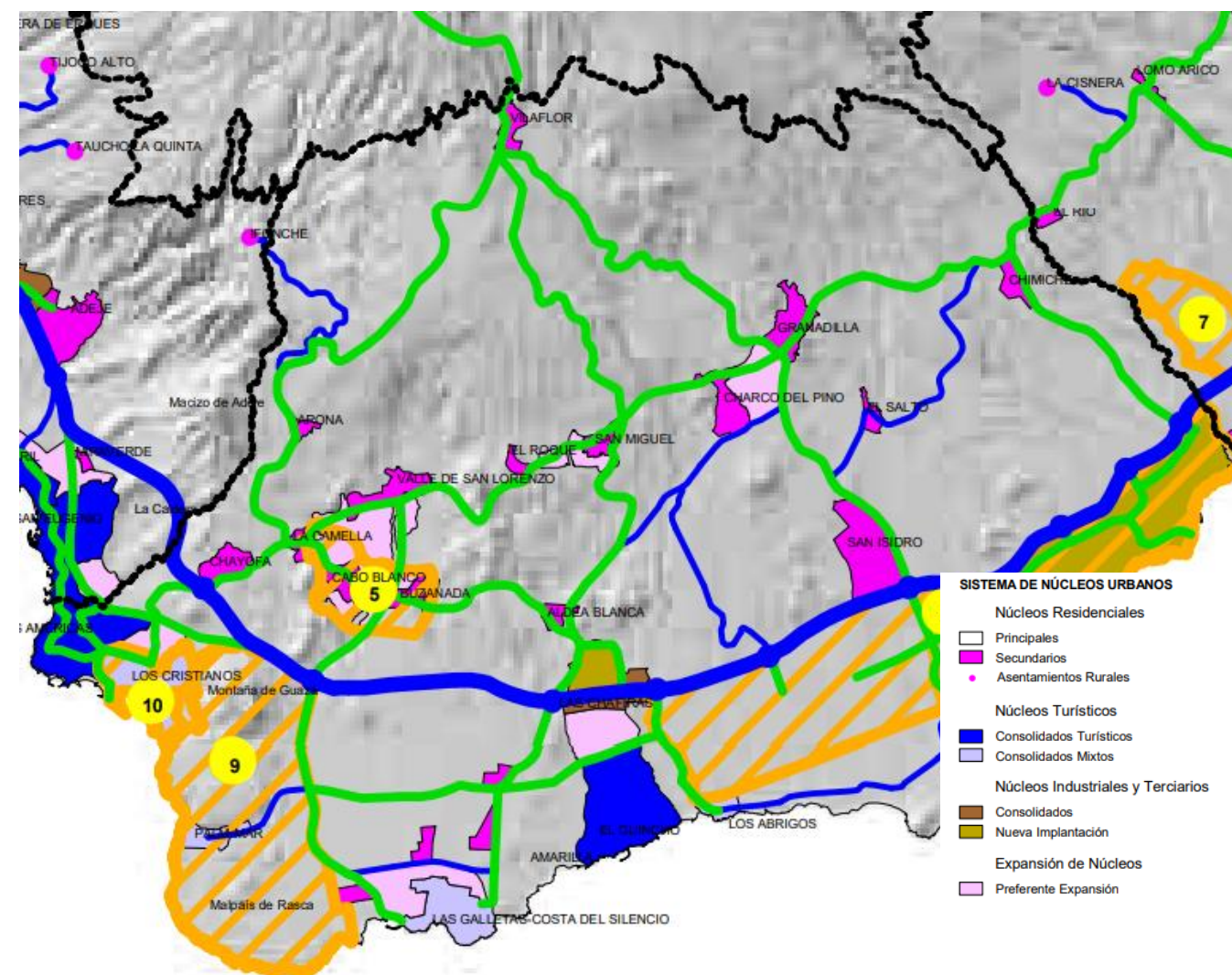
Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Abona

Exceptuando las zonas altas adscritas al macizo central, la comarca de Abona incluye los municipios de Vilaflor, Arona, San Miguel y Granadilla, con una superficie de 29.237 hectáreas.

Desarrollo. Hasta mediados del siglo pasado, la zona de medianías era donde se encontraban los asentamientos poblacionales, si bien con conexiones con las zonas costeras. La posibilidad, a partir de los años 50, de llevar agua hasta la costa impulsó la agricultura de la zona costera y con él los asentamientos poblacionales en costa. Durante los años 60, con el desarrollo turístico y la construcción de grandes infraestructuras como la autopista y el aeropuerto facilitaron la colonización de la banda litoral, con núcleos residenciales, turísticos y actividades de servicio.

Figura 8. Modelo de Estructura Urbana. Comarca de Abona



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Sistema de núcleos urbanos. El PIOT prevé el reforzamiento de la estructura de núcleos residenciales compactos a lo largo del eje de medianías (carretera general), priorizando como operación singular estructurante el desarrollo del entorno de Cabo Blanco-Buzanada. En el ámbito litoral colmatación de los núcleos existentes, conservando su carácter mixto turístico-residencial y reforzando o manteniendo su calidad para el uso turístico.

Tabla 5. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca de Abona

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-a	Polígono de Granadilla	Productivo
	Cabo Blanco - Buzanada	Residencial
	San Isidro	Residencial
Núcleo III-b	Granadilla	Residencial
	Las Chafiras	Productivo y Residencial
Núcleos III-a	Vilaflor	Residencial
	San Miguel	Residencial
	Arona	Residencial
	Las Galletas – Costa del Silencio	Mixto
	El Médano	Mixto
	Golf del Sur – Amarilla Golf	Turístico
Núcleos III-b	Valle San Lorenzo	Residencial
	Los Abrigos	Mixto
	El Palmar	Mixto

Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Modelo viario y de transporte. Está integrado por dos ejes longitudinales (corredor insular y carretera del sur) que convergen en el acceso a la ciudad de Los Cristianos. Entre ambos parten tres ejes transversales que convergen en Vilaflor y descienden hasta los núcleos costeros, aumentando su importancia territorial conforme se acercan a la costa. Las líneas de intervención en esta comarca son:

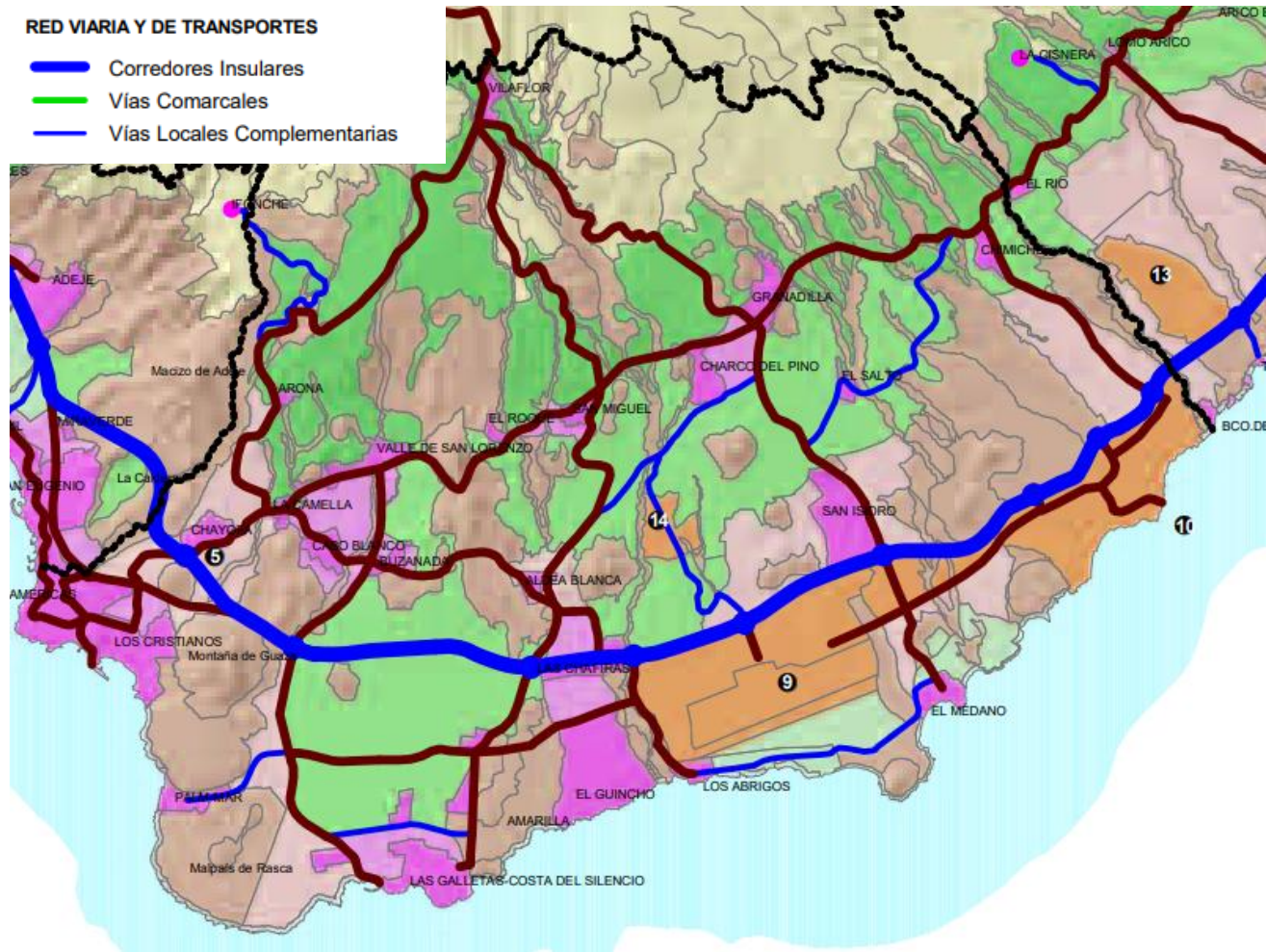
- Proporcionar alternativas de comunicación entre los núcleos y áreas de la comarca alternativos a la TF-1.
- Extraer los tráficos de comunicación insular de la zona turística.
- Disuadir progresivamente el acceso rodado a los espacios más centrales de los cascos urbanos mediante distintas políticas complementarias (transporte público, aparcamientos periféricos, descentralización de usos terciarios, etc.).
- Aumentar progresivamente el protagonismo del transporte colectivo, dando facilidades a su paso, frente al uso del vehículo privado para los desplazamientos con mayor número de usuarios.

Configuración general de la propuesta de intervención: se propone un reforzamiento de la estructura de comunicación paralela a la autopista, creando vías que absorban tráficos entre núcleos costeros próximos, reforzando el papel de la carretera general del sur y previendo vías de servicio de la TF-1, todo ello con la finalidad de liberar a esta última vía de tráficos parásitos de comunicación entre núcleos próximos. Es preciso,

asimismo, una labor de mejora e incremento de la capacidad de enlaces que permita evitar los estrangulamientos que se producen en algunos de ellos.

- Corredor insular: coincide con el trazado actual de la TF-1 desde el límite con la comarca sureste hasta la altura de la montaña de Guaza, desde donde se habrá de desviar hacia el norte a fin de circunvalar el núcleo turístico consolidado de Las Américas. Sobre cada uno de estos dos tramos se establecen diferentes criterios donde destaca la reconversión de la actual autopista en arteria urbana en la zona de las Américas y la ejecución de una nueva vía para los tráficos insulares al norte de la actual.
- Eje de medianías: coincide con la C-822 y es el estructurador fundamental de los principales núcleos de medianías.
- Subanillo central: articula los núcleos de Arona, La Camella, Cabo Blanco, Buzanada y Aldea Blanca. Este eje tiene un carácter complementario de los longitudinales, pero adquiere una importancia clave en la articulación de la operación residencial de Cabo Blanco.
- Eje transversal Vilaflor-Arona-Los Cristianos: esta carretera deberá conservar el trazado existente y adoptar su carácter al de recorrido paisajístico y turístico, así como al de eje de estructuración comarcal de sus principales núcleos.
- Eje transversal Vilaflor-San Miguel-Costa.
- Eje transversal Vilaflor-Granadilla-El Médano: su tramo superior coincide básicamente con la C-821 y a su paso por San Isidro se resolverá mediante una variante.
- Ejes longitudinales costeros que garantizan la continuidad viaria aguas abajo del corredor insular.

Figura 9. Red Viaria y de Transportes. Comarca de Abona



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

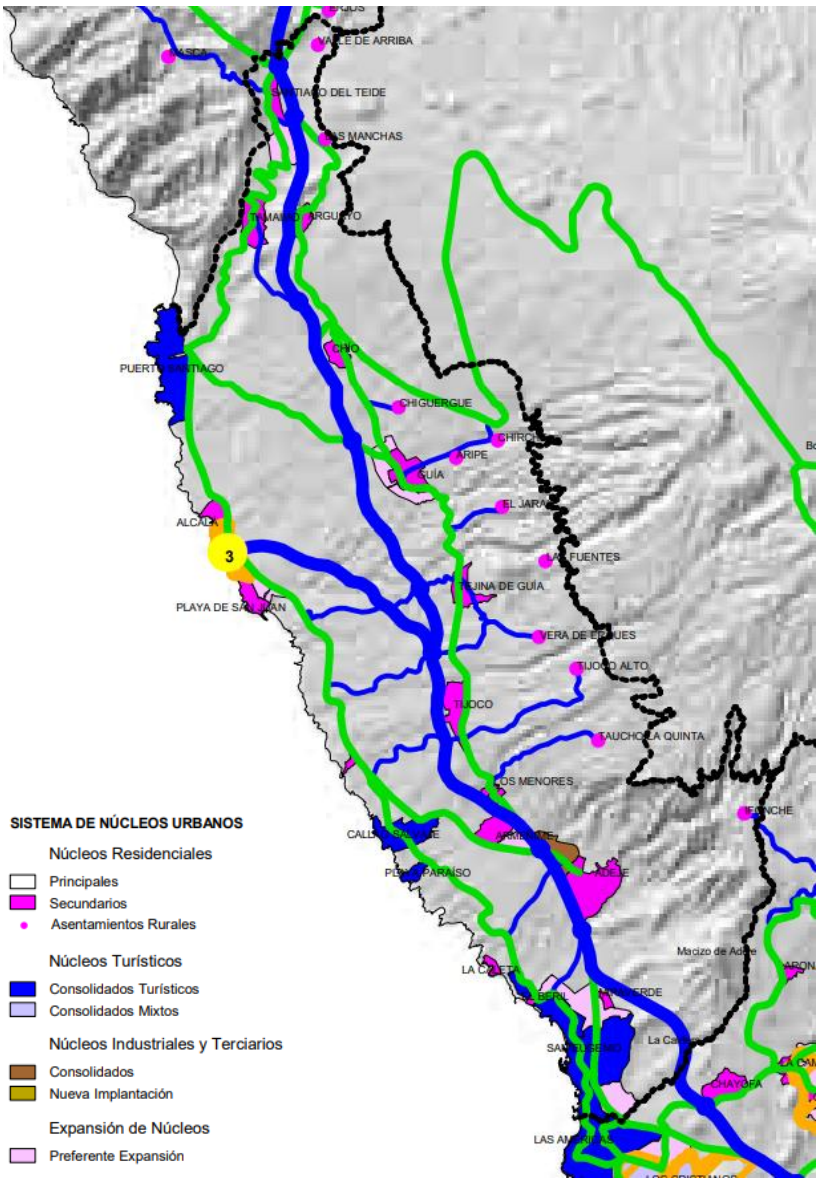
Políticas relativas al transporte. El PIOT expone la importancia del Puerto de Los Cristianos, aunque se prevé su futura sustitución por el de Fonsalía y del futuro Puerto de Granadilla con un entorno adecuado para actividades ligadas al puerto. También destaca el Aeropuerto Reina Sofía, potenciando usos terciarios asociados a este nodo de comunicaciones.

Suroeste

Engloba partes de los municipios de Santiago del Teide, Guía de Isora y Adeje, con una superficie aproximada de 17.143 hectáreas.

Desarrollo. Los asentamientos se localizaban en medianías, en zonas aptas para el cultivo. Más tarde, el desarrollo de la agricultura intensiva facilita la ocupación de tierras bajas y la aparición de barrios junto a las plantaciones. Desde los años 60, la aparición del turismo en masa y la construcción de grandes infraestructuras provocan la ocupación masiva de las zonas costeras.

Figura 10. Modelo de Estructura Urbana. Comarca Suroeste



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Sistema de núcleos urbanos. El PIOT propone una estructura de asentamientos basada en el fomento del desarrollo residencial compacto de los núcleos de mayor capacidad de crecimiento, la recualificación y consolidación del modelo de ocupación turística litoral y de eventuales enclaves intermedios, y la recuperación patrimonial de los núcleos rurales altos; evitando la dispersión de edificaciones en el territorio.

Tabla 6. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca Suroeste

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-a	Alcalá – Fonsalía – Playa San Juan	Residencial y Productivo
	Los Cristianos – Las Américas	Turístico
Núcleo II-b	Adeje	Turístico
	Los Gigantes – Puerto Santiago	Turístico
Núcleo III-a	Guía de Isora	Residencial
	Tamaimo	Residencial
	Santiago del Teide	Residencial
	Abama (Playa San Juan)	Turístico
Núcleo III-b	Armeñime	Residencial
	Los Menores	Residencial
	Tijoco	Residencial
	Tejina de Guía	Residencial
	Chío	Residencial
	Arguayo	Residencial
	Piedra Hincada	Residencial
	Urbanizaciones costeras	Residencial

Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

cercanías de los núcleos principales de medianía. La intervención será por fases previendo a largo plazo la posibilidad de que tenga carácter de autopista en todo su recorrido; su ejecución incluirá la mejora de los accesos a los núcleos residenciales existentes y la restricción de accesos al resto del territorio, de modo que se centralice el crecimiento residencial en los citados núcleos.

- Eje costero: ha de cumplir la función de articular los núcleos costeros y, al mismo tiempo, definir el límite del subámbito turístico litoral en el tramo entre La Caleta y Los Gigantes.
- Eje Adeje-costa: elemento diagonal de estructuración comarcal, que sensiblemente sigue el tramo de la TF-6237 hasta su unión con el eje costero preferentemente en el enlace con el viario transversal de subida a Tijoco.
- Eje Guía-Los Gigantes: elemento diagonal en parte coincidente con la TF-623 y que debe llegar al enlace del eje costero con la TF-1481 de Los Gigantes a Santiago del Teide.
- Eje Los Gigantes-Erjos: elemento que estructura la subunidad comarcal del Valle de Santiago y que coincide en su primer tramo con la TF-1481 y en el segundo con la C-820.
- Ejes transversales: la estructura viaria comarcal se completa con una serie de elementos menores de trazado sensiblemente transversal y que coinciden con carreteras existentes, si bien requieren en muchos casos de mejoras puntuales. Entre los corredores insulares sur y oeste, estos ejes son escasos. Por encima del corredor oeste, se disponen una serie de ejes que permiten el acceso desde éste a los asentamientos rurales de las zonas altas (Taucha-La Quinta, Tijoco Alto, Vera de Erques, El Jaral, Aripe-Chirche, Chiguerge, Valle de Arriba).

Modelo viario y de transporte.

- Criterios generales de actuación: el modelo viario y de transportes de la comarca está basado en dos ejes longitudinales (costero y de medianías) comunicados entre sí transversalmente por vías de menor entidad en sentido costa cumbre. Los dos viarios longitudinales, y en general los que constituyen el sistema viario básico de la comarca, han de ser objeto de un profundo proceso de remodelación, ya que dan evidentes muestras de sobresaturación.
- Corredor insular sur: prolongación de la actual TF-1, cuyo primer tramo habrá de trazarse cercano y sensiblemente paralelo a la C-822, de forma que ésta se vincule directamente a la futura autovía como eje articulador de los asentamientos urbanos. El segundo tramo ha de girar hacia la costa desde un punto entre Tijoco y Tejina de Guía, para llegar hasta la Operación Singular Estructurante de Fonsalía y el nuevo puerto insular. El corredor insular sur, en los dos tramos en que discurre por la comarca, tendrá características de autovía, separada de usos urbanos y edificatorios, y en la concreción de su trazado se preverán sólo enlaces con aquellos elementos que sean integrantes del modelo viario comarcal.
- Corredor insular oeste: nace desde el giro del corredor insular sur hacia la costa y deberá prolongarse hasta el final de la comarca para continuar a enlazar con el corredor norte, manteniéndose en las

Figura 11. Red Viaria y de Transportes. Comarca Suroeste



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

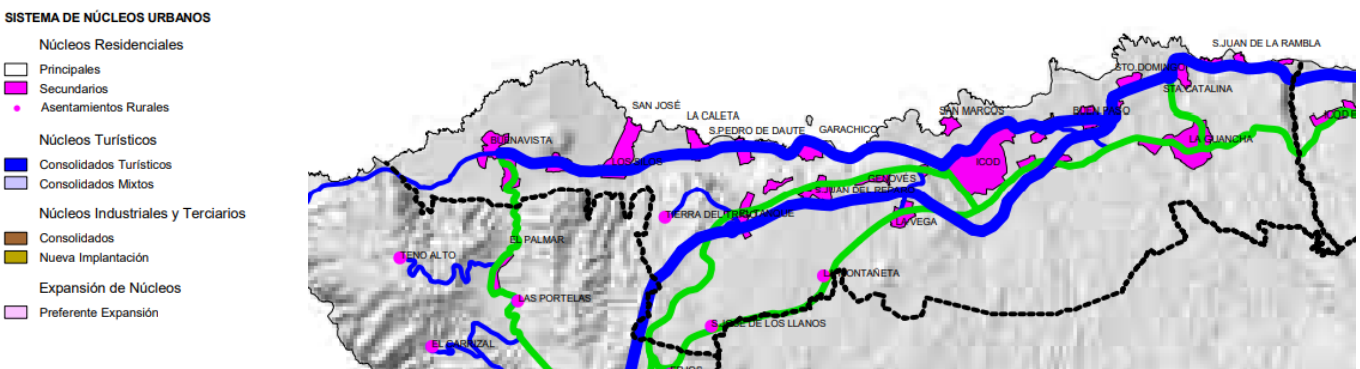
Políticas relativas al transporte. El PIOT menciona el futuro Puerto de Fonsalía en materias relativas al transporte, de importancia de cara al transporte de personas y mercancías.

Icod – Daute – Isla Baja

Engloba los municipios de San Juan de la Rambla, La Guancha, Icod, Garachico, El Tanque, Los Silos y Buenavista, salvo las partes que pertenecen al macizo central de los cinco primeros términos municipales y al Macizo de Teno en los tres últimos. Tiene una superficie aproximada de 11.593 hectáreas.

Desarrollo. La agricultura en las medianías bajas propició desde muy pronto los asentamientos poblacionales, dando origen a núcleos como Icod o Garachico concentrados y a un doblamiento disperso basado en la estructura agrícola. Sin embargo, la reciente evolución ha tendido a la dispersión, especialmente en la franja por debajo de los 500 metros, salvo algunos núcleos principales (Icod, La Guancha) que han visto reforzado su peso. En la subunidad isla baja, aunque con menor peso demográfico, la necesidad de conservar suelos para el cultivo intensivo ha frenado la dispersión, encontrando núcleos concentrados como Garachico, Los Silos o Buenavista.

Figura 12. Modelo de Estructura Urbana. Comarca Icod – Daute – Isla Baja



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Sistema de núcleos urbanos. El PIOT configura Icod (tanto por su peso relativo como por su posición central en el modelo de ordenación) como el núcleo principal con función de cabecera comarcal. El PIOT delimita los perímetros de los cascos urbanos y sus ensanches con el criterio de priorizar sobre ellos la inversión pública en urbanización y equipamientos, así como el crecimiento residencial de la comarca.

Tabla 7. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca Icod – Daute – Isla Baja

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-b	Icod	Residencial
	Las Almenas – Buen Paso	Residencial
Núcleo III-a	La Guancha – San José	Residencial
	Garachico	Residencial
	El Tanque	Residencial
	Los Silos – San José	Residencial
	Buenavista	Residencial

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo III-b	San Juan de la Rambla – Las Aguas	Residencial
	Genovés	Residencial
	San Juan del Reparo	Residencial
	La Vega	Residencial
	San José de Los Llanos	Residencial
	La Caleta	Residencial
	San Bernardo	Residencial
	Santa Catalina – Santo Domingo	Residencial

Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Modelo viario y de transporte. Actualmente, el eje costero, que atraviesa la comarca desde su límite con la del valle de La Orotava hasta Buenavista, y dos ejes longitudinales, uno de medianías altas y la carretera general al oeste de Icod, y cuatro ejes transversales que unen costa y cumbre conforman el modelo de la red viaria. La actuación prevista comprende una variante al corredor insular con mayor capacidad de tráfico y la comunicación de la Isla Baja con el sur de la isla mediante un nuevo corredor comarcal bajo la cumbre de Bolicó.

- Corredor insular norte: en su primer tramo (desde el Valle de La Orotava hasta el corredor insular oeste) debe tener características de vía de alta capacidad y trazado muy cercano a la carretera actual. El segundo tramo es el definido por la variante norte de Icod y su prolongación hasta Buenavista).
- Corredor insular oeste: su trazado quedará definido en el entorno de Icod por la variante sur del núcleo, a cota inferior a la del eje de medianías altas y atendiendo especialmente a su conexión con el entramado urbano de forma que se realice a través del mínimo número de enlaces posibles. Tendrá un trazado próximo a la actual C-820 para dar servicio a los núcleos de medianías, hasta llegar a la comarca del suroeste por encima del núcleo de Santiago del Teide. El corredor insular oeste (de nueva ejecución en todo su recorrido dentro de la comarca) debe resolverse con características de trazado de vía de alta capacidad.
- Carretera general del norte: coincide con la actual C-820 desde Icod (en su conexión con la variante oeste del casco que enlaza los corredores insulares norte y oeste) hasta Santiago del Teide. Esta carretera deberá adoptar su carácter al de recorrido paisajístico y turístico y al de eje de estructuración comarcal de sus principales núcleos (Genovés, San Juan de Reparo, El Tanque, Ruigómez).
- Eje de medianías altas: es la continuación de uno de los ejes longitudinales de la comarca del Valle de La Orotava que, proveniente de Los Realejos (TF-221) llega a La Guancha y sigue hasta la parte alta del núcleo de Icod, definiendo el límite superior y estructurando las áreas de crecimiento residencial de las medianías en ese sector. A partir de Icod, este eje coincide sensiblemente con viarios existentes y debe enlazar y articular los núcleos de El Amparo, La Vega, La Montañeta y San José de Los Llanos; para finalizar en su actual enlace con la carretera general del norte a la altura del puerto de Erjos.
- Ejes transversales: el modelo viario se completa con ejes transversales que conectan los elementos ya descritos y crean un mínimo mallado de la estructura comarcal. Tienen un carácter secundario.

Figura 13. Red Viaria y de Transportes. Comarca Icod – Daute – Isla Baja



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

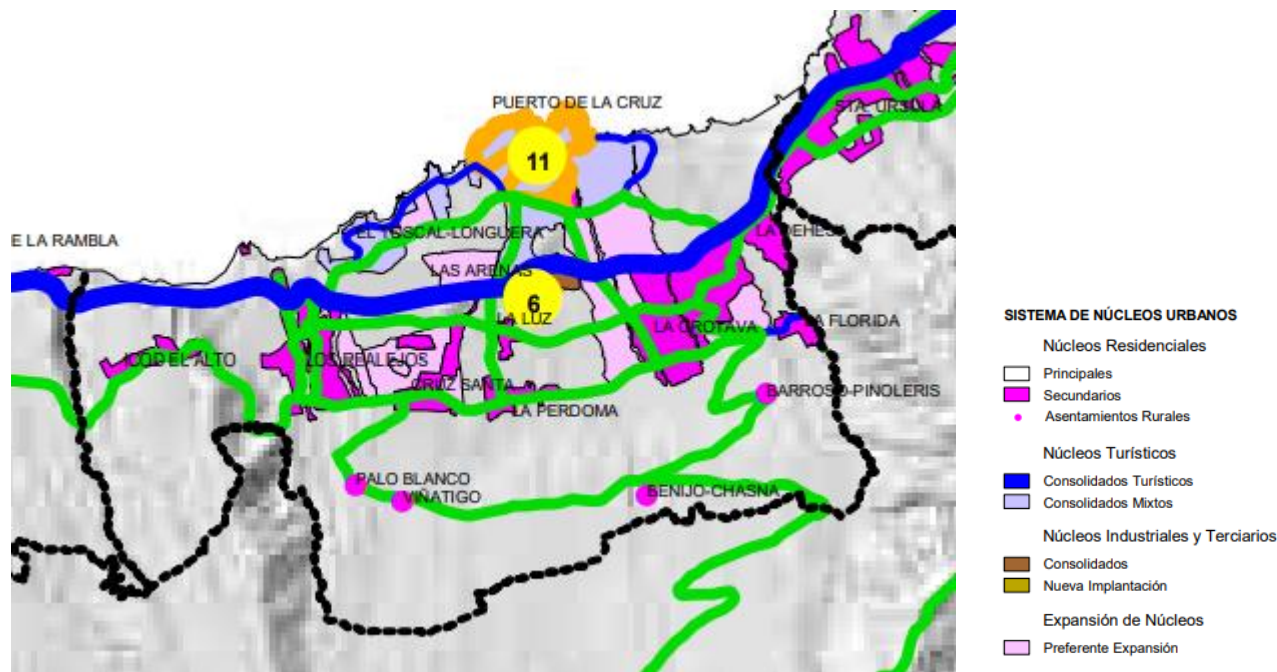
Políticas relativas al transporte. El PIOT no incluye ninguna medida específica en materia de transporte en esta comarca.

Valle de La Orotava

Engloba los municipios de La Orotava, Los Realejos y Puerto de la Cruz, excepto las partes altas de los dos primeros que pertenecen al Macizo Central. Su superficie aproximada es de 7.216 hectáreas.

Desarrollo. Fue rápidamente poblada debido a la riqueza agrícola de la comarca. Actualmente es una de las comarcas más pobladas, tanto en medianías como en costa como consecuencia de las dos actividades económicas principales: la agricultura y el turismo. El crecimiento se ha producido de dos formas; por un lado, el crecimiento edificatorio disperso, especialmente en la franja de medianías relacionado con la agricultura, y por otro lado, la expansión de las áreas urbanizadas, tanto en base a ensanches turísticos del Puerto de la Cruz y otros ámbitos de costa como a piezas de suelo residencial en medianías.

Figura 14. Modelo de Estructura Urbana. Comarca del Valle de La Orotava



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Sistema de núcleos urbanos. El PIOT pretende potenciar la compactación de los núcleos de La Orotava, Los Realejos y El Puerto de la Cruz, formando un sistema de núcleos principales, urbanizados, equipados y correctamente insertos en la estructura territorial; acotar el crecimiento de los núcleos menores completando sus tramas; y limitar los procesos de edificación dispersa a áreas acotadas de la comarca, reconduciéndolos hacia formas de asentamiento compatibles con el modelo de ordenación.

Tabla 8. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca del Valle de La Orotava

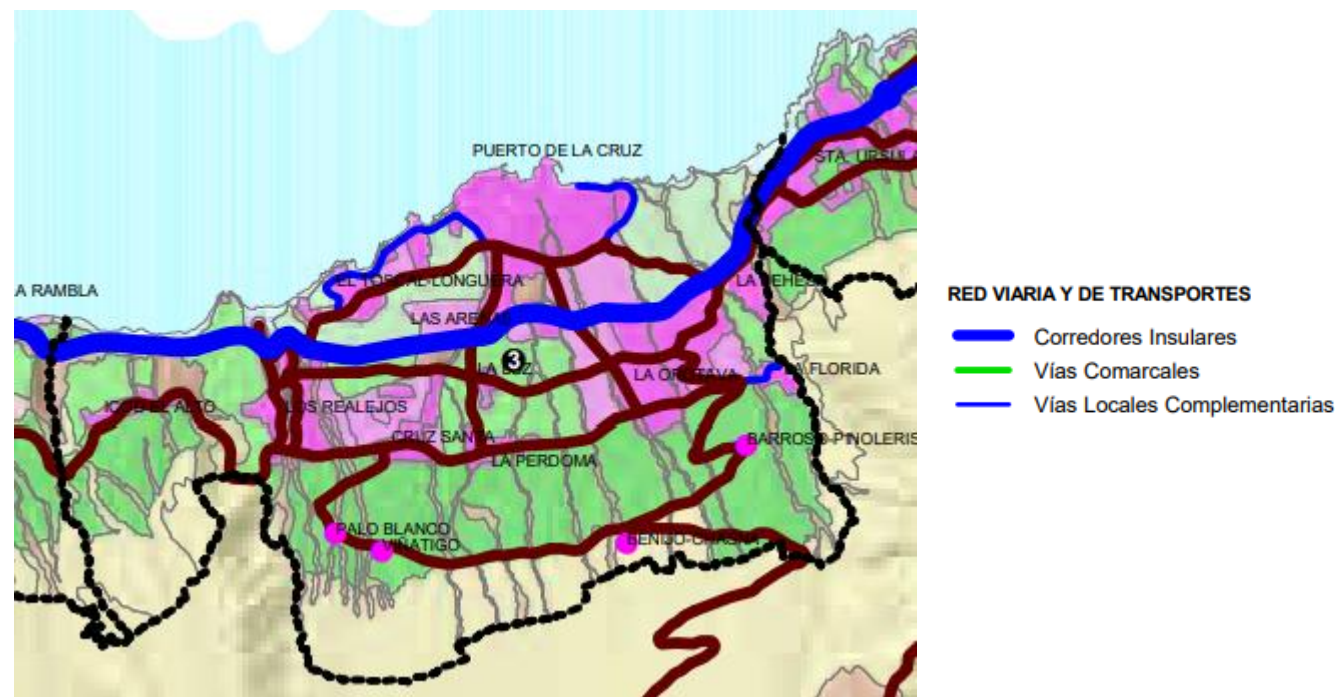
Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-a	La Orotava	Residencial
	Los Realejos	Residencial
	Puerto de la Cruz	Residencial
Núcleo II-b	San Jerónimo – Las Arenas	Residencial
Núcleo III-a	Sistema de núcleos de la medianía central (La Candía, La Luz, La Perdoma, etc.)	Residencial

Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Modelo viario y de transportes. La estructura viaria de la comarca está organizada en torno a la articulación longitudinal de los dos primeros cascos principales de medianía (La Orotava y Los Realejos) y su relación con el área urbana del Puerto de la Cruz, buscando reforzar el modelo de ordenación de los asentamientos.

- Corredor insular: asegura la continuidad con las comarcas adyacentes y contiene los puntos de articulación y enlace fundamentales del conjunto de la estructura viaria comarcal. Constituye el viario básico del Valle.
- Ejes de medianías: la franja comprendida entre los núcleos de La Orotava y Los Realejos requiere el reforzamiento de sus viarios longitudinales, especialmente las carreteras TF-2211 y TF-212 con la mejora de trazados y capacidad de tráfico, manteniendo su carácter estructurador de los distintos núcleos intermedios entre ambos.
- Ejes transversales: Resulta fundamental una simplificación y jerarquización de la actual malla territorial del Valle, limitando el número de sus enlaces con el corredor insular y garantizando la continuidad y funcionalidad viaria de cada uno de los que resulten parte del modelo comarcal.
- Subanillo costero: debe discurrir entre los enlaces extremos del corredor insular a modo de circunvalación de las urbanizaciones costeras (especialmente del Puerto de la Cruz).
- Eje de medianías altas: la estructura longitudinal de la comarca se completa con un eje que, desde la carretera de acceso al Portillo hasta la parte alta de Los Realejos, articula los núcleos menores de las medianías altas del Valle.
- Otros ejes longitudinales: dentro de la comarca existen dos ejes longitudinales que funcionalmente son continuación de carreteras de las comarcas vecinas. El primero es el remate del eje de medianías de Acentejo que desde Santa Úrsula continúa hasta la Cuesta de la Villa y por la falda de la ladera llega hasta el núcleo de La Orotava. El segundo es el eje de medianías altas de Daute que viene desde La Guancha sensiblemente coincidente con la TF-221 hasta Icod el Alto para rematar en la parte alta de Los Realejos enlazando con la estructura viaria del Valle.
- Acceso al Portillo: eje transversal que desde el núcleo de La Orotava asciende hasta el Parque Nacional y que pertenece funcionalmente al Macizo Central.

Figura 15. Red Viaria y de Transportes. Comarca del Valle de La Orotava



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

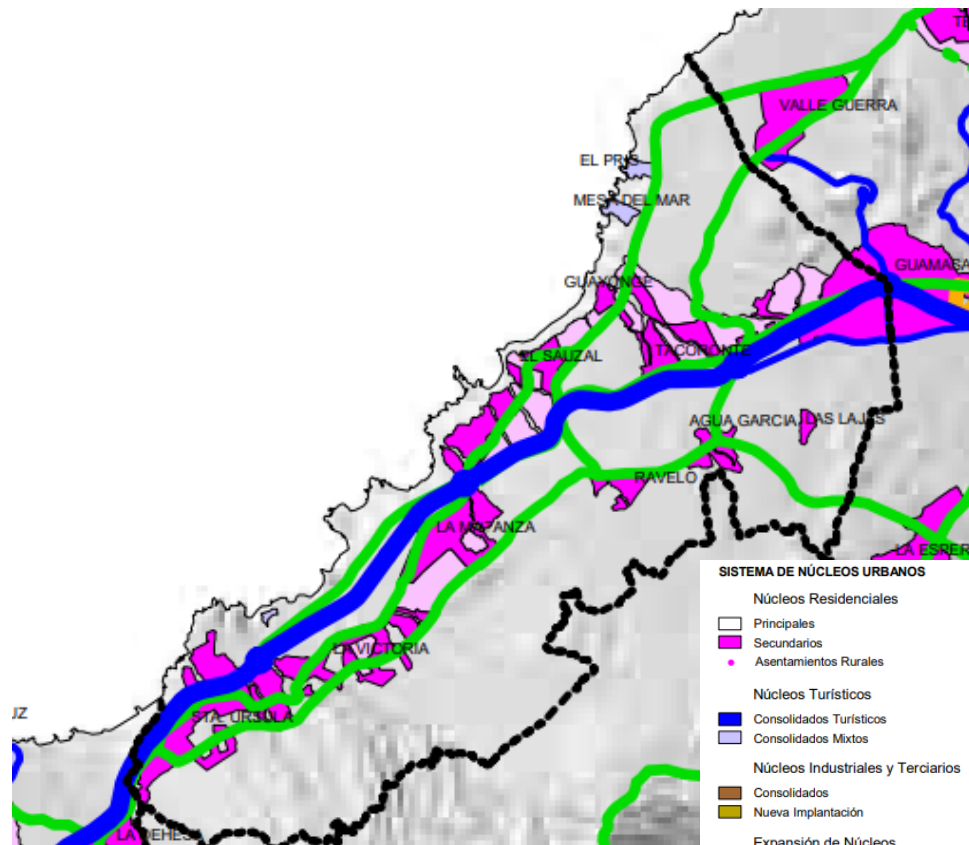
Políticas relativas al transporte. No se plantean medidas específicas sobre el transporte en esta comarca.

Acentejo

Incluye los términos municipales de Tacoronte, El Sauzal, La Matanza, La Victoria y Santa Úrsula, exceptuando las partes altas de estos municipios que pertenecen al Macizo Central.

Desarrollo. Vinculado a la comunicación entre La Laguna y La Orotava a través del camino real se desarrolló la población de esta comarca, típicos núcleos agrícolas de medianías. El desarrollo turístico, la agricultura intensiva y la construcción de la autopista cambian los patrones de desarrollo, densificándose las edificaciones en base a la red de caminos existentes. El crecimiento actual está relacionado con la actividad turística del Puerto de la Cruz, así como con la acogida de residentes suburbanos del área metropolitana.

Figura 16. Modelo de Estructura Urbana. Comarca de Acentejo



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Sistema de núcleos urbanos. El PIOT pretende reconducir los procesos de edificación a un sistema de núcleos urbanizados compactos en los que se concentre el crecimiento y, al mismo tiempo, acotar la ocupación dispersa del territorio en determinados ámbitos, reconduciéndola a formas de orden compatibles con el modelo comarcal.

Tabla 9. Tipo de núcleos urbanos definidos en la Comarca de Acentejo

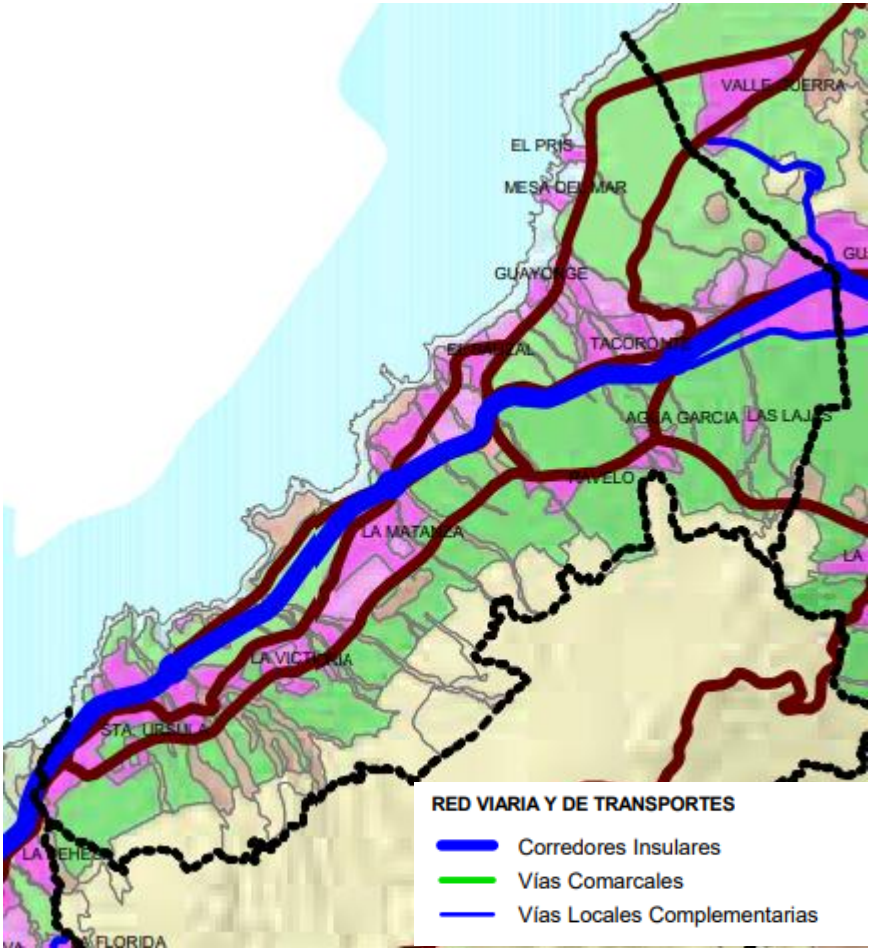
Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-b	Tacoronte	Residencial y Productivo
Núcleo III-a	El Sauzal	Residencial
	La Matanza	Residencial
	La Victoria	Residencial
	Santa Úrsula	Residencial
Núcleo III-b	Ravelo	Residencial
	Agua García	Residencial

Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Modelo viario y de transportes. La estructura viaria de la comarca queda configurada por cuatro ejes viarios que articulan longitudinalmente la banda más antropizada y que se conectan transversalmente; en la parte norte (T.M. Tacoronte) se disponen dos elementos que cierran el modelo viario de la comarca metropolitana.

Figura 17. Red Viaria y de Transportes. Comarca de Acentejo

- Corredor insular: viario fundamental de la comarca; las actuaciones, manteniendo sus actuales características, deben dirigirse a la protección de su carácter de autopista (supresión de accesos directos y reserva para ampliación) y reordenación de los enlaces en coherencia con el resto de elementos del modelo viario comarcal.
- Eje de medianías: estructurador básico de los núcleos mayores de la medianía (Tacoronte, La Matanza, La Victoria, Santa Úrsula), debe compatibilizar una alta capacidad de servicio con el carácter de eje ordenador básico de una estructura urbana expansiva.
- Eje de medianías altas: Su función es articular los barrios altos de la comarca (Los Altos, La Resbala, San Antonio, Ravelo) y definir el límite superior de los procesos de urbanización de la medianía.
- Eje costero: viene desde La Punta del Hidalgo con el fin de articular los núcleos costeros de los municipios de la comarca (El Pris, Mesa del Mar, Guayonge, El Calvario, núcleo y urbanizaciones costeras del Sauzal, La Quinta)
- Mallado de la estructura longitudinal: los viarios transversales que interconecten los ejes longitudinales deberán garantizar la máxima coherencia del modelo global, especialmente en los enlaces del corredor insular (destaca el eje entre El Sauzal y Ravelo que en el nudo con la TF-5 deberá enlazar también con la prolongación de la carretera del norte).
- Subanillo Guajara-Tacoronte: estructura la subunidad Tegueste-Tejina-Valle Guerra de la comarca metropolitana para enlazar en Tacoronte con el corredor insular.
- Subanillo sur del área metropolitana: pertenece funcionalmente a la comarca metropolitana.



Fuente: Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

Políticas relativas al transporte. No se plantean medidas específicas sobre el transporte en esta comarca.

8.5 Planes Territoriales

Como condicionante para determinaciones futuras del PIMSIT, además del PIOT, existen otros instrumentos de ordenación de rango inferior como:

- 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

8.5.1.1 Plan Territorial Especial del Viario del Área Metropolitana

El 21 de febrero de 2007 se publica en el BOC 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. En este apartado se analizan las actuaciones viarias previstas en dicho documento.

El documento pretende desarrollar los objetivos propuestos en el PIOT para esta área, señalando:

- Adaptar progresivamente el modelo de ordenación al insular.
- Cerrar el anillo insular.
- “Extraer” las vías de alta capacidad de los núcleos urbanos consolidados.
- Dotar de total accesibilidad al continuo urbano desde el exterior del área metropolitana.
- Mejorar la conectividad del núcleo de Santa Cruz con el mar, y la integración de este entorno dentro del entramado urbano.
- Proporcionar al planeamiento límites físicos que permitan guiar y controlar la expansión del suelo urbano hacia el suroeste.
- Continuar las principales tramas urbanas.

Entre los objetivos de ordenación desde el punto de vista del transporte se extraen los relacionados con el transporte público y la intermodalidad:

- Garantizar la conectividad con las redes de transporte público con el fin de garantizar la consecución de un modelo de ordenación multimodal.
- Se deberán establecer conexiones de primer nivel con los principales intercambiadores de transporte.

Las nuevas actuaciones se resumen en tres infraestructuras:

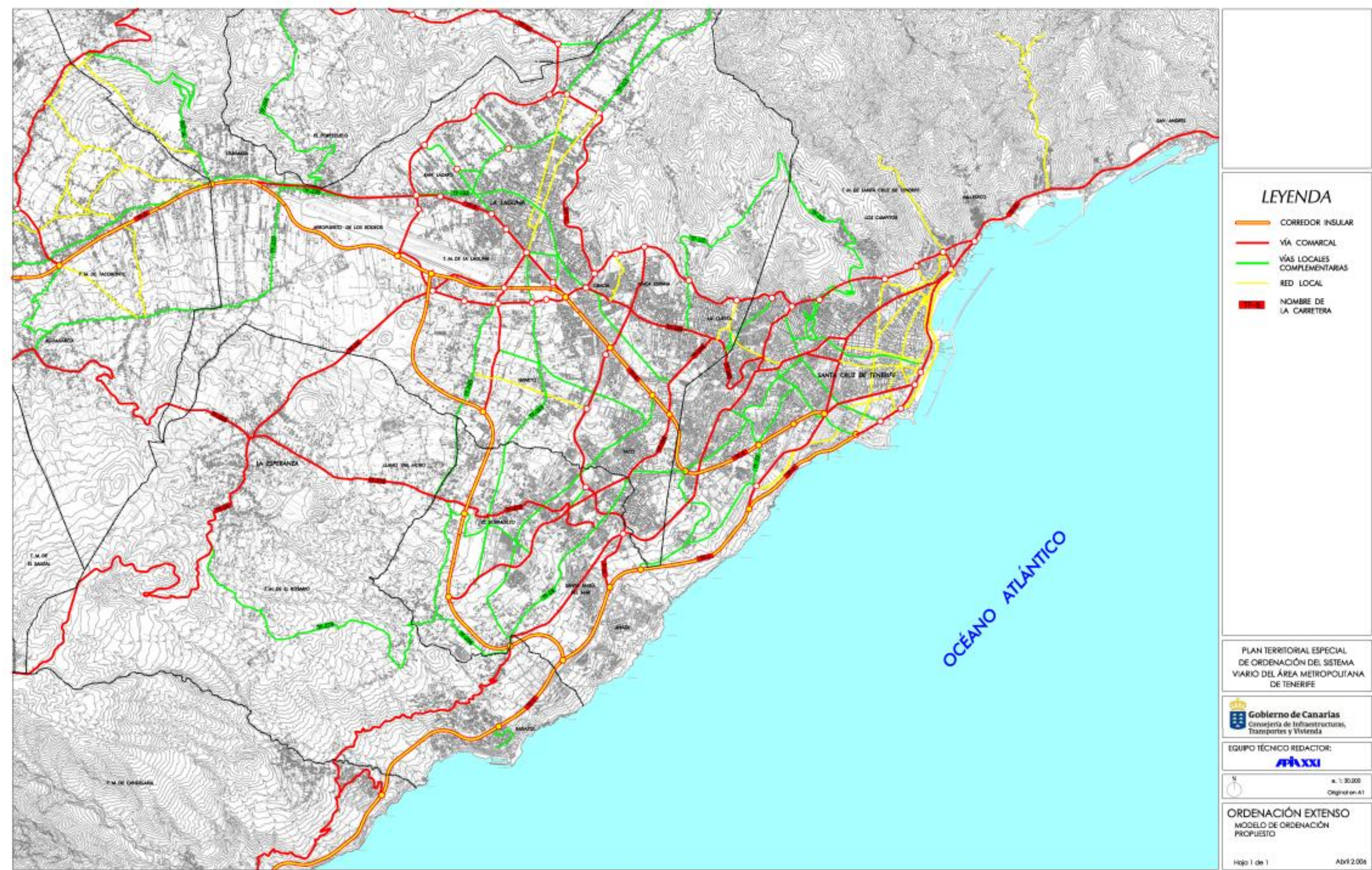
- La autopista exterior
- La circunvalación norte
- El tramo oeste de la vía de ronda de La Laguna

El modelo viario propuesto en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife se basa fundamentalmente en la necesidad de mejorar la funcionalidad de los recorridos insulares a su paso por la conurbación Santa Cruz – La Laguna, y en la necesidad de dotarla de una estructura viaria que aumente la accesibilidad desde el exterior, actualmente centrada en unas pocas vías.

La consecución de ambos objetivos tiene como principal punto de referencia la ejecución de una nueva infraestructura, denominada Autopista Exterior, que mediante la unión de los corredores insulares norte y sur en un área exterior al continuo urbano de Santa Cruz – La Laguna, consiga separar los tráficos insulares de los propios de la conurbación, y sirva de elemento fundamental en la estructuración de las diferentes opciones de acceso desde el exterior.

El modelo contempla que los accesos principales desde el exterior se asocien a los tramos de penetración del corredor insular sur, TF-1, y del corredor insular norte, TF-5, con lo que la red principal del nuevo modelo viario estaría conformada, por la TF-1, la TF-5, la Autopista exterior y la variante de la TF-5 a su paso por La Laguna.

Figura 18. Modelo propuesto en el PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana



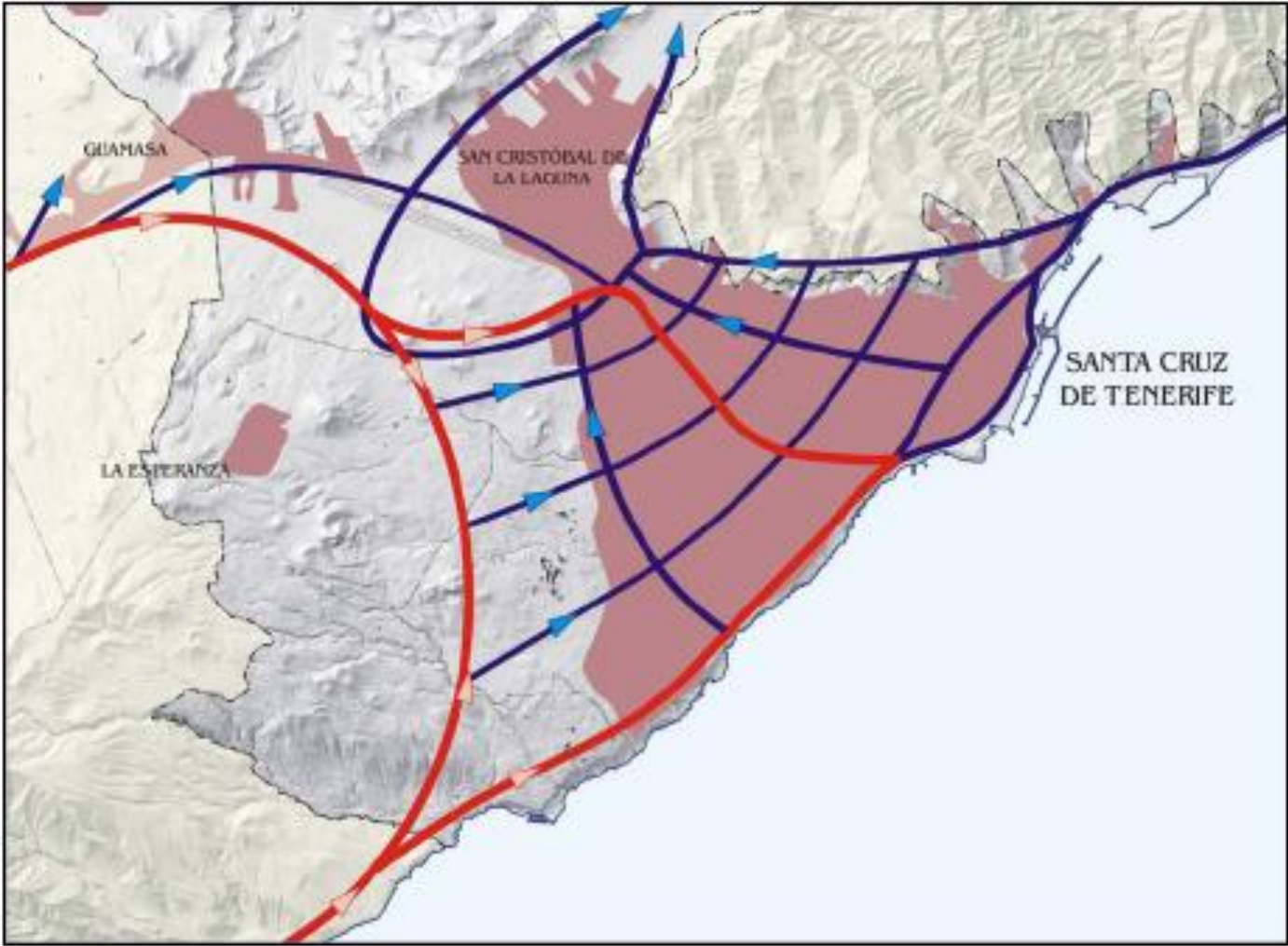
Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana

LA AUTOPISTA EXTERIOR

La función de esta vía es cerrar el anillo insular mediante la conexión de la TF-5 y la TF-1, separando los tráficos insulares de los metropolitanos, al permitir que los tráficos de largo recorrido no se adentren en el continuo urbano de La Laguna y Santa Cruz.

La disposición de la Autopista Exterior permite configurar una variante a la TF-5 a su paso por La Laguna, evitando que los movimientos insulares con destino Santa Cruz discurren por la principal arteria de distribución de tráfico de La Laguna, recuperando ésta con un carácter más urbano.

Figura 19. Esquema funcional de la Autopista Exterior y el sistema viario metropolitano



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana

LA CIRCUNVALACIÓN NORTE

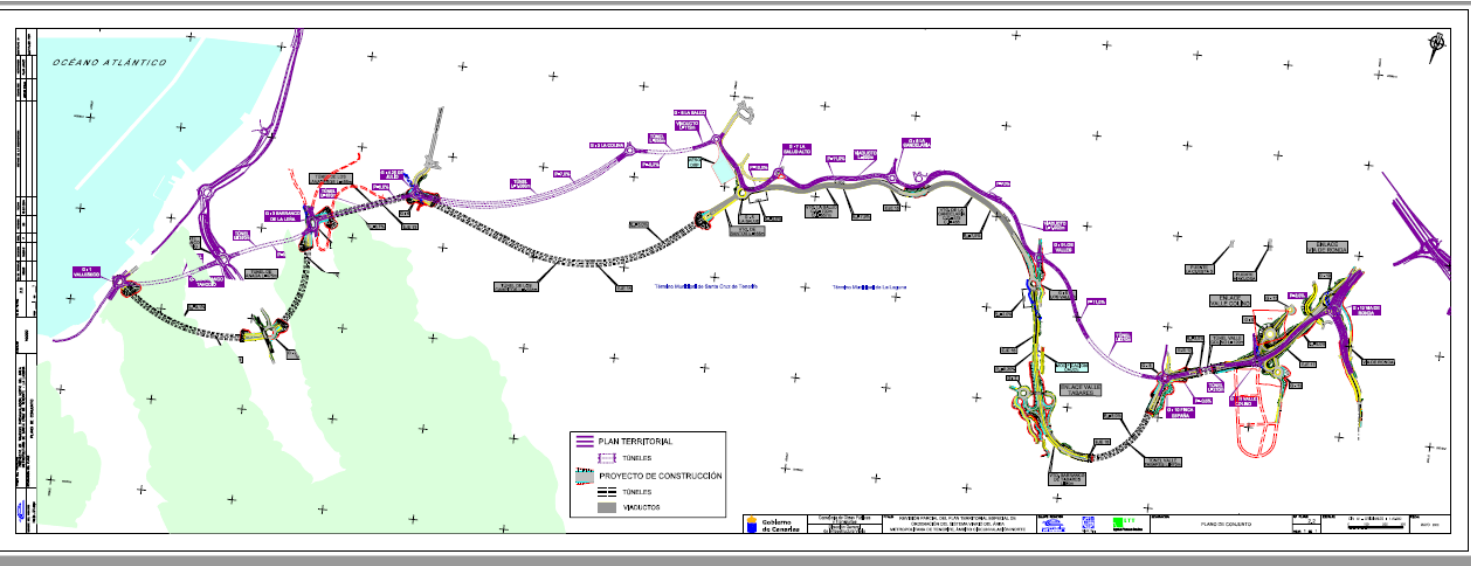
Esta vía busca la conexión entre Santa Cruz y La Laguna a través del borde sur del macizo de Anaga con el objetivo de mejorar la accesibilidad a los barrios altos del área metropolitana, creando una alternativa a la Avenida de Los Menceyes y TF-5.

Figura 20. Trazado de la Circunvalación Norte (de oeste a este)



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana Y Gobierno de Canarias

Figura 21. Modificaciones en el trazado de la Circunvalación Norte de Santa Cruz (de este a oeste)



Fuente: Revisión Parcial del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana Y Gobierno de Canarias

Se trata de una vía de alta capacidad con intersecciones a nivel con el viario urbano básico, según Proyecto de 2013, que modificó el trazado del Plan Territorial por la imposibilidad de resolver el trazado tal y como estaba planificado previamente.

VÍA DE RONDA DE LA LAGUNA

El tramo oeste de la vía de ronda permite acceder al corredor insular de forma complementaria al tramo este, actualmente en servicio.

Según el documento esta actuación adquiere especial importancia para optimizar la accesibilidad a Tegueste y para controlar los tráficos de paso por el casco histórico de La Laguna.

En el Plan Territorial se propone que la conexión con el anillo insular se realice al sur del aeropuerto de Los Rodeos tras su paso bajo las pistas del mismo (tramo oeste), de forma que el acceso a este se produzca desde el sur.

Figura 22. Esquema Funcional de la Vía de Ronda de La Laguna



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana

8.5.1.2 Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Tranviario del Área Metropolitana

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Tranviario de Santa Cruz de Tenerife fue aprobado de manera definitiva por el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Santa Cruz de Tenerife en la sesión del 26 de noviembre de 2002, y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el 9 de diciembre de 2002. Posteriormente se han aprobado dos modificaciones:

- Modificación de julio de 2007, por la que se aprueba la modificación del trazado de la Línea 2 de Tranvía entre La Cuesta y Tíncer.
- Modificación de octubre de 2009, por la que se aprueba la ubicación del nuevo Intercambiador de Transportes de Padre Anchieta en La Laguna y la modificación del uso del suelo de la parcela para su construcción.

Los criterios tenidos en consideración para el proyecto de la red de tranvía para el Área Metropolitana de Santa Cruz-La Laguna han sido:

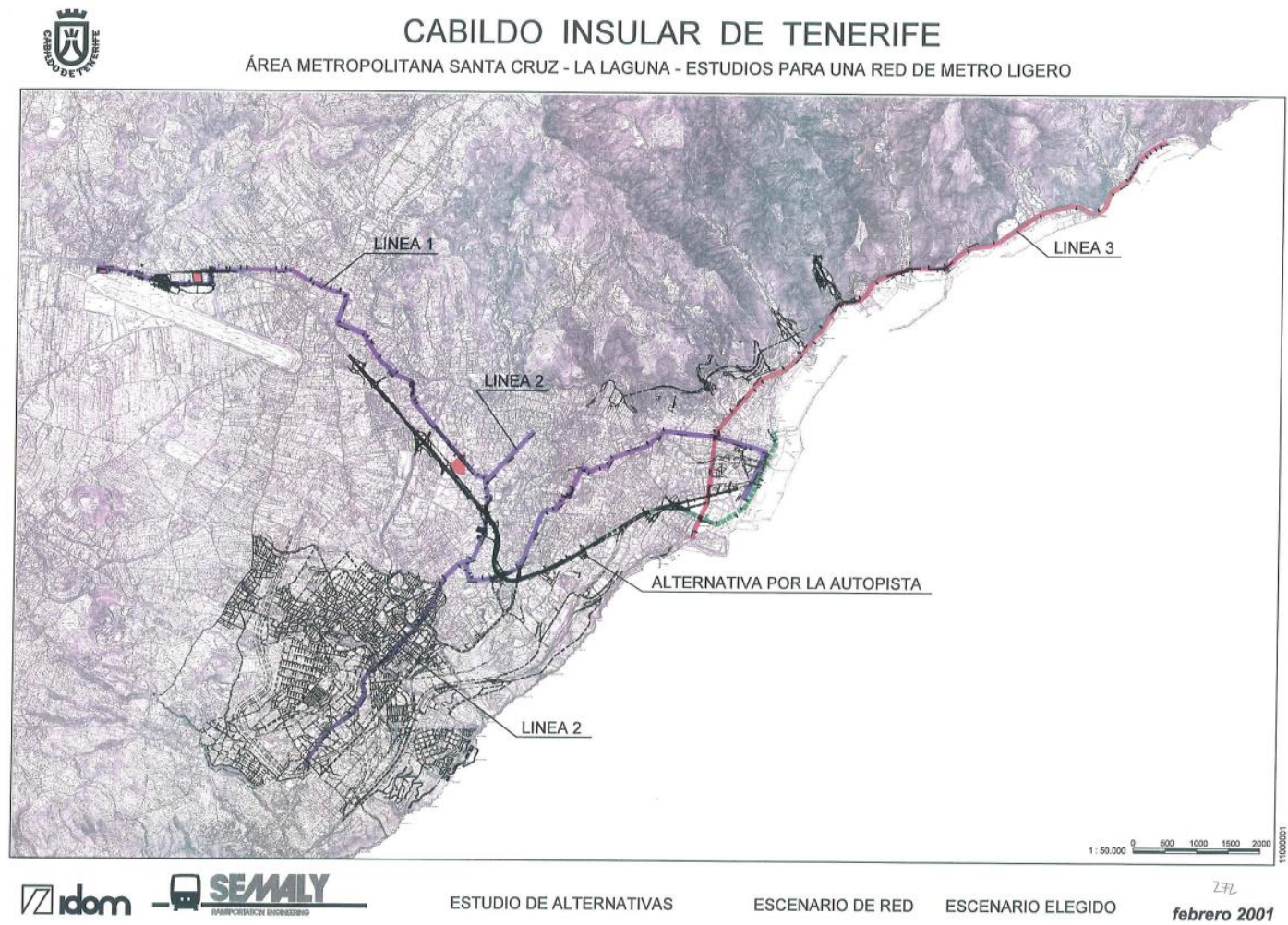
- No afectar los principios generales de distribución y de sentidos del tráfico actual dentro del recorrido de las líneas.
- Aprovechar el tranvía para dar continuidad en las calles que hoy no la tienen.

- Aprovechar el tranvía para reordenaciones puntuales y locales en la mejora posible del tráfico en algunos puntos.

Se han previsto 3 líneas de tranvía:

- Línea 1: Intercambiador Santa Cruz- Los Rodeos (ya está ejecutado el tramo Intercambiador- Avda. de la Trinidad).
- Línea 2: La Cuesta- Taco (está ejecutado el tramo La Cuesta-Tíncer).
- Línea 3: Recinto Ferial- Las Teresitas.

Figura 23. Líneas tranviarias elegidas del estudio de alternativas



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Tranviario del Área Metropolitana

Con respecto a la Línea 1, resaltar que está prevista su prolongación hacia Los Rodeos. Con respecto a la Línea 2 está prevista su prolongación hasta el Barrio de La Gallega, mientras que el trazado previsto de la nueva Línea 3 ha cambiado con respecto a su trazado inicial. Si bien un principio, su recorrido atravesaba la Avenida Marítima desde el Recinto Ferial hasta la Playa de Las Teresitas, en proyectos actuales se prevé que parta del Recinto Ferial y atraviese el centro de Santa Cruz (La Salle, San Sebastián, Duggi, Zona Centro, Los Hoteles, El Toscal, Urbanización Anaga) hasta llegar el Muelle Norte. Por último, comentar que se ha estudiado una cuarta línea, que conectaría la parada del Hospital La Candelaria de la línea 1 con el núcleo de Añaza, en el suroeste de Santa Cruz.

8.5.1.3 Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras del Tren del Sur

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur se encuentra Aprobado definitivamente, y publicado en el BOC nº178 del viernes 11 de septiembre de 2015.

La actuación persigue conseguir una sustancial mejora de la cohesión y vertebración territorial en el ámbito insular de Tenerife, facilitando la comunicación de la población residente, mayoritaria en la zona norte de la isla, con la demanda de puestos de trabajo existente en las zonas turísticas del sur.

Entre los objetivos relacionados con el transporte se señalan:

- Impulsar el desarrollo de la intermodalidad en el transporte y equilibrar el uso entre los diferentes modos, haciéndolos complementarios.
- Eliminación de los desplazamientos innecesarios mediante la gestión de la demanda.
- Discriminación positiva a favor del transporte público.

Los objetivos sociales y económicos son:

- Mejorar y promover una mayor utilización del transporte público. Concienciar a la sociedad, a las instituciones y a las empresas mediante campañas de sensibilización y medidas incentivadoras.
- Facilitar el acceso de toda la población a los servicios y oportunidades, gestionando la demanda de movilidad y acercando la infraestructura a las poblaciones, núcleos y equipamientos a los que tiene que dar servicio.
- Satisfacción de las necesidades de los usuarios que, a cambio de un coste cada vez mayor de la movilidad, tienen derecho a un servicio de calidad y al pleno cumplimiento de sus derechos.
- Internalización progresiva de los costes externos del transporte, especialmente de los medioambientales.

Algunos de estos objetivos parecen fuera del alcance de la propia infraestructura planteada por cuanto la implantación del tren al sur no parece suponer una discriminación para el vehículo privado, ni elimina desplazamientos innecesarios (del estudio de tráfico se deduce que se induce una nueva demanda aumentando con ello el número de viajes) ni gestiona la demanda ni supone la internalización progresiva de los costes externos del transporte.

Como soluciones a la problemática existente se plantean dos soluciones que son evaluadas mediante un análisis multicriterio para seleccionar una que es la que se propone finalmente. Las soluciones estudiadas fueron:

- Carril exclusivo de guaguas entre Santa Cruz y Las Américas.
- Ferrocarril entre los mismos puntos.

La diferentes alternativas son comparadas según los siguientes aspectos cuantitativos (costes de inversión y explotación, ahorro de tiempo y costes externos) y cualitativos (efectos ambientales y socioeconómicos) de donde finalmente se opta por la opción ferrocarril, en gran medida gracias a los aspectos socioeconómicos referentes a la función estructurante; cambio de usos del suelo, redistribución de actividades y creación de empleo que tienen efecto neutro con la solución de carril exclusivo de guaguas y significativo con la opción ferrocarril.

En el trazado se dispone de un total de siete estaciones comerciales a lo largo del recorrido: Acorán, Candelaria y San Isidro en superficie, y Estación de Guaguas, Terminal Aeropuerto, Los Cristianos y Las Américas, soterradas.

En el documento se prevé el cierre del anillo ferroviario en un futuro continuando la red ferroviaria hacia el oeste para conectar con el trazado por el norte y para ello se ha realizado un estudio previo de viabilidad técnica de la prolongación del trazado hacia el futuro Puerto de Fonsalía, resultando un trazado de 13 km.

Es importante señalar que el PTE de la infraestructura viaria del Tren del Sur plantea Propuestas de Intervención que van más allá *del mero proyecto y diseño de la infraestructura, para integrar y coordinar las actuaciones relacionadas y derivadas de ella.*

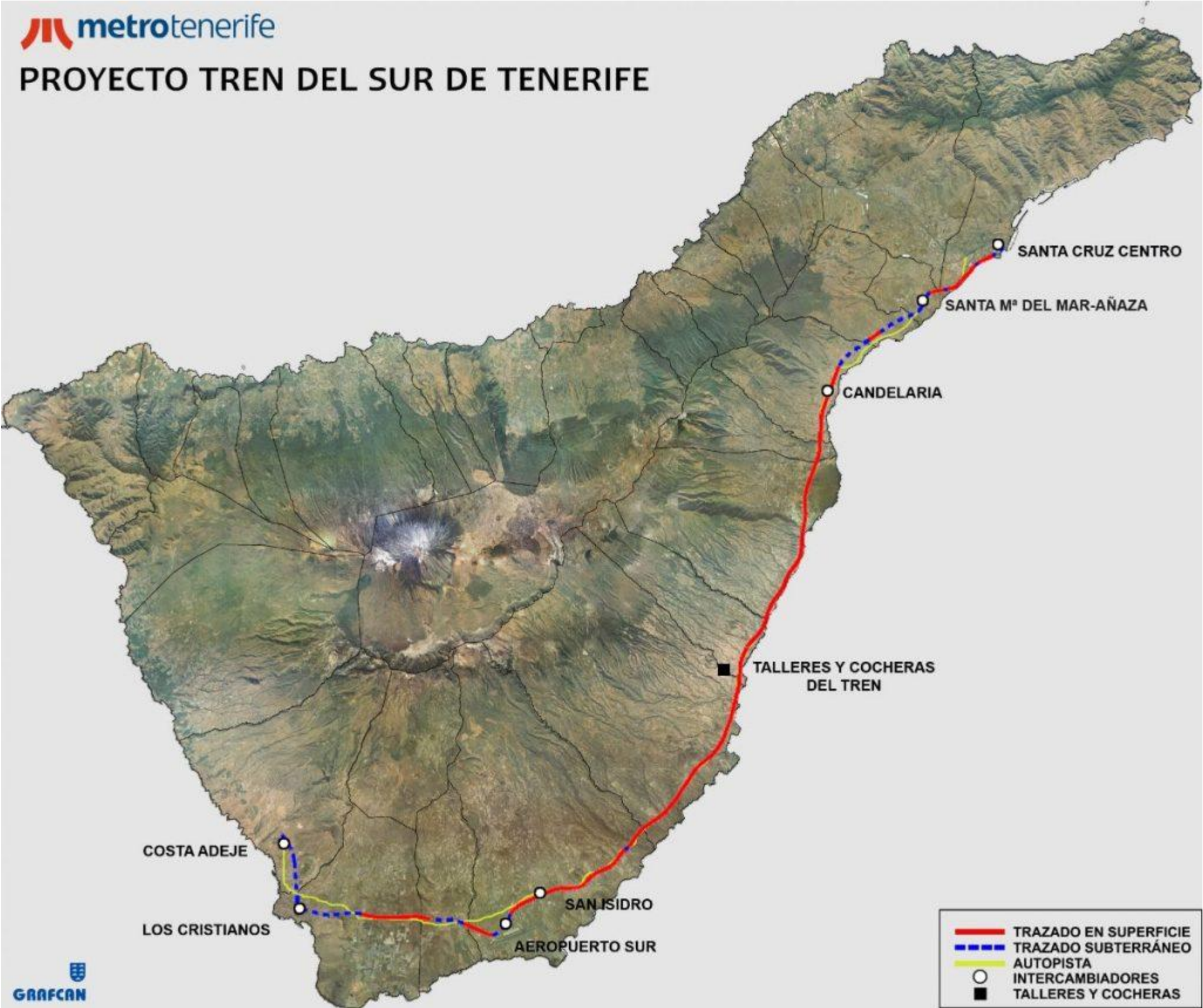
En el nivel territorial se han diferenciado tres tipos de intervenciones definidas como:

- Matizaciones en Áreas de Regulación Homogénea, consistentes básicamente en modificar el planeamiento para dotar de densidad residencial al entorno de las estaciones.
- Relaciones con Operaciones Estratégicas, tendentes a dotar esos suelos de mejores conexiones en transporte público con las paradas del tren del sur.
- Modificaciones en trazados de líneas de guaguas, destacando la supresión de las líneas 110, 341,115, 116,130,122 y 124 y disponiendo que, en cada municipio, las líneas que conectan dos o más núcleos de población pasarán por la estación ferroviaria que se encuentre más próxima a su itinerario. Si el itinerario de una línea se realiza en dos o más municipios se propone que tenga parada en la(s) estación(es) ferroviaria(s) más próxima.

En el nivel local/comarcal se exponen las propuestas en dos niveles, el referente a la accesibilidad e intermodalidad y el que concreta las recomendaciones para el desarrollo del suelo urbano, en definitiva, del modelo de crecimiento de los núcleos en relación con la infraestructura ferroviaria. Estas intervenciones son para todas las estaciones, entendidas como nodos intermodales, y se refiere a la máxima conectividad con otros medios de transporte. Incluye tanto acciones físicas y tangibles como intervenciones de gestión, es decir:

- Aparcamientos disuasorios para automóviles privados y bicicletas.
- Posibilidad de transportar bicicletas en guagua o tren.
- Coordinación de servicios, horarios y frecuencias entre los diversos modos.
- Debería empezar a pensarse incluso en una coordinación tarifaria.

Figura 24. Tren del Sur de Tenerife



Fuente: Metrotenerife

8.5.1.4 Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras del Tren del Norte

El Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras del Tren del Norte fue aprobado inicialmente⁵ el 30 de julio de 2012 en sesión ordinaria del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife.

El PTEOI del Tren del Norte tiene como principal objetivo, tal y como queda definido en el PIOT “la planificación de la infraestructura ferroviaria completando las determinaciones del PIOT”, para integrar y coordinar las actuaciones relacionadas y derivadas de ella. El Plan se plantea así con la finalidad de definir una nueva línea ferroviaria en la isla de Tenerife que discurra entre el norte y el nordeste de la misma, es decir, entre la ciudad de Santa Cruz, La Laguna, el Aeropuerto de Los Rodeos y el Puerto de la Cruz – Los Realejos.

El objetivo esencial de la nueva línea es dotar a la isla de Tenerife de una infraestructura ferroviaria con capacidad para atender a las necesidades de comunicación de todos los núcleos afectados. Lógicamente, el PTEOI del Tren del Norte está ligado al PTEOI del Tren del Sur, dado que ambas actuaciones se complementan para conseguir unir el norte y el sur de la isla, atravesando los núcleos más representativos desde el punto de vista de la demanda de viajeros e intentando resolver los problemas de congestión en su red viaria debido a la elevada movilidad que generan.

Este fin se concreta con la consecución de los siguientes objetivos parciales:

- Reducción de los tiempos de viaje en las relaciones de Santa Cruz con los principales núcleos en la vertiente norte de la isla, posibilitando, de esta manera, la existencia de una oferta altamente competitiva de servicios ferroviarios capaces de captar una cuota de mercado significativa, que contribuya a resolver los graves problemas de movilidad existentes.
- Mejora de la cohesión y vertebración territorial entre las áreas más densamente pobladas de la isla, extendiendo los beneficios obtenidos, si es posible, a toda la superficie insular.
- La actuación debe concebirse, pues, como un segundo paso en la consecución de una red ferroviaria que circunvale la isla, debiendo preverse en el diseño la posibilidad, tanto de su prolongación en actuaciones posteriores como de conexión con el Tren del Sur.
- Las nuevas instalaciones de este ferrocarril interurbano deben permitir el servicio entre los núcleos interconectados con un buen estándar de regularidad, seguridad y confort, de manera que la línea cumpla con el objetivo fundamental de demanda de transporte.

Entre los objetivos relacionados con el transporte se señalan:

- Impulsar el desarrollo de la intermodalidad en el transporte y equilibrar el uso entre los diferentes modos, haciéndolos complementarios.
- Discriminar positivamente la utilización del transporte público.
- Eliminación de los desplazamientos innecesarios mediante la gestión de la demanda.

Los objetivos socioeconómicos son:

- Mejorar y promover una mayor utilización del transporte público. Concienciar a la sociedad, a las instituciones y a las empresas mediante campañas de sensibilización y medidas incentivadoras.
- Facilitar el acceso de toda la población a los servicios y oportunidades, gestionando la demanda de movilidad y acercando la infraestructura a las poblaciones, núcleos y equipamientos a los que tiene que dar servicio.
- Satisfacer las necesidades de los usuarios que, a cambio de un coste cada vez mayor de la movilidad, tienen derecho a un servicio de calidad y al pleno cumplimiento de sus derechos.
- Internalización progresiva de los costes externos del transporte, especialmente de los medioambientales.

La diferentes alternativas son comparadas según los siguientes aspectos cuantitativos (costes de inversión y explotación, ahorro de tiempo y costes externos) y cualitativos (efectos ambientales y socioeconómicos) de donde finalmente se opta por la opción ferrocarril, en gran medida gracias a los aspectos socioeconómicos referentes a la función estructurante; cambio de usos del suelo, redistribución de actividades y creación de empleo que tienen efecto neutro con la solución de carril exclusivo de guaguas y significativo con la opción ferrocarril.

En el trazado se dispone de un total de seis estaciones comerciales a lo largo del recorrido de 36 Km: La Laguna, Aeropuerto TFN, El Sauzal/Tacoronte, La Victoria/Santa Úrsula/La Matanza, Puerto de la Cruz/La Orotava y Los Realejos.

En el nivel territorial se han diferenciado tres tipos de intervenciones definidas como:

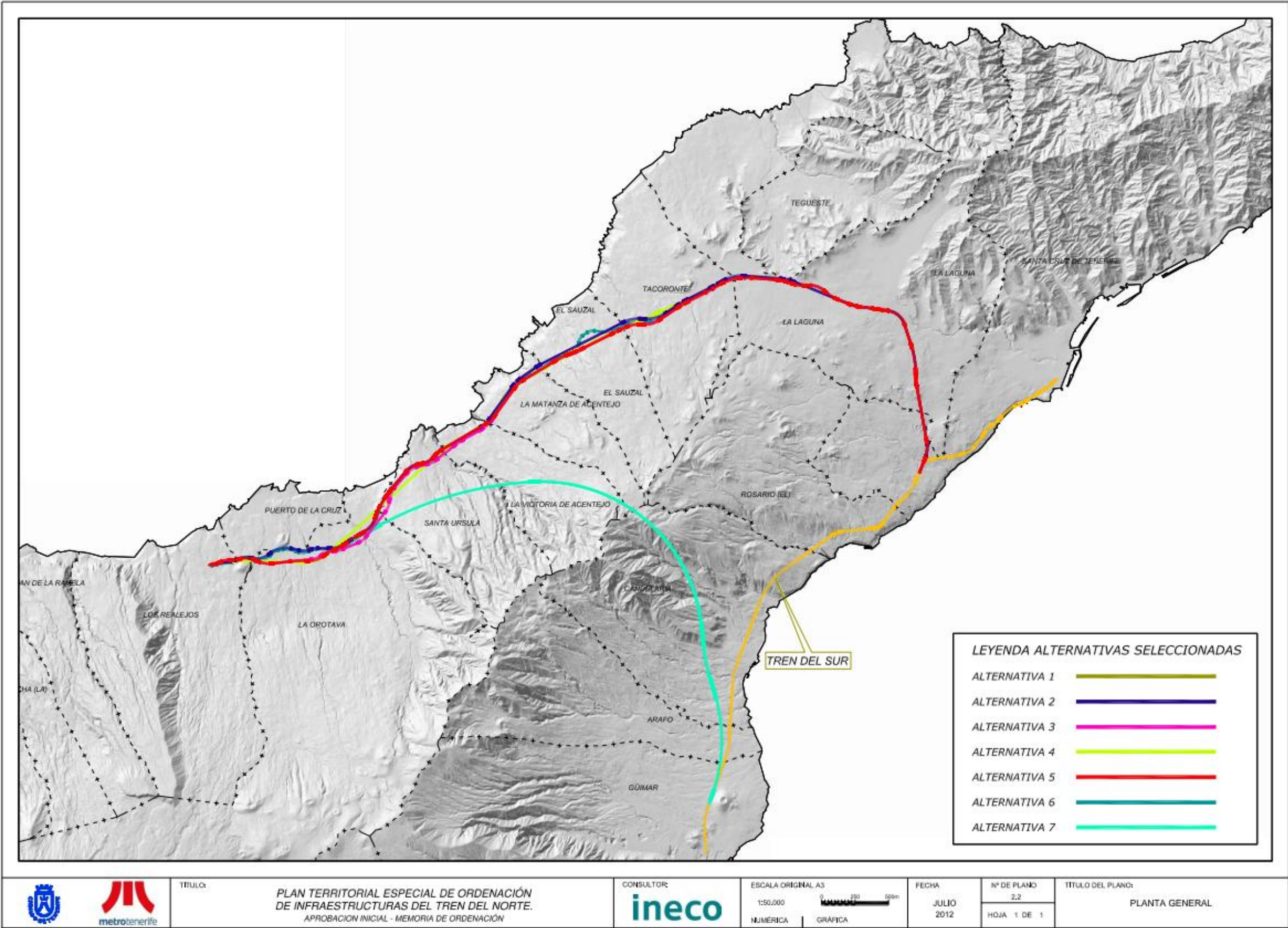
- Matizaciones en Áreas de Regulación Homogénea, consistentes básicamente en modificar el planeamiento para dotar de densidad residencial al entorno de las estaciones.
- Relaciones con Operaciones Estratégicas, tendentes a dotar esos suelos de mejores conexiones en transporte público con las paradas del tren del norte.
- Modificaciones en trazados de líneas de guaguas.

En el nivel local/comarcal se exponen las propuestas en dos niveles, el referente a la accesibilidad e intermodalidad y el que concreta las recomendaciones para el desarrollo del suelo urbano, en definitiva, del modelo de crecimiento de los núcleos en relación con la infraestructura ferroviaria. Estas intervenciones son para todas las estaciones, entendidas como nodos intermodales, y se refiere a la máxima conectividad con otros medios de transporte. Incluye tanto acciones físicas y tangibles como intervenciones de gestión, es decir:

- Aparcamientos disuasorios para automóviles privados y bicicletas.
- Posibilidad de transportar bicicletas en guagua o tren.
- Coordinación de servicios, horarios y frecuencias entre los diversos modos.
- Coordinación tarifaria.

⁵ Documento aprobado inicialmente y no definitivamente, por lo que sus determinaciones no son vinculantes, pero por su temática se considera interesante analizar.

Figura 25. Planta general de las alternativas



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

8.5.1.5 Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife

El Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife fue aprobado de manera definitiva por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en la sesión del 6 de abril de 2005, y publicado en el Boletín Oficial de Canarias el 26 de agosto de 2005.

Este Plan incluye gran número de determinaciones en el ámbito de planificación de infraestructuras y también con bastante precisión en el sistema de transportes y aspectos relacionados con la movilidad; aparcamientos o sendas peatonales. En el presente apartado se hace una referencia a todas las disposiciones de los temas referidos por considerar que de una forma u otra tendrán interés para el presente Plan Insular de Movilidad.

El capítulo IV. Disposiciones para la ordenación del espacio turístico, contiene en el punto 4.1 las Directrices de planeamiento general. Dentro del mismo, en el punto 4.1.2, Criterios para el diseño de la red de comunicación de carácter estructural se establece lo siguiente:

En el espacio turístico, la red viaria en general, pero muy particularmente los elementos que integran las redes de rango territorial y las de relación de las áreas y núcleos urbanos, cumplen una función compleja que supera la de facilitar unas condiciones de accesibilidad adecuadas a las demandas del tráfico en la zona. Las funciones de las redes viarias de carácter estructural se conciben a partir de criterios como:

- a) Estructurar la distribución de usos en el territorio.
- b) Garantizar la funcionalidad del sistema urbano.
- c) Dotar el área de atributos que la hagan legible y que permitan la orientación espacial del visitante.

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo establece *el esquema básico de las vías que organizan la accesibilidad con rango territorial y la red que relaciona entre sí las áreas y núcleos urbanos dentro del espacio turístico, en los términos señalados en la directriz 9.1.a. (Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, DOTC). Se señala que los instrumentos de ordenación territorial o urbanística que establezcan las determinaciones de ordenación pormenorizada de este espacio desarrollarán este esquema viario en atención a las necesidades de tráfico y con los criterios y demás disposiciones establecidas en este Plan.*

Puesto que el rango normativo de los Planes Territoriales es el mismo, habrá que compatibilizar las determinaciones expuestas en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo teniendo en cuenta el interés general y la ordenación del transporte en su conjunto.

En el diseño de los elementos de las redes de carácter estructural se aplicarán los criterios generales propuestos en las directrices 94 y siguientes DOGC y las determinaciones del artículo 3.7.4.6 PIOT.

Por su relevancia en el espacio turístico, se tendrán específicamente en cuenta los siguientes:

- a) El diseño de las redes viarias integrará las previsiones de un posible sistema intermodal de transportes que coordine las distintas modalidades y especificidades, con previsiones suficientes en cuanto a paradas, aparcamientos, conexiones, etc.
- b) Adecuación al tráfico peatonal, mediante:
 - La continuidad de los itinerarios
 - Su adecuación a las condiciones orográficas más favorables
 - La amplitud y tratamiento de las aceras
 - El arbolado y ajardinamiento
 - El mobiliario urbano
- c) Adecuación a las necesidades del tráfico interno:
 - Se evitará la disposición de fondos de saco en lugares que puedan suponer atracción de flujos de tráfico.
 - Se limitará la disponibilidad generalizada de aparcamientos públicos en superficie a favor de localizaciones concretas de aparcamientos disuasorios en los lugares de mayor accesibilidad y proximidad a los centros de actividad urbana.

Integración del transporte público: con recorridos locales que permitan su conexión con las líneas exteriores o de largo recorrido, en atención a las propias necesidades de los visitantes y a las de la población de servicios a fin de limitar el acceso del transporte privado al espacio turístico.

El Capítulo V, Directrices de ordenación territorial parcial incluye una serie de medidas sobre el modelo viario y de transportes en diferentes zonas turísticas de la isla, que se presenta a continuación:

Isla Baja

Las políticas de ordenación de las estructuras viarias urbanas cumplimentarán, en el marco de las determinaciones generales de aplicación de este Plan, los criterios de su adecuación al tráfico peatonal. En este orden, tienen especial relevancia:

- a) La limitación del tráfico rodado en el interior de los centros históricos de los tres núcleos principales, mediante la realización de operaciones de peatonalización y eliminación de aparcamientos en superficie.
- b) La habilitación de aparcamientos públicos en el entorno de estos núcleos y en los lugares de acceso de visitantes.
- c) La mejora de la accesibilidad al litoral, acondicionando los accesos existentes que comunican los núcleos urbanos con las playas y las diferentes actuaciones que se han llevado a cabo en el frente marítimo.

Las intervenciones en la red peatonal incluirán:

- a) En Buenavista, estarán orientadas a la mejora de los accesos existentes que comunican este núcleo con las playas de Las Arenas, Arenas de Las Mujeres y la Playa del Fraile, donde se localizan intervenciones como la piscina municipal y el Campo de Golf y la recuperación del tramo oeste del paseo peatonal que une el Campo de Golf y la Piscina Municipal con la Playa del Fraile.
- b) En Los Silos, las mejoras en los accesos al frente litoral estarán condicionados a las intervenciones propuestas para la recuperación del frente marítimo y la conexión entre los núcleos de La Caleta y San José de Sibora y su posible prolongación hacia el oeste en el municipio de Buenavista.

Con relación al transporte público:

- a) La red de transporte exterior debe complementarse con una red de circulación interna que permita acceder con fluidez el interior del ámbito y su conexión a las comunicaciones exteriores, dando acceso a los principales hitos de actividad urbana y a las instalaciones alojativas, todo ello complementado con el servicio de taxis.
- b) El acceso a Punta de Teno requiere la mejora de las condiciones de seguridad, entre ellas, limitar el acceso privado mediante un sistema de transporte alternativo de alta periodicidad desde el Casco de Buenavista del Norte, apoyado en un sistema de aparcamientos situados estratégicamente en la zona.

Puerto de la Cruz – Valle de la Orotava

El instrumento que establezca la ordenación de las infraestructuras viarias incorporará un estudio de tráfico que permita cuantificar la demanda previsible de aparcamientos y traducirse en un plan de actuación pública que localice las instalaciones adecuadas. En el municipio del Puerto de la Cruz, se hace necesario la ubicación de ciertos aparcamientos que permitan reducir el tráfico en el interior del Municipio; se estudiarán alternativas para la ubicación de éstos.

Las exigencias del transporte público demandan una serie de líneas de circulación interna, especialmente con la introducción de líneas de transporte de recorrido horizontal y de circunvalación al núcleo central, que permitan conectar con fluidez el interior del núcleo turístico y éste con las comunicaciones exteriores, principalmente en el municipio del Puerto de la Cruz, dando acceso a los principales hitos de actividad urbana y a las instalaciones alojativas, complementado con el servicio de taxis.

Se estudiarán alternativas para incorporar medios mecánicos de transportes públicos (teleférico, funicular, cremallera, ...) que ayuden a resolver el problema actual que supone la barrera física del Acantilado de Martiánez, y que potencien los flujos de personas para conectar la ciudad alta con la ciudad baja.

Existen problemas de conexión entre la parte alta (La Paz, Taoro) y la parte baja de la ciudad (Martiánez, Centro Histórico) a nivel de relaciones transversales de la red peatonal, que también presenta problemas de identificación, de identidad y de señalización. Se estudiarán alternativas que permitan fomentar la intercomunicación de la ciudad alta con la ciudad baja estableciendo una red peatonal transversal bien dimensionada, identificada, señalizada correctamente y que atienda a parámetros de calidad ambiental; en cuanto a las sendas peatonales existentes se las redimensionará, se adecuarán formalmente, y se acondicionarán dotándolas de mayor calidad ambiental.

Se estudiará la trama peatonal interior del Centro Histórico en el Puerto de la Cruz, que actualmente está bastante deteriorada funcional y formalmente, presentando un deterioro ambiental importante. Se propondrá alternativas de mejora y acondicionamiento de esta red interior peatonal para dotarla de mejor funcionalidad y de mayor calidad ambiental.

- **Bajamar – Punta del Hidalgo**

Las determinaciones en el transporte público se limitan a que La TF-13 localizará la red principal del transporte público, con especial atención a la situación de las paradas y su relación con los itinerarios peatonales y la disponibilidad de aparcamientos en la zona.

Las políticas de ordenación de las estructuras viarias urbanas cumplimentarán, en el marco de las determinaciones generales de aplicación de este Plan, el criterio de priorización del tráfico peatonal sobre el rodado. Para ello, se tendrá en cuenta:

- a) La reducción de los aparcamientos públicos en la trama viaria urbana a partir de la construcción de aparcamientos públicos disuasorios en los lugares de mayor afluencia de usuarios y facilidad de acceso.
- b) La mejora de las circulaciones peatonales, mediante la ampliación de las aceras y cosido de los fondos de saco a fin de reducir posibles recorridos, en especial la Avenida Central de Bajamar y el acceso a Punta del Hidalgo.

El instrumento que establezca la ordenación de las infraestructuras viarias incorporará en su estudio de tráfico, la evaluación de la demanda previsible de aparcamientos y la previsión de un plan de actuación pública que localice las instalaciones adecuadas, considerándose a estos efectos, con carácter prioritario las localizaciones siguientes:

- a) En el núcleo de Bajamar, en los terrenos situados al este del barranco de Vargas, por encima de la carretera TF-13.
- b) En Punta del Hidalgo, en los puntos de conexión del paseo litoral con la carretera, tendrán por objeto liberar aquel del tráfico rodado y cubrir las necesidades derivadas de los usos del litoral.

Las intervenciones en la red peatonal incluirán:

Acondicionar los accesos peatonales existentes que comunican la carretera con el área de las Piscinas de Bajamar.

- a) Mejorar el enlace entre los dos núcleos de Bajamar y Punta del Hidalgo, incluso y, en su caso, mediante una senda a nivel inferior a la carretera.
- b) La continuación del paseo litoral hacia el oeste.

Las exigencias del transporte público demandan una línea de circulación interna que permita conectar con fluidez el interior del ámbito y su conexión a las comunicaciones exteriores, dando acceso a los principales hitos de actividad urbana y a las instalaciones alojativas, todo ello complementado con el servicio de taxis.

- **Litoral Abona**

Se señala que las políticas de intervención en la red viaria comarcal y sus conexiones con el Anillo Insular estarán sujetas específicamente a que el transporte público debería contemplar con especial atención un sistema de comunicaciones interno y su conexión con las áreas residenciales próximas: San Isidro y la futura ciudad de Cabo Blanco. La conexión con el resto de la Isla puede obtenerse desde el enlace del sistema aeroportuario en el esquema propuesto para el tren del sur.

- **Los Cristianos – Las Américas**

Las políticas de intervención en la red viaria urbana cumplimentarán en el marco de las determinaciones generales de aplicación de este Plan, el criterio de priorización del tráfico peatonal sobre el rodado. Para ello se tendrá en cuenta:

- a) La localización de aparcamientos públicos como alternativa a la limitación de aparcamientos en el viario a partir de un estudio de tráfico que cuantifique estas necesidades. En este sentido, se localizan algunas alternativas como las previstas en el subterráneo frente al Hotel Villa Cortés y las que podrían aprovechar las áreas libres frente a Hospiten y la Delegación de Hacienda o la que se sitúa en el Barranco de Troya, así como, la ya en construcción junto al Hotel Gran Tinerfe.
- b) La peatonalización masiva del asentamiento primitivo de Los Cristianos, reservando algunas vías para el tránsito de acceso y paso. En el caso de la Avenida de Suecia la oferta de plazas de aparcamiento alternativas a las existentes se podría situar ocupando el subterráneo del Boulevard Chajote.

Las intervenciones en la red peatonal incluirán:

- a) El elemento peatonal básico es el constituido por el paseo costero, que partiendo desde Rincón de los Cristianos va bordeando los lugares de encuentro más relevantes de todo el núcleo turístico, prolongándose hasta La Caleta. Este paseo presenta notables discontinuidades con un gran envejecimiento de sus materiales originales en Los Cristianos, a partir del Puerto hacia el Este, por lo que necesita una reforma en profundidad. Esta intervención debería ligarse a la recuperación de la playa en la zona sur de la Bahía, prevista ya en el programa Tenerife y el Mar. Análogas necesidades podrían argumentarse en el tramo oeste, en las partes más antiguas de San Eugenio y Torviscas.
- b) Estudio específico de la red peatonal en Los Cristianos que permita extender la misma hacia el Este, integrando las laderas de Guaza que son absolutamente deficitarias en este sentido.
- c) En el sector de El Mojón se deberá estudiar la posibilidad de superposición de una nueva red peatonal sobre la estructura de manzanas ya establecida que relacione esta Área con las zonas centrales de Los Cristianos.
- d) Se deberá estudiar la conexión peatonal de todas las áreas con el litoral y diseñar la continuidad de los trazados peatonales existentes mediante proyectos específicos.

Se deberá contemplar un programa de ordenación específico que contemple trayectos principales para bicicletas y otros vehículos alternativos usados por personas de movilidad reducida junto con la localización de áreas de aparcamiento para los mismos. (Supresión de barreras arquitectónicas).

Las exigencias del transporte público demandan una o varias líneas de autobuses de circulación interna a los sectores de Las Américas y Los Cristianos con recorridos alternativos que permitan conectar con fluidez las distintas áreas y que tengan conexión con las líneas exteriores.

• Adeje - Isora

En relación con el transporte se proponen como prioritarias las actuaciones siguientes:

- a) La ordenación de las condiciones funcionales y también ambientales de los canales de paso y acceso en esta Zona Turística, entre ellas factores tales como: la jerarquización de los elementos viarios, las circulaciones peatonales y otros vehículos, la preservación de sus condiciones paisajísticas, el tratamiento de la edificación en sus bordes, el ajardinamiento de sus márgenes, el mobiliario urbano, los hitos y demás elementos referenciales, la señalización etc.
- b) La regulación del transporte público a fin de contemplar con especial atención el sistema de comunicaciones interno y su conexión con los focos de atracciones turísticas más importantes, Los Gigantes y fundamentalmente Las Américas-Los Cristianos, donde en la actualidad se encuentran concentrados todos los servicios.

• Puerto Santiago

Se proponen como prioritarias las actuaciones siguientes:

- a) Suprimir los aparcamientos públicos existentes en superficie a fin de suprimir los tráfico parásitos.
- b) Limitar el tráfico mediante la construcción de un nuevo eje distribuidor en cotas superiores vinculado al desarrollo del sector de Santiago del Teide, y a los suelos colindantes a La Vigilia y al límite municipal con Guía de Isora.
- c) Adecuar el espacio a actividades de ocio y relación mediante la peatonalización parcial en el tramo que discurre entre Playa de la Arena y la Plaza del Puerto de Santiago.
- d) La reducción de los aparcamientos públicos en la trama viaria urbana, en particular en Playa de la Arena y Los Gigantes, a partir de la construcción de aparcamientos públicos disuasorios.
- e) La limitación del tráfico rodado en el interior del núcleo de Los Gigantes y en particular en el acceso al Puerto Deportivo, al transporte público, de servicios y acceso a parcelas.
- f) El establecimiento de un circuito de transporte público de carácter preferente y alta periodicidad, mediante microbuses o similares que conecten las áreas de aparcamiento y el transporte público exterior, especialmente en el núcleo de los Gigantes.
- g) Redefinición de la vía transversal propuesta en Playa de la Arena, que además de servir como distribuidor de accesibilidad a la zona superior del núcleo garantice su funcionamiento como espacio peatonal resolviendo las conexiones peatonales que se produzcan desde las cotas superiores hacia la Avenida Marítima.
- h) La mejora de las circulaciones peatonales en el interior del núcleo de Los Gigantes mediante la ampliación de las aceras y cosido de los fondos de saco a fin De reducir posibles recorridos, e incluso

la construcción de elementos mecánicos de remonte como escaleras mecánicas exteriores o similares, en los itinerarios de mayor afluencia.

El instrumento que establezca la ordenación de las infraestructuras viarias incorporará un estudio de tráfico que permita cuantificar la demanda previsible de aparcamientos y traducirse en un plan de actuación pública que localice las instalaciones adecuadas, considerándose a estos efectos, con carácter prioritario:

- a) La localización de aparcamientos públicos en Playa de la Arena.
- b) La localización de aparcamientos públicos en los puntos de acceso a Los Gigantes, en coordinación con la red de transporte público interior.

Las intervenciones en la red peatonal incluirán la mejora de los paseos litorales incorporando los distintos elementos característicos de la costa.

Las exigencias del transporte público demandan una línea de circulación interna que permita conectar con fluidez el interior del ámbito y su conexión a las comunicaciones exteriores, dando acceso a los principales hitos de actividad urbana y a las instalaciones alojativas, todo ello complementado con el servicio de taxis.

8.5.1.6 Plan Territorial Especial de Ordenación de Transporte de la isla de Tenerife⁶

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT) fue aprobado inicialmente el 28 de septiembre de 2012 (BOC nº 208, de martes de 23 de octubre de 2012).

Según se indica en la Memoria de Información de dicho Plan, el objetivo de éste *“consiste en desarrollar el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT), en lo relativo a políticas y actuaciones públicas en materia de Transporte de Viajeros, incorporando, también, indicaciones relativas a políticas de Movilidad. De forma más concreta y en el marco general diseñado para la Ordenación del Territorio, el PTEOTT debe, ante todo, integrar y desarrollar las directrices y actuaciones referidas al transporte público.”*

Para la realización de los distintos análisis, el PTEOTT caracteriza la Situación del Transporte de Viajeros mediante los siguientes elementos principales y sus variables cuantitativas:

- Desde el punto de vista de las demandas de movilidad
- Desde el punto de vista de la oferta de transporte
- Desde el punto de vista de cómo se resuelven la demanda y la oferta

El PTEOTT desarrolla sus propuestas en función de la evolución futura de los elementos anteriores en dos marcos temporales, referidos a los años 2016 y 2027, planteando diversos escenarios y los previsibles modelos de ordenación del transporte público que diesen respuesta a sus problemáticas. Esto le permite analizar, mediante una evaluación multicriterio, las distintas alternativas, seleccionando la mejor y configurando con esta una propuesta de ordenación.

Los objetivos globales asociados el PTEOTT son los siguientes:

- Alcanzar una configuración del Sistema Multimodal de Transporte de Viajeros de Tenerife que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida de la sociedad y el espacio económico y comercial de Tenerife.
- Promover en la medida de lo posible una reducción (número y longitud de recorrido) de los viajes motorizados (mecanizados).
- Asegurar que las demandas de movilidad de la población son bien atendidas:

⁶ Documento aprobado inicialmente y no definitivamente, por lo que sus determinaciones no son vinculantes, pero por su temática se considera interesante analizar.

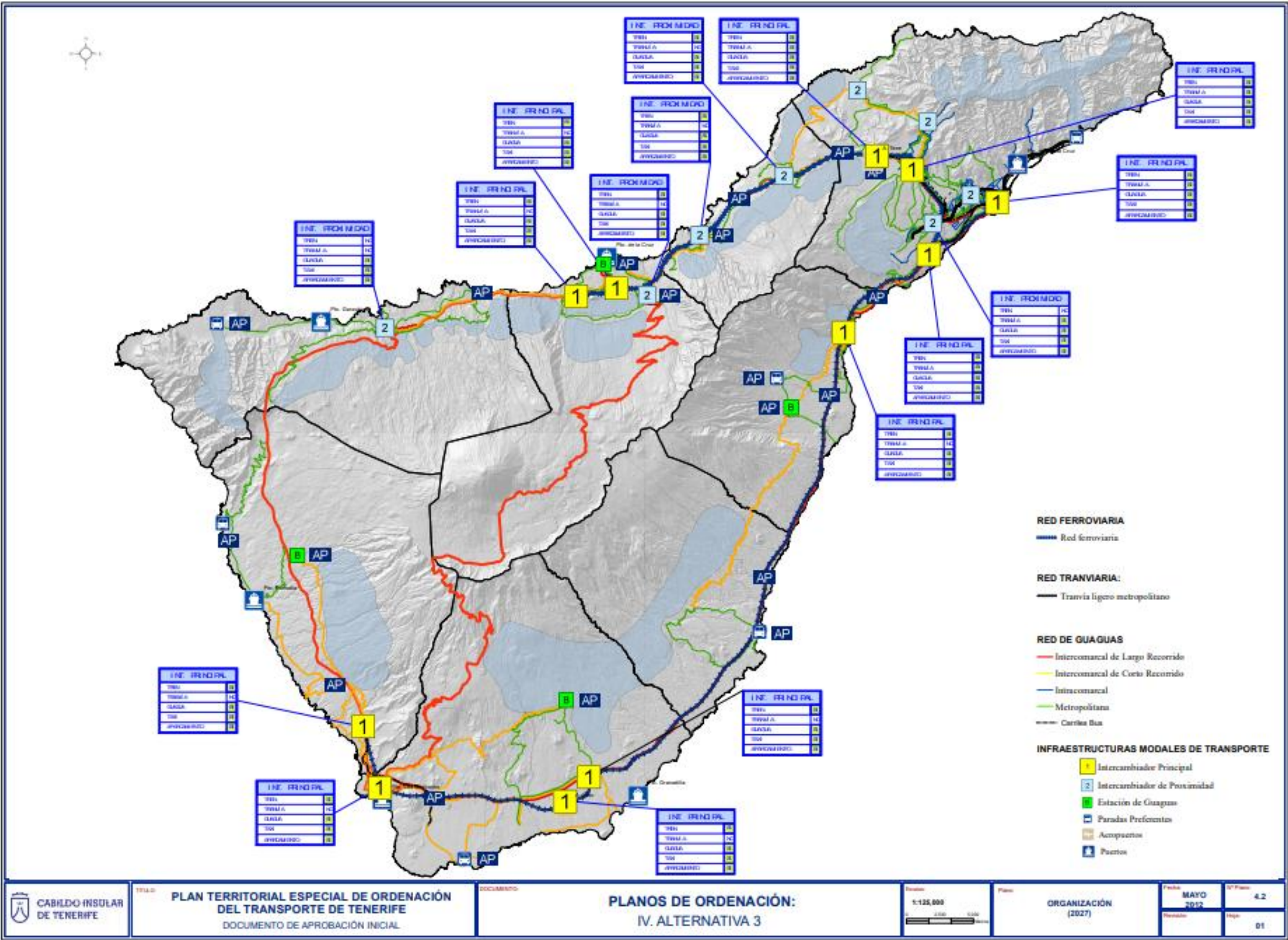
- o Mejorando la calidad y tiempo de los viajes equiparando las condiciones de accesibilidad de todas las personas a las redes y sistemas de transporte.
- o Reduciendo el consumo de recursos y la generación de costes externos y medioambientales por causa de la movilidad, mediante el fomento terminante de los modos públicos colectivos y la disuasión del uso del vehículo privado.
- o Impulsando la integración operacional de los sistemas públicos de transporte, hasta lograr su percepción como sistema único de prestaciones.

Así, el PTEOTT plantea actuaciones en políticas generales de transporte, sistemas de operación, servicios, e infraestructuras, que evalúan en los dos escenarios temporales señalados mediante una evaluación multicriterio para concluir que:

“la puntuación de las alternativas mejora cuando se establecen Políticas concretas para el transporte privado, que persigan un Reparto de los Viajes más favorable al Transporte Público y aún más, cuando a esas Políticas para el Transporte Privado se añaden Políticas para la Moderación de la Movilidad. En general, ... los efectos globales de la creación de Infraestructuras y de Instalaciones intermodales parecen claramente limitados, cuando no van asistidos por Políticas concretas para el Transporte Privado y para la Movilidad.”

En síntesis, desde el PTEOTT se planteaba una ordenación del sistema de transporte basado en el transporte público y evaluando que, en un escenario de moderación y contención del vehículo privado (políticas pull – push), los sistemas de transporte público adquieren mayor peso en el reparto modal y con ello los beneficios globales. Se contemplaba la ejecución de Tren del Sur, así como una potente reordenación del sistema de guaguas mediante líneas intercomarcales e intracomarcales, alimentando a las líneas de los corredores principales, intercambiadores y aparcamientos de disuasión y, finalmente, un sistema de transporte a la demanda en las zonas de medianías, con escasos ratios de utilización del transporte público y una notable dispersión de la edificación.

Figura 26. Plano de la Alternativa seleccionada en el PTEOTT



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife

8.6 Planes de Espacios Naturales Protegidos

En este apartado se analizan los Planes Rectores de Uso y Gestión (PRUG) de los Espacios Naturales Protegidos del Parque Nacional del Teide, el Parque Rural de Anaga y el Parque Rural de Teno.

8.6.1 Parque Nacional de El Teide

A través del Decreto 153/2002, de 24 de octubre, se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional del Teide, BOC nº 164, de 11 de diciembre de 2002.

Ya en este PRUG se incluyen actuaciones en materia de uso público y visitas, especificando la necesidad de regular la utilización de las vías de penetración en el Parque Nacional como consecuencia del problema estructural derivado del elevado número de visitantes que atiende y de la existencia de una infraestructura básica de uso libre (las carreteras TF-21, TF-24 y TF-38) que permite el crecimiento del número de visitantes y dificulta su control, amenazando la conservación de los recursos del Parque, indicando, además que, la solución a este problema trasciende de los propios límites físicos del PN y no podrá abordarse sino mediante un nuevo esquema organizativo del sistema en su conjunto y una intensa colaboración interinstitucional.

De hecho, en el caso del diseño, elaboración e implantación de un nuevo sistema de uso público, se habrá de establecer de acuerdo con las recomendaciones del Consejo de Europa, sobre las siguientes bases:

- a) Regular el flujo de personas que accedan al interior del Parque mediante puntos de control en las carreteras que se internen en el mismo, de tal modo que no pueda acceder un número de visitantes superior a la capacidad de carga global que, en razón de la protección de sus recursos y la garantía de una experiencia de visita adecuada, se establezca.
- b) Mantenimiento del carácter gratuito para el acceso a su interior en concepto de entrada, si bien se podrán establecer contraprestaciones económicas o precios públicos para todos o parte de los servicios de uso público que se ofrezcan y no tengan carácter básico.
- c) Nueva disponibilidad de lugares, rutas y servicios de visita diferentes de los tradicionales y más saturados, como elementos absorbentes del exceso de visitantes y como elementos alternativos frente a los focos de atracción tradicionales.
- d) Limitación de la carga de visitantes de cada uno de los lugares y servicios señalados en el párrafo anterior a su capacidad real, dentro del límite general establecido para el conjunto.
- e) Garantía del derecho de tránsito de aquellos ciudadanos que deseen utilizar cualquiera de las carreteras TF-21 o TF-38 para acceder de un lugar a otro de la Isla. No forma parte de este derecho la visita al Parque sensu stricto, por lo que podrá no autorizarse la utilización de los aparcamientos ni de ninguna otra instalación propia de la visita del Parque y podrán adoptarse todas aquellas otras medidas restrictivas que, respetando el citado derecho de los transeúntes, redunden en hacer más eficaz la protección de los valores del Parque Nacional.
Asimismo, bajo determinadas condiciones en la forma que reglamentariamente se determine, se podrá permitir el libre acceso a aquellos que acudan al Parque Nacional por razones de trabajo, de estudio, para la prestación de servicios públicos o por otras razones debidamente justificadas.
- f) La regulación del uso de las carreteras llevará aparejado el establecimiento de áreas de servicio ligadas a los puntos de control de acceso. Mediante estas instalaciones se posibilitará, esencialmente, dos modalidades de visita al Parque, la de aquellos que utilizando medio de transporte propio o guaguas en visita turística organizada accedan al mismo antes de que se haya completado la capacidad de carga establecida y, por tanto, puedan desplazarse por su interior con estos vehículos y la de los que queden fuera del cupo.

Para éstos, así como para cualquier otro visitante que lo desee, la Administración del Parque establecerá un servicio de visitas organizadas que posibilitará el acceso a diversos puntos del mismo o de su entorno, con diferentes posibilidades en función de su modalidad de ejecución, tiempo de recorrido y otras variables. Las áreas anteriormente mencionadas, que podrán ubicarse en algún punto de la carretera TF-21 cercano a Boca de Tauce, pinar de Chío y El Portillo, incluirán todos aquellos servicios necesarios para la adecuada organización de la visita al Parque, y sean compatibles con los objetivos del Parque Nacional y con los objetivos y normativa del Parque Natural de Corona Forestal, cuando se ubiquen en el mismo, y siempre que estén relacionados con la visita al Parque Nacional del Teide».

- g) Consolidación y utilización del carácter escénico de las carreteras TF-21, TF-24 y TF-38 frente a su utilización como vías rápidas de tránsito.
- h) Sin perjuicio de las regulaciones que se establezcan en el Plan de uso público, el diseño del sistema señalado se recogerá en un Plan maestro de accesos que será elaborado por la Comisión Mixta de Gestión en el plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor del presente plan rector y que, previamente a su aprobación definitiva por el Patronato, será sometido a aprobación por las administraciones que proceda en razón de sus respectivos ámbitos competenciales.

Con fecha de junio de 2021, existe una revisión del PRUG del Parque Nacional del Teide para actualizar el instrumento de planificación ordinario, fijando las normas generales de uso y gestión del PN tal y como establece la legislación básica de aplicación y, es que, el mayor conocimiento científico ha advertido de la necesidad de realizar ajustes en determinadas medidas de conservación, incluyendo la valoración de los efectos del cambio climático sobre el espacio.

En esta revisión del PRUG se incluye, entre otros, el objetivo específico “Regular los accesos y el aparcamiento en el PN mediante la implantación de un sistema de movilidad sostenible usando transporte colectivo y poco contaminante”.

Estudio de Movilidad y Capacidad de carga del Parque Nacional del Teide

En el año 2019 se redactó el documento ‘Estudio de movilidad y capacidad de carga del P.N. del Teide’, en el que se planteaban una serie de alternativas basadas en la implementación de aparcamientos disuasorios combinados con nuevos servicios de guaguas de acceso al Parque. Estos aparcamientos propuestos se localizan en Vilaflor, Chío y El Portillo.

Esto permitiría tener un control del flujo de visitantes, pudiendo regular el acceso y controlar el aforo en el caso de que existiera exceso de uso por parte de los visitantes. En dicho documento se planteaban dos alternativas diferenciadas en la configuración de los servicios de guagua regulares propuestos; en uno de los escenarios se contemplan servicios regulares desde las tres áreas de servicio mientras que en el otro se propone servicios de guaguas tipo lanzadera junto con una ruta de guagua interna al Parque. Finalmente, el escenario seleccionado es el primero, planteado con dos rutas de guaguas estándares y suprimiendo la ruta adicional hacia la Tarta por la imposibilidad de que las guaguas puedan dar la vuelta en algún punto del recorrido, por lo que el tramo entre el Portillo y la Tarta no presentará restricciones al vehículo privado al no disponer de una alternativa en transporte público.

Con las hipótesis consideradas, el número máximo de visitantes que podría acceder al Parque se situaría alrededor de 3,5 millones anualmente. El 37,5% de los mismos accederían al mismo utilizando el nuevo sistema de movilidad propuesto, el 48% en guaguas discrecionales y el 14,5% restante, lo haría fuera del horario del servicio regular.

Finalmente hay que comentar que es de gran importancia involucrar a la población local y a los visitantes mediante campañas informáticas para que sean los propios visitantes los que aprecien la necesidad y utilidad de las medidas de gestión de la movilidad que se quieren implementar.

8.6.2 Parque Rural de Anaga

El Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural de Anaga se Aprueba Definitivamente el 20 de julio de 2006, BOC nº 047 del 6 de marzo de 2007.

El Parque Rural de Anaga se sitúa en el extremo nororiental de la isla de Tenerife y comprende unas 14.419 ha de las que el 76.9% de la superficie protegida se sitúa en el municipio de Santa Cruz, el 16,6% en el municipio de San Cristóbal de La Laguna y el 6,5% en Tegueste, representando, en su totalidad, el 7,9% de la isla de Tenerife.

Los principales accesos al Parque Rural se encuentran en la carretera TF-14 (La Laguna – El Bailadero) y en la carretera TF-12 (San Andrés – El Bailadero). La intensidad de vehículos en ambas carreteras es muy similar, del orden de 800-1.000 vehículos/día (según datos del 2019). Los que se dirigen a Taganana suelen acceder por san Andrés, mientras que los visitantes de las demás localidades, y del Parque en general, acceden por el municipio de La Laguna. La carretera de Tegueste, desde Pedro Álvarez hasta Cruz del Carmen es la menos utilizada por los vehículos.

El presente Parque Rural de Anaga se incluye en el PIMSIT por cuanto en su Artículo 7.1. se especifica que parte del eje central del PRUG del Parque está en *la necesidad de la mejora de la calidad de vida, de forma compatible con la conservación del espacio, siendo, además, dicho PRUG el que establezca las determinaciones precisas que definan la ordenación del espacio, la gestión, el desarrollo y las actuaciones adecuadas para alcanzar los objetivos que justifican la declaración del Parque (...).*

Adicionalmente, en su Artículo 132.- Aprovechamientos, se detallan las directrices para la aplicación del Plan Rector y la elaboración del “Programa de Actuación en Infraestructuras y Mejora de la Calidad de Vida”, destacando, entre otras, la directriz *“Apoyar la mejora del transporte público en el interior del Parque”*.

Propuestas de Anaga

En relación con la Reserva de la Biosfera del Macizo de Anaga se ha llevado a cabo un ‘Taller de Movilidad’ con el objeto de plantear posibles soluciones a la problemática detectada en Anaga relacionada con los aparcamientos indebidos en los arcenos, sobre todo los fines de semana. En este sentido se han planteado algunas soluciones en relación a las siguientes áreas y/o bloques:

- Implantación de sistemas lanzaderas
- Señalización/información
- Regulación de las zonas de aparcamiento
- Optimización del servicio público de guaguas
- Plan de Movilidad sostenible Parque Rural de Anaga/Reserva de la Biosfera Macizo de Anaga

8.6.3 Parque Rural de Teno

El Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural de Teno se Aprueba Definitivamente el 20 de julio de 2006, BOC nº 241 del 14 de diciembre de 2006.

El Parque Rural de Teno está situado en el extremo noroccidental de la isla de Tenerife y está configurado básicamente por el macizo montañoso de Teno y las zonas que lo rodean con una superficie total de unas 8.064 ha, englobadas en cuatro municipios: Buenavista del Norte (con el 69,4% de la superficie del parque), Los Silos (con el 14,53%), El Tanque (con el 2,5%) y Santiago del Teide (con el 13,57%). En su conjunto, el Parque supone el 3,9% de la isla de Tenerife.

Los accesos principales al Parque se dan por la carretera TF-436, que se dirige de Buenavista a Santiago del Teide, así como la carretera TF-445 que conecta Buenavista con el Faro y la Punta de Teno. Todas estas vías presentan un número notablemente alto de usuarios, siendo frecuente que los visitantes atraviesen el Parque entrando por Buenavista, siguiendo hasta Las Portelas, de ahí a Masca y saliendo por Santiago del Teide, pero

es aún más común que realicen el recorrido en el sentido opuesto. Además de las comunicaciones ya mencionadas, existen otras con los caseríos de Teno Alto y Los Carrizales. Parte del Parque está atravesado por la carretera TF-82 que une Icod de Los Vinos con Armeñime, presentando asimismo numerosas pistas de menor entidad.

Dada la diversidad territorial del parque, donde se entremezclan zonas de diferentes potencialidades de uso con zonas de alto valor natural, susceptibles de una protección estricta, el Plan Rector define, además, unas directrices generales de actuación, las cuales se desarrollarán a través de diversos Programas de Actuación referidos al uso público, a la conservación de los valores naturales y culturales, a los diversos aprovechamientos que ocurren en este espacio, al desarrollo socioeconómico del parque y a la ordenación del uso público en Teno Bajo.

Ya en dicho PRUG se indicaba la necesidad de diseñar una ordenación adecuada específica para la zona de Teno Bajo con el fin de conseguir un uso sostenible, sin perjuicio de las diversas actividades que se desarrollen relacionadas con los cultivos de regadío, la pesca, el turismo rural y el disfrute de la naturaleza. Más concretamente, se incluían, entre otras, las siguientes directrices:

- Ordenación del tráfico rodado.
- Establecer las medidas adecuadas para el uso ordenado de la carretera de tal forma que se impida el estacionamiento fuera de las zonas destinadas y señalizadas a tal efecto.
- Establecer las medidas adecuadas relacionadas con la información y el control de vehículos en el acceso a Teno Bajo por carretera con el fin de evitar que se sobrepase la capacidad de los estacionamientos que se instalen en el entorno de Punta de Teno.
- Cuando se genere una demanda de vehículos a la zona que supere la capacidad de carga de los aparcamientos, se deberá establecer un servicio alternativo de transporte.

Avance del Proyecto de un Sistema Regulador de afluencia de visitantes a Masca

En el año 2005 se redactó el ‘Avance del Proyecto de un Sistema Regulador de afluencia de visitantes a Masca’, en donde, entre los objetivos contemplados en el Programa de Actuación en materia de Uso Público del PRUG del Parque Rural de Teno, se incluye el establecer un sistema de regulación de acceso rodado al Caserío de Masca. Esta propuesta de regulación viene determinada por los altos niveles de congestión de tráfico que confluyen prácticamente a diario en este Caserío, y que lejos de aminorar, continúan incrementándose paulatinamente con el tiempo.

En dicho documento se estudiaron varios modelos de regulación:

- Modelo lanzadera. Este modelo se sustenta en la implantación de un dispositivo disuasorio para que los visitantes a Masca empleen un medio de transporte colectivo regular. De esta forma se intenta disminuir el número de vehículos que acceden a diario a Masca, a la vez que se aumentaría el tiempo de permanencia de los visitantes. Se establecerían paradas intermedias (miradores de Arasa, Cruz de Gilda, Cherfe, altos de los Carrizales y Caserío de Masca). La frecuencia entre servicios debería ser como máximo de 30 minutos. Adicionalmente, se proponen dos aparcamientos reguladores externos (Casa del Patio, en Santiago del Teide y en la Finca de Los Pedregales, en El Palmar), así como el aparcamiento regulador de Masca.
- Modelo de Control de Tiempo de Paso (C.T.P.). Parte de considerar que el uso de la carretera TF-436, en subtramo Santiago del Teide – Las Portelas, es un bien escaso, por lo que hay que regular su utilización mediante métodos que disuadan o penalicen a aquellos usuarios que contribuyan a alcanzar situaciones ineficientes en el funcionamiento de dicha vía. Este Modelo propone aplicar medidas para disuadir el uso del vehículo privado mediante la instauración de un sistema de tasas que penalice el tránsito y estacionamiento de vehículos en el tramo en función de la franja horaria.
- Modelo de regulación del aparcamiento en Masca y lanzadera. Se trata de una propuesta mixta entre las dos anteriores.

8.7 Planes Generales de Ordenación

Los Planes Generales de Ordenación, norma urbanística de carácter reglamentario, desarrollan dentro de la Comunidad Autónoma de Canarias las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias⁷, así como los Planes Insulares de Ordenación, estando, por tanto, subordinados a estas normas y no pudiendo contradecirlos.

Este apartado analiza de manera específica las políticas y medidas que los Planes Generales de Ordenación incluyen en materia de transporte y que no han sido contempladas en el PIOT. El análisis se centra en infraestructuras, tales como intercambiadores, aparcamientos y otras, obviando las viarias porque ya están previstas por el Plan Insular de Ordenación o porque se trata de accesos de escasa entidad.

En general, la referencia al transporte es muy escasa dentro de los Planes Generales de Ordenación. En todos se planifica la estructura viaria y sólo en algunos casos se menciona la reserva de suelo para aparcamientos localizados y determinaciones respecto al transporte público y/o reserva de suelo para ello.

ADEJE

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva del Plan General de Ordenación de Adeje, publicado el 02/09/2008. Aprobación Definitiva con Modificación Puntual Nº 1 publicado el 05/03/2012.

Figura 27. PGO de Adeje



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

En la memoria justificativa, dentro del cuadro de sistemas generales, hay un subapartado dedicado a transporte y comunicaciones donde se refleja el suelo reservado para el viario rodado y, además, para el ferrocarril.

Figura 28. Cuadro de Sistemas Generales

SISTEMAS GENERALES				
		SUPERFICIE	TOTAL SUPERFICIE	
		m²s	m²s	Ha
TRANSPORTE Y COMUNICACIONES	VIARIO RODADO	1.703.534	1.795.410	179,54
	FERROCARRIL	91.876		
ESPACIOS LIBRES	PARQUES URBANOS	372.020	372.020	37,20
DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS ESTRUCTURANTES	ADMINISTRATIVAS	28.803	2.049.080	204,91
	COMERCIAL	14.943		
	CULTURAL. DOCENTE	38.686		
	SOCIAL. DEPORTIVO. INFRAESTRUCTURAL	1.966.648		
TOTAL			4.216.510	421,65

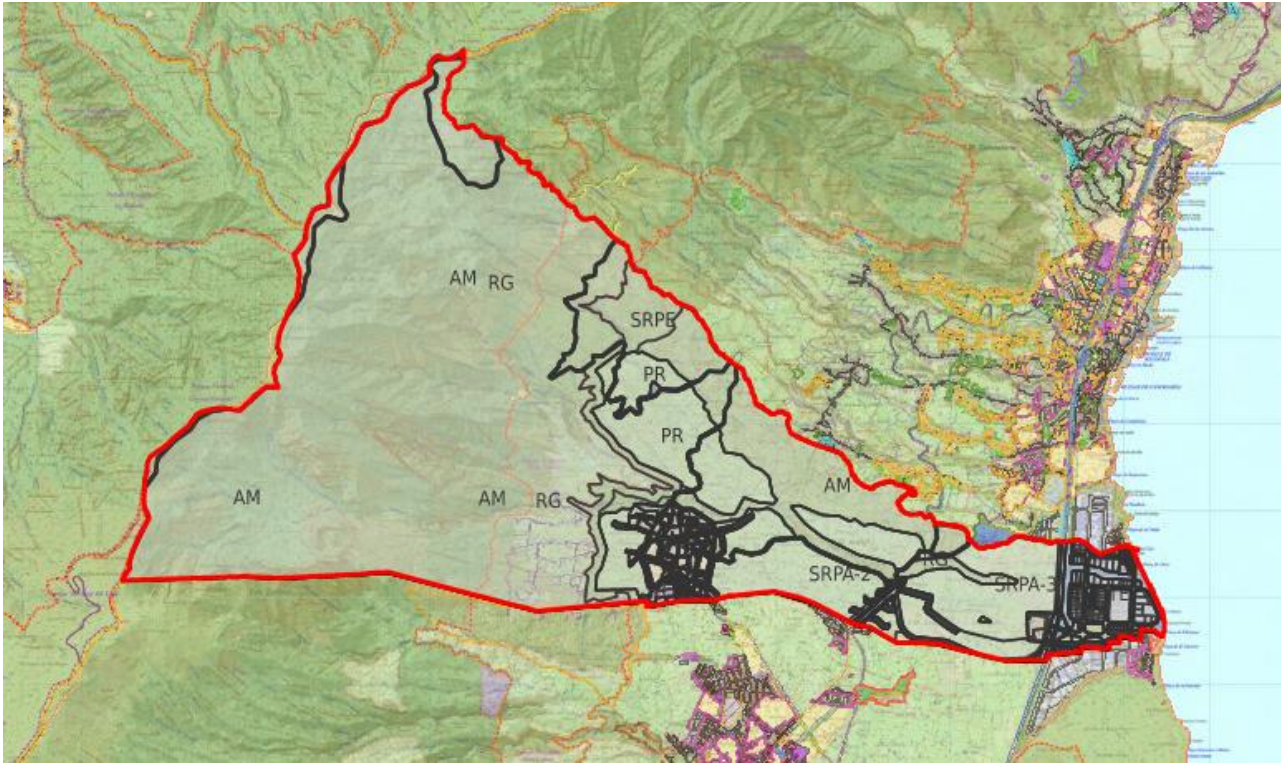
Fuente: PGO de Adeje

⁷ Con la entrada en vigor de la LSENPC, las Directrices de Ordenación General y su Memoria, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril, han quedado derogadas.

ARAFO

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Plan General de la Villa de Arafo por COTMAC 26/01/2005, publicado el 31/03/2005 en el BOC 063/05.

Figura 29. PGO de Arafo



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

No incluye políticas ni medidas relativas al transporte.

ARICO

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Normas Subsidiarias de Arico por COTMAC el 12/08/1997.

En las citadas Normas Subsidiarias (NNSS) se comenta que ‘La red viaria existente presenta tres niveles, mal conectados entre sí: la autopista del sur, que atraviesa la zona baja; la carretera comarcal, que discurre por las medianías, estrecha y excesivamente serpenteante, y las vías que, en sentido de abajo arriba o viceversa, pretenden enlazar la zona alta con la baja. Precisamente, los núcleos tradicionales se entretejen sobre la vía más antigua, apoyándose en la carretera comarcal, aunque con unos trazados sin alineaciones claras ni previsiones de futuro racionales. (...)’.

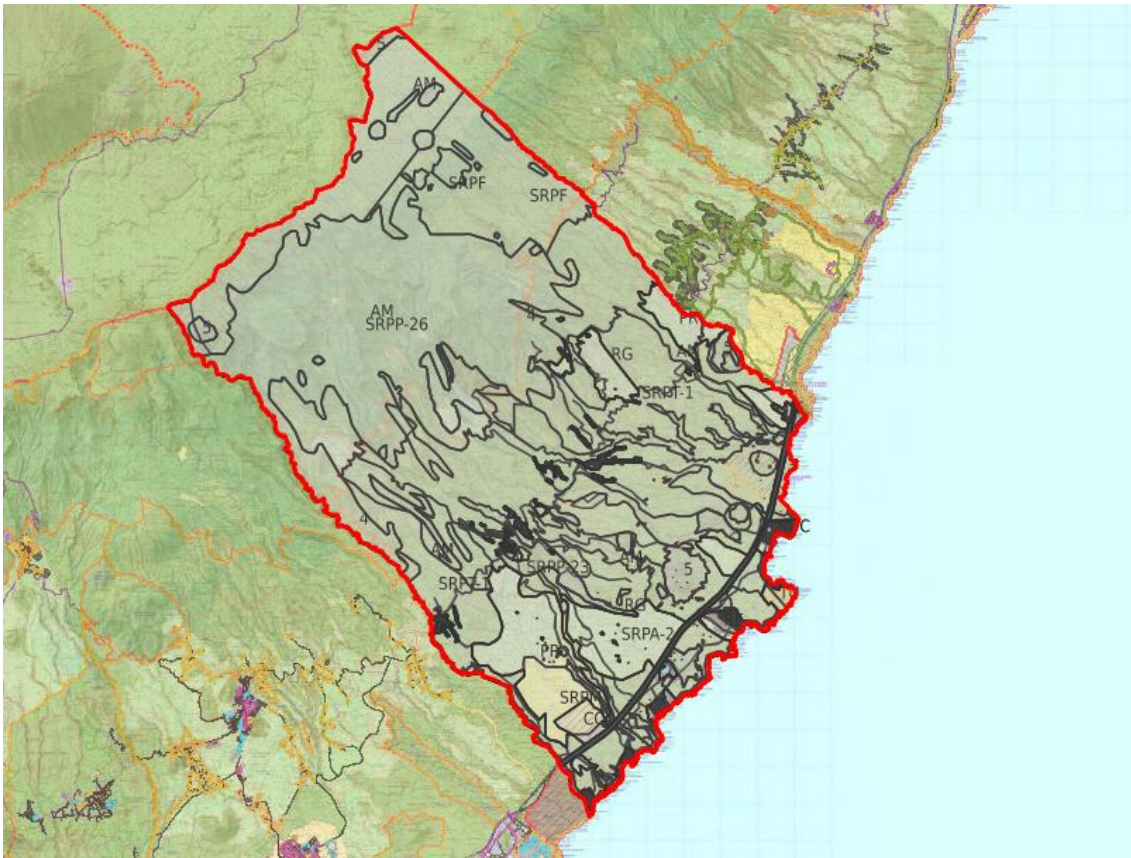
Adicionalmente, en las NNSS se plantean los siguientes objetivos principales respecto a la red viaria:

- Mejora de la red de servicio de la autopista, creando unas vías de enlace a ambos lados de esta importante vía insular, con el fin de lograr una adecuada interconexión del territorio costero.

- Remoción de la red comarcal en cuanto a la repavimentación, rectificación del trazado de curvas, adecuación de su sección transversal, señalización, desagües de cunetas y tratamiento de los espacios de protección como intervención urbanística.
- Creación de un enlace y cruce a desnivel en la autopista, que facilite el acceso al área agrícola de El Río, actualmente prácticamente desconectado de la vía insular.
- Pavimentación adecuada de los caminos vecinales, dando prioridad a los de mejor trazado y mayor importancia agrícola, rectificando alineaciones y anchos.
- Acondicionamiento de arcones o aceras en las zonas de travesía, permitiendo el tránsito de peatones e, incluso, de vehículos lentos.

Mejora de la accesibilidad de los núcleos urbanos, conectados por caminos estrechos y de acusada pendiente en ocasiones, potenciando la red horizontal y evitando los recorridos típicos de los fondos de saco o caminos sin salida, convirtiendo en malla la estructura en “árbol” o lineal, actualmente generalizada.

Figura 30. Normas Subsidiarias de Arico



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

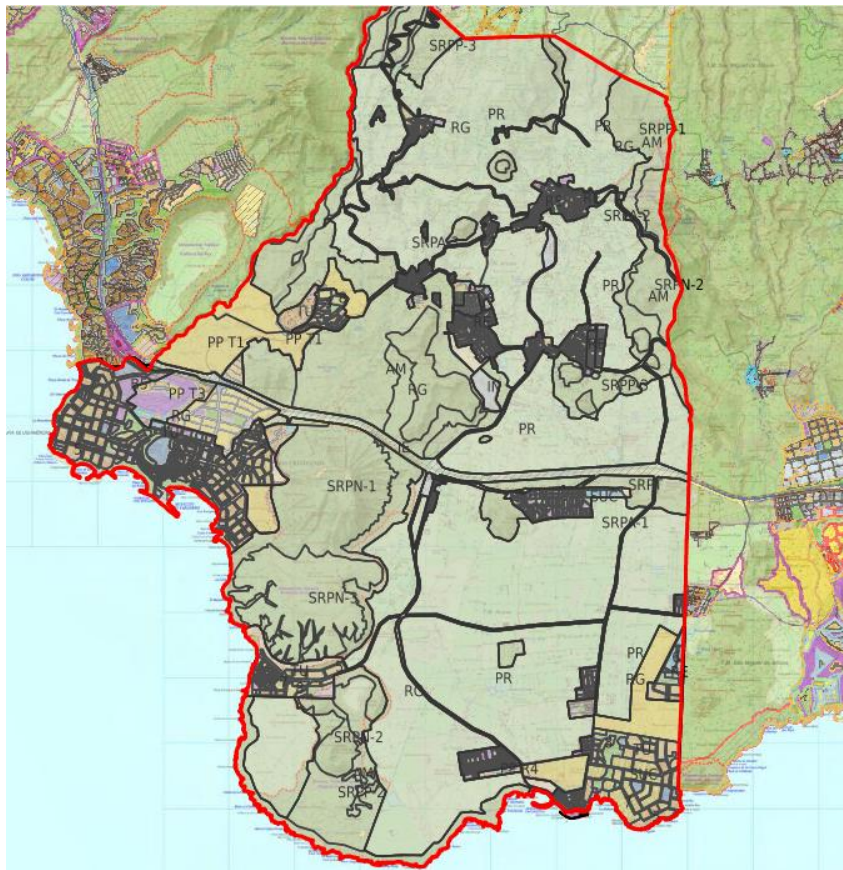
En cuanto a los objetivos generales relacionados con las infraestructuras, de incluía lo siguiente:

- Completar la red de infraestructuras necesarias, tanto a nivel de cada núcleo urbano como entre ellos y los territorios productivos, reestructurando los caminos que dan acceso a las medianías, perpendicularmente a las principales carreteras existentes, completando tales vías con elementos dotacionales, equipamientos y servicios para las márgenes edificadas, pero manteniendo básicamente su actual trazado paisajístico y potenciando los nexos de unión con la autopista a través de la mejora de las actuales carreteras de enlace y la construcción de otras necesarias, incluyendo una vía paralela a la autopista, en posición intermedia respecto a la costa, para la conexión de los núcleos costeros.

ARONA

Estado de tramitación: El vigente PGO, ha sido aprobado definitivamente y de forma parcial mediante acuerdos de fecha 20 de diciembre de 2006, 27 de abril de 2011 y 19 de mayo de 2011.

Figura 31. PGO de Arona



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

Dentro de los criterios generales parece interesante destacar estos:

- La red viaria no puede estar planteada únicamente con la función de acoger el tráfico de automóviles, sino también como soporte de transporte público.
- Se proponen trazados alternativos para todas aquellas carreteras que atraviesan núcleos urbanos con problemas de compatibilidad. Se plantea que, una vez pierdan el carácter de viario principal de conexión, deben reconvertirse en elementos estructurantes de los respectivos núcleos mediante su acondicionamiento como vías urbanas
- Es capital el mejorar la accesibilidad desde las zonas residenciales a la TF-1.
- Dado el proceso indiscriminado de ocupación del suelo se hace necesario el plantear una propuesta de estructura viaria que garantice la reserva de suelo.

Entre las propuestas destacan las siguientes:

- Variante de la autopista del Sur (TF-1): se apoya en lo señalado en el PIOT y en su momento por el Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDIC), señalando las dificultades de la convivencia del corredor insular con el espacio urbano atravesado y plantea la variante (que denomina San Eugenio). Se prevén, asimismo, dos bandas ajardinadas de 25 m. en cada uno de los márgenes.
- Reconversión de la TF-1 en vía urbana cuando se ejecute la variante (de la Caldera), señalando que deben estudiarse los posibles tratamientos.
- Ampliación de la TF-1 a tres carriles por sentido. Deberá preverse el tratamiento y adaptaciones necesarias en la TF-1 para potenciar el transporte colectivo de pasajeros, dotando al eje viario de las características y condiciones adecuadas para una prestación óptima de estos servicios y estudiando la mejor implantación de las infraestructuras específicas que demanda el transporte colectivo de viajeros.
- Mejorar el acceso al Puerto, cuya solución (no mencionada aún en el PGO) parece que pasa por soterrar el cruce de la avenida Chayofita bajo la glorieta en la Avda. Juan Carlos I.
- Variante de acceso a la costa de Las Galletas
- Eje Las Chafiras-Guaza y Guaza- Los Cristianos, que vienen a coincidir con las vías de servicio de la TF-1, en su proyecto de ampliación del tercer carril.
- Nueva estación de guaguas de Los Cristianos (coincide con el Intercambiador de los Cristianos en el proyecto del Tren del Sur), cuyo proyecto de actualización se encuentra actualmente en licitación
- El Tren del Sur, como parte de un PTE de ámbito superior y sistema de transporte destinado a *mejorar la cohesión y vertebración territorial, que habrá de ser complementado con otras actuaciones (...) que faciliten un modelo de transporte moderno, competitivo y eficaz.*

En síntesis, en el PGO de Arona el modelo de transporte reconoce la importancia de la TF-1 y su variante al paso por la zona turística, así como el Tren del Sur, como sistema de transporte insular.

BUENAVISTA DEL NORTE

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Plan General de Ordenación de Buenavista del Norte, publicado el 11/06/2007 en el BOC 087/07.

Figura 32. PGO de Buenavista del Norte



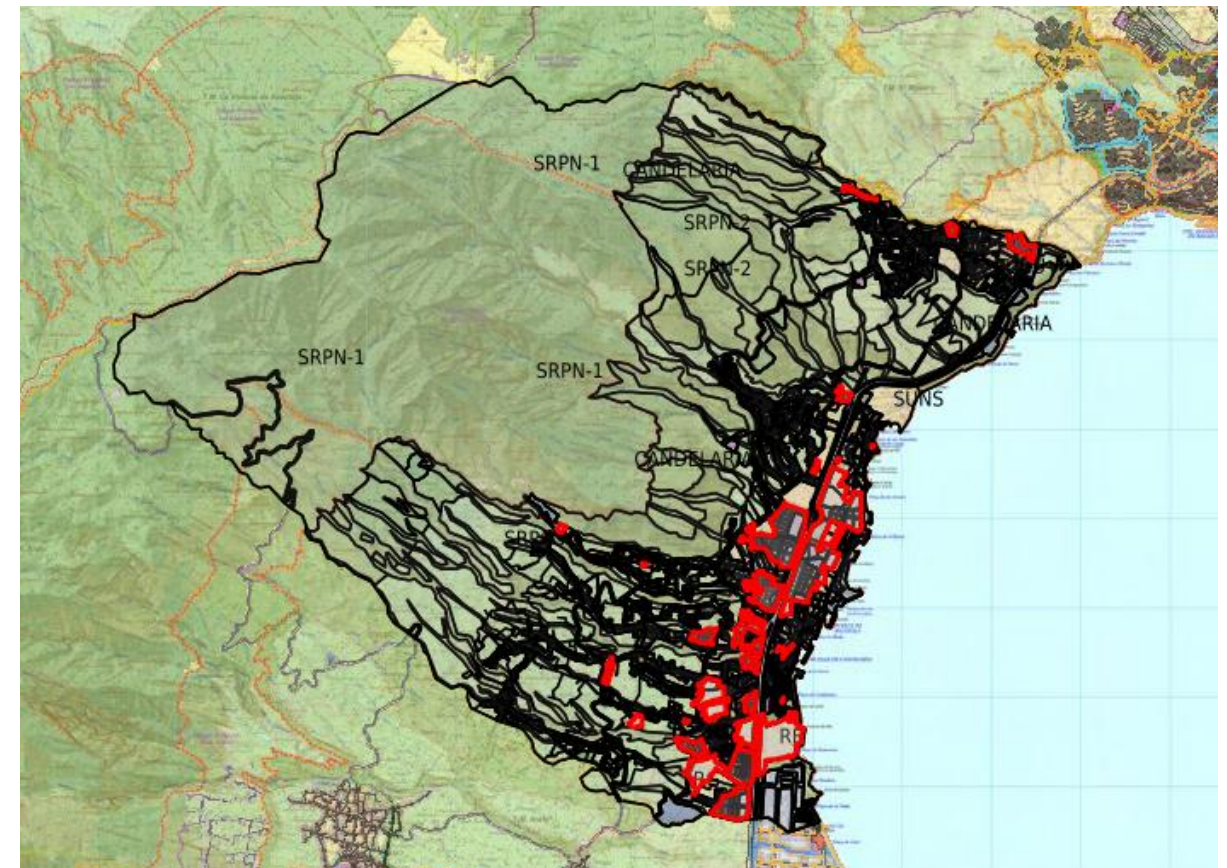
Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

En el documento "Programa de Actuaciones", dentro de los sistemas generales, para la Estación de guaguas se reserva suelo para futuras ampliaciones y mejora de las instalaciones en un plazo máximo de 8 años a partir de la entrada en vigor del PGO.

CANDELARIA

Estado de tramitación: Texto Refundido de Aprobación Definitiva de Adaptación Plena al D.L. 1/2000 de Plan General de Ordenación de Candelaria publicado el 10/05/2007 en el BOC 092/07 y el 17/05/2007 en el BOP 071/07.

Figura 33. PGO de Candelaria



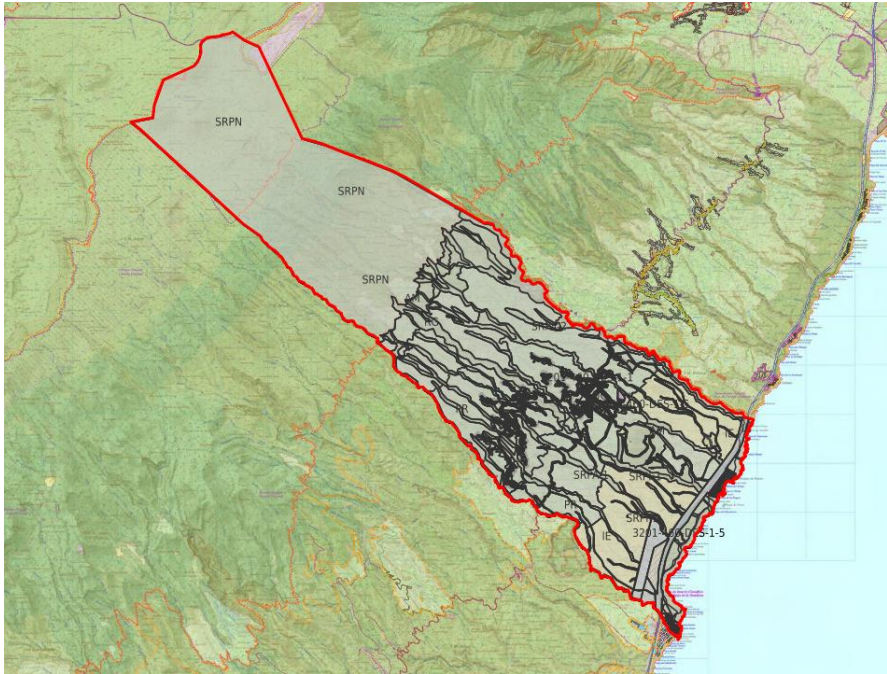
Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

No se incluyen políticas ni medidas específicas en materia de transportes.

FASNIA

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Plan General de Ordenación de Fasnía, publicado el 13/05/2011 en el BOP 075/11.

Figura 34. PGO de Fasnía



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

En la Memoria de Ordenación, al definir las infraestructuras básicas de Fasnía, acerca del modelo viario y de transportes, menciona que la estructura viaria comarcal se configura por dos ejes longitudinales de desigual potencia (corredor insular y la TF-28) articulados entre sí mediante ejes transversales que conectan los nodos de actividad más importantes. Dice que la intervención en esta comarca debe centrarse en la recuperación del papel estructurante de la medianía por parte de la Carretera del Sur, que debe ser adecuada a dicha función.

En cuanto al sistema de dotaciones, espacios libres y otros servicios, de carácter insular se considera el sistema de infraestructuras ferroviarias destinado a los Talleres y Cocheras del Tren del Sur, especificando, además, que se prohíbe al planeamiento urbanístico incluir determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de la infraestructura ferroviaria.

Cuando define los usos en cada uno de los suelos rústicos, reserva un apartado para la movilidad. En general no se permite la creación de corredores de transporte, teniéndose que limitar al viario existente.

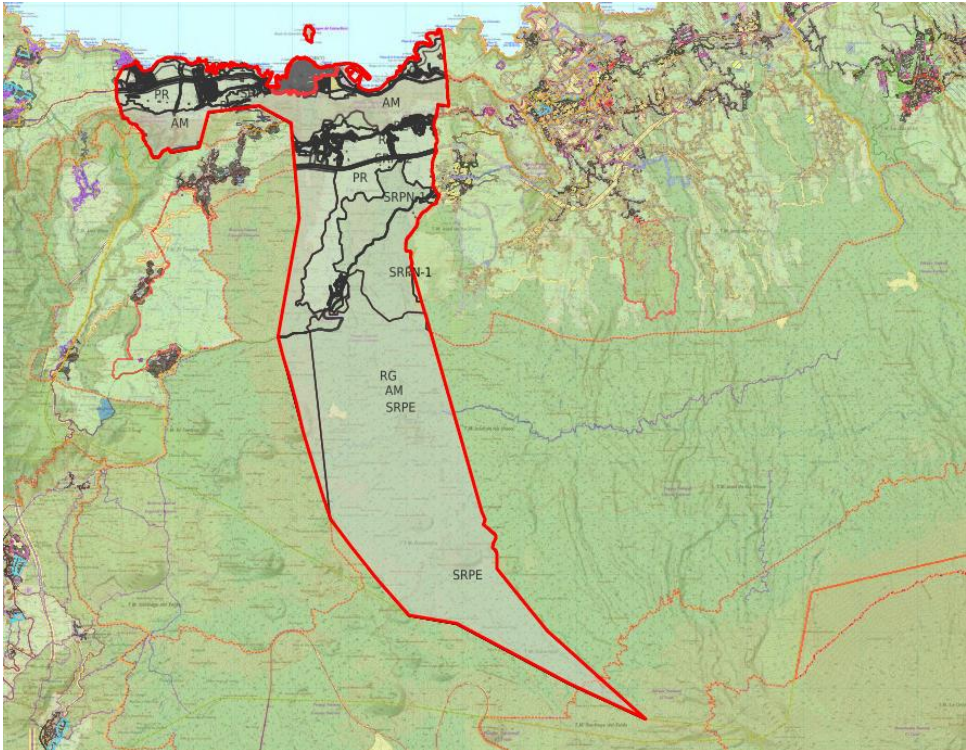
Adicionalmente, el Plan General consta de un Estudio de Movilidad municipal en el que se hace un estudio general de la estructura viaria municipal y de las propuestas del Plan General en la materia.

En dicho estudio se especifica que el Plan Territorial del Tren del Sur no incluye parada en el municipio de Fasnía, pero sí sitúa en Fasnía los Talleres y Cocheras tal y como se ha comentado, además de un ámbito anexo para la localización de industrias de producción y mantenimiento de los elementos del sistema. Ello conlleva una movilidad entre la autopista y este complejo ferroviario que necesita de un diseño viario del enlace y las vías de comunicación, que, por su carácter insular, está fuera de la competencia del Plan General su ordenación pormenorizada.

GARACHICO

Estado de tramitación: Aprobación definitiva de Plan General de Ordenación de Garachico, publicado el 11/12/2012 en el BOP 172/12.

Figura 35. PGO de Garachico



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

En la Memoria de Ordenación, el punto 4 del apartado 4 (Justificación de la propuesta. Modelo de desarrollo descripción de la ordenación general. Ordenación Estructural) establece las áreas de ordenación estructural. Dentro del esquema del modelo, las áreas de ordenación estructural se han concebido de modo que se pueda lograr esta vertebración a través de las condiciones propias de cada una de las acciones estratégicas planteadas en ellas y del sistema de movilidad, accesibilidad y transporte público propuesto.

En la Memoria de Ordenación, en el apartado 3 (Descripción y justificación del Modelo de Ordenación Territorial y Transformación Territorial) en la descripción del Modelo de Ordenación de los elementos estructurantes adoptado, hay un apartado específico de Infraestructura del transporte en el que se analizan, entre otras, las siguientes:

- Infraestructura viaria
- Infraestructura del transporte colectivo
- Infraestructura del aparcamiento
- Funicular de Garachico

Adicionalmente, en el Anexo II del PGO se incluye el Estudio Municipal de Movilidad estructurado en un estudio previo de información y diagnóstico y otro apartado con las medidas establecidas por el PGO en materia de movilidad. A continuación, se incluyen algunas de las principales medidas y objetivos:

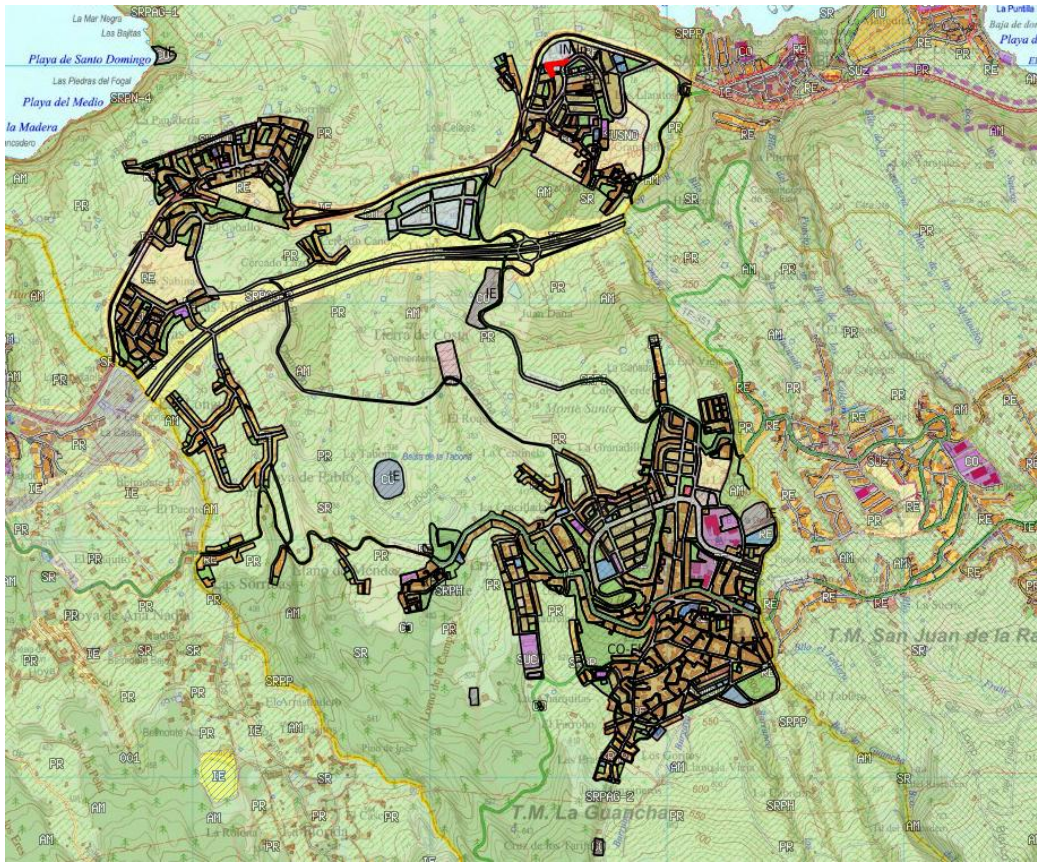
- Medidas específicas de modos de transporte:
 - Disponer de una red coherente y eficaz de aparcamientos colectivos que cubra especialmente las inmediaciones de los intercambiadores de transporte y de los principales accesos a la ciudad que, en caso de Garachico, se establece entorno al ámbito portuario.
 - Reservar carriles para el transporte colectivo en régimen exclusivo o compartido con vehículos de alta ocupación.
- Como actuación específica en materia de modos alternativos de transporte, destaca el proyecto del Funicular de Garachico, que pretende lograr la conexión entre los núcleos de medianías de San Juan del Reparo y El Genovés con el centro administrativo de Villa de Garachico (dirigida tanto para la población residente como a los visitantes turistas que acudan a la zona), como acceso alternativo al actualmente existente por carretera de recorrido mucho más largo.
- Medidas de Ordenación y Planificación de carácter Territorial:
 - Creación de infraestructuras independientes de transporte público.
 - Creación de terminales de intercambio de modos de transporte de carácter comarcal y accesos inmediatos desde la infraestructura portuaria al transporte público terrestre.
 - Financiación de los diferentes modos de transporte público.
 - Medidas del Plan General de Ordenación de carácter estructural y pormenorizado:
 - En los núcleos de medianías de El Genovés – San Juan del Reparo están actualmente servidos por la TF-82, que dejará de ser una vía territorial en cuanto entre en servicio el anillo insular actualmente en ejecución, por lo que la previsible reducción del tráfico (especialmente el tránsito de vehículos pesados) permite una mayor compatibilidad con el carácter urbano de la vía, adecuándose este carácter a los accesos y la ordenación propuesta que en términos globales reconoce la edificación actualmente existente.
 - En el casco de Garachico, ejecución del enlace a la TF-42 del Puerto de Garachico y Sector San Roque mediante una rotonda próxima a la Finca Villafuerte que permitirá el acceso a la zona portuaria.
 - Ejecución, en el casco de Garachico, de un aparcamiento disuasorio en el Sector San Roque.

En el Estudio Municipal de Movilidad se incluye un apartado específico de ‘Medidas de la Normativa’ en el que se incluye la normativa del Plan General en lo referido a la movilidad y sistema de infraestructuras viarias.

LA GUANCHA

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Adaptación al D.L. 1/2000 de Plan General de Ordenación de La Guancha, publicado el 14/02/2008 en el BOC 033/08 y el 10/03/2008 en el BOP 049/08.

Figura 36. PGO de La Guancha



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

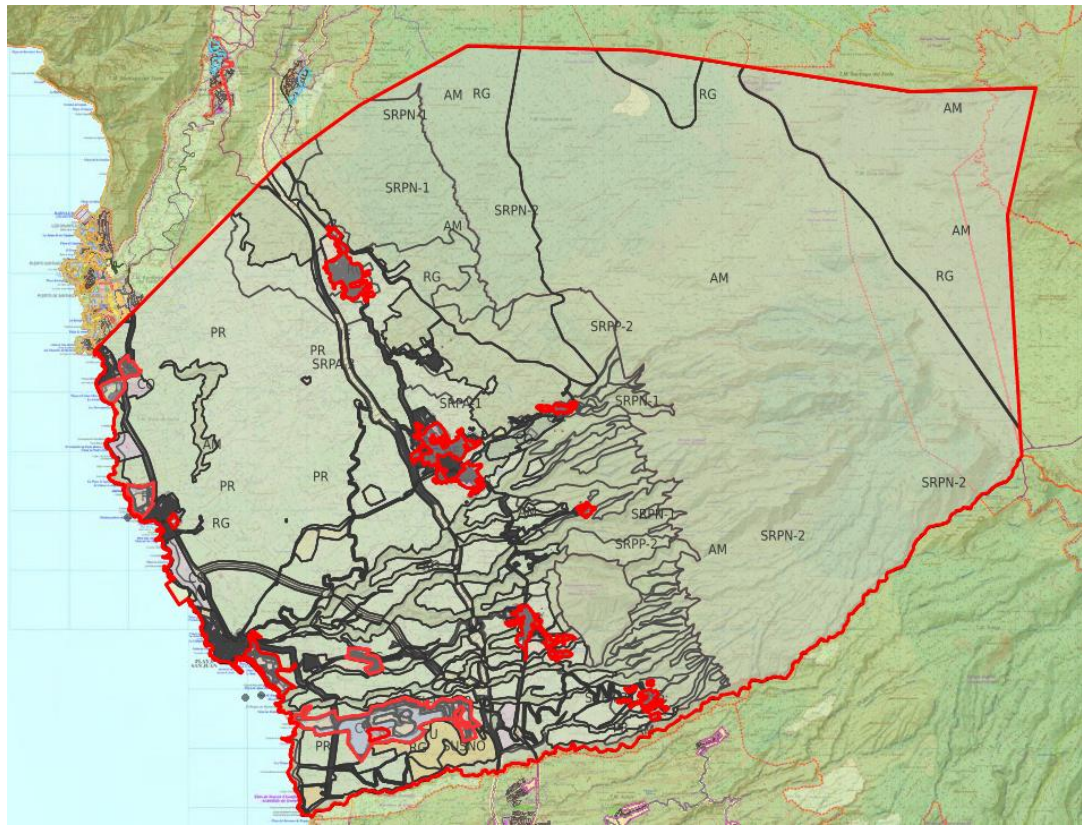
En la Memoria Justificativa, en el Capítulo 3 (Sistemas Generales y Usos), en su apartado de Usos Globales Mixtos (Uso de las Comunicaciones) se incluye la movilidad de personas y vehículos, así como los aparcamientos temporales en donde se especifican las secciones mínimas obligatorias tanto para las vías de tráfico rodado como para las vías peatonales.

El PGO no recoge ninguna otra política o medida específica en materia de transporte. Sí recoge el trazado del Anillo Insular que discurre dentro de sus límites.

GUÍA DE ISORA

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Plan General de Ordenación de Guía de Isora publicado, el 01/07/2010 en el BOP 130/10.

Figura 37. PGO de Guía de Isora



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

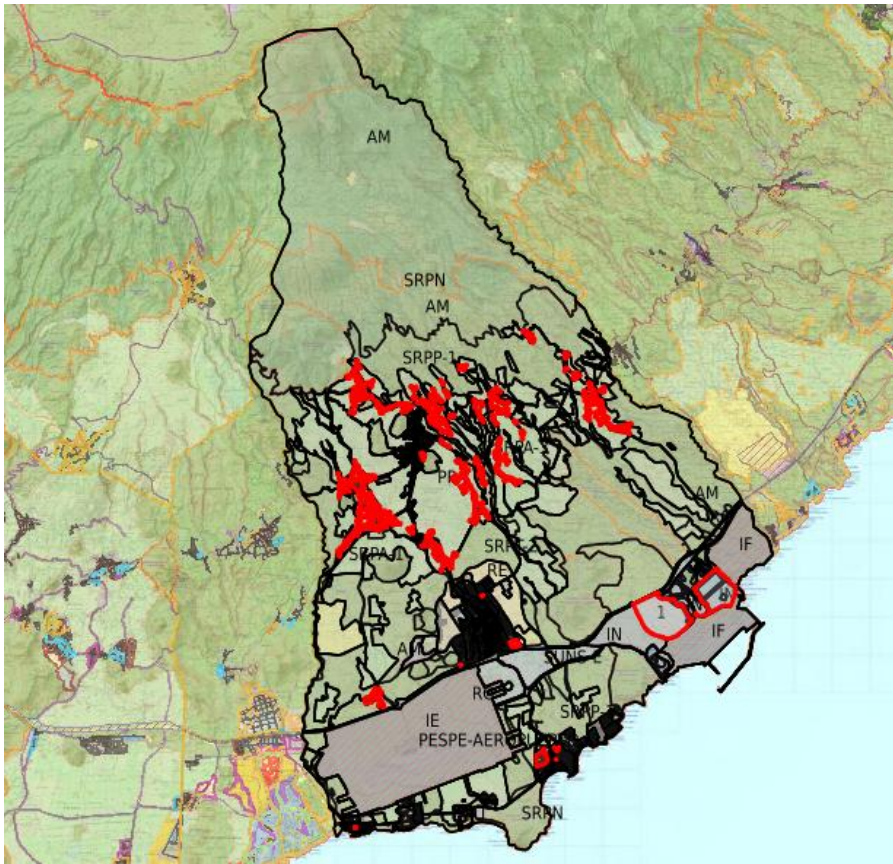
El PGO reserva un apartado a la “movilidad y accesibilidad” en el que se desarrolla la red viaria municipal, haciendo hincapié en el futuro anillo insular y el viario para acceder al Puerto de Fonsalía, desarrollado en el punto de ‘Red viaria’. Por otro lado, desarrolla un punto específico sobre aparcamientos, en el que se limita a dar las características que deben cumplir, número de plazas por vivienda, etc. pero no determina las zonas donde se pretenden construir grandes aparcamientos.

Por último, en el punto de ‘Principales elementos del Sistema General de Infraestructuras’, si bien se centra en el Puerto de Fonsalía, menciona la Estación de Transporte Público de Guía de Isora, ya existente y que ocupa una superficie de 1.735 m² localizada en la Avenida Isora.

GRANADILLA DE ABONA

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva Parcial de Adaptación Plena al D.L. 1/2000 de Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, publicado el 06/04/2005 en el BOC 067/05 y el 29/04/2005 en el BOP 068/05.

Figura 38. PGO de Granadilla de Abona



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

Una de las actuaciones de mayor relevancia, no sólo a nivel municipal sino insular, es la futura construcción del tren del sur. Su paso por el municipio de Granadilla de Abona determina la importancia que merece para este término municipal.

En la Memoria de Ordenación del PGO (T.R.) del municipio de Granadilla de Abona, en el apartado ‘El Modelo de Ordenación Estructural’, incluye un punto referido a la Movilidad, sistema general viario y transporte público. Está prevista, además de la estación existente de Granadilla de Abona casco, y del intercambiador, una nueva estación de transportes en Atogo de 5.133,80 m².

Con respecto a los aparcamientos rotatorios, aparte del que se construya en el intercambiador del tren del sur, se presentan a continuación los que están previstos, así como su capacidad aproximada.

Figura 39. Aparcamientos rotatorios previstos

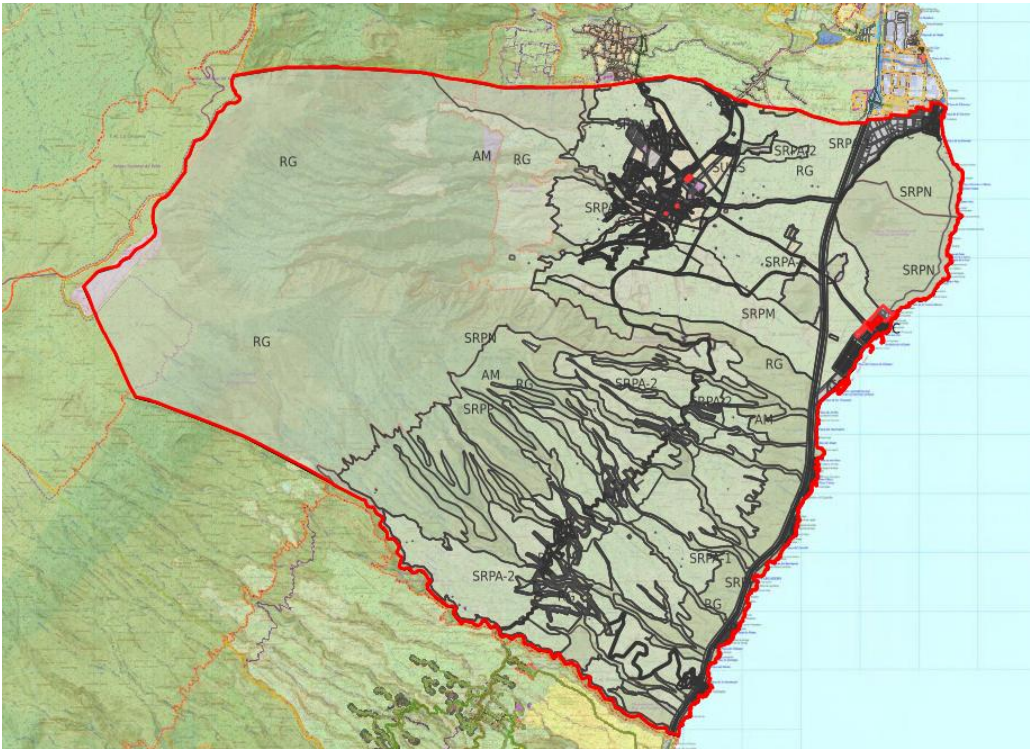
APARCAMIENTOS ROTATORIOS PREVISTOS	Sup. Parcela	Nº de plazas (indicativo)
Aparcamiento de El Médano (junto al campo de fútbol)	3.383,60 m²s	300 - 400
Aparcamiento de El Médano (plaza en la Ermita N. Sra de las Mercedes de Rojas)	8.454,80 m²s	450-500
Aparcamiento de Montaña Roja (playa de Leocadio Machado)	Sin definir	200 - 300
Aparcamiento de Montaña Roja (playa de La Tejila)	Sin definir	200 - 300
Aparcamiento del Intercambiador de Transporte	Sin definir	350 - 450

Fuente: Memoria de Ordenación PGO (T.R.) de Granadilla de Abona

GÜÍMAR

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Modo Parcial de Plan General de Ordenación de Güímar, publicado el 05/07/2005 en el BOC 130/05 (536) (5 de Julio de 2005).

Figura 40. PGO de Güímar



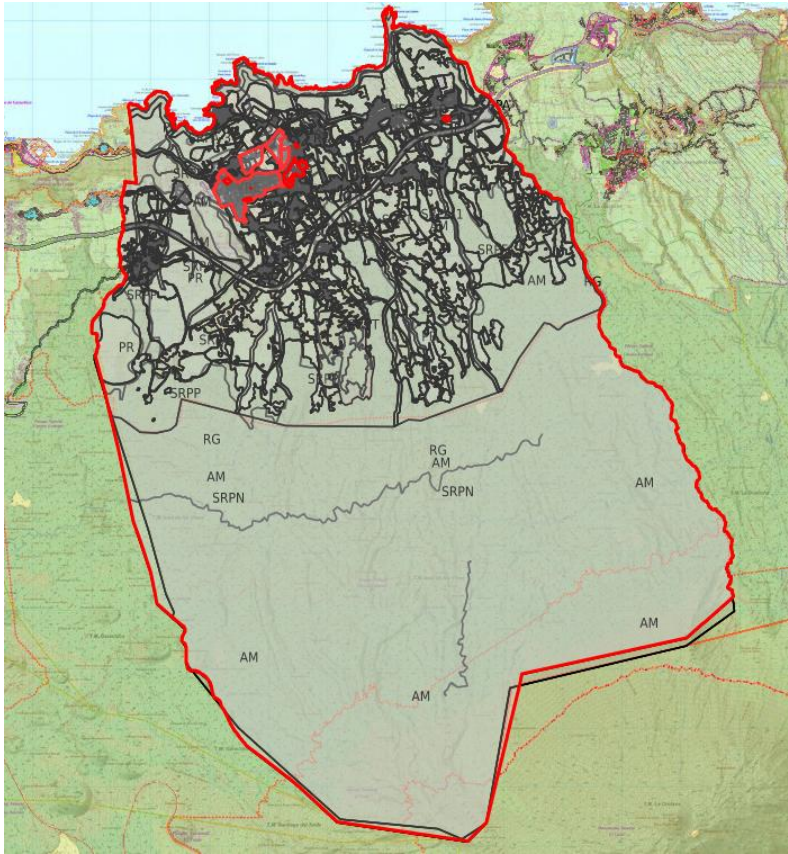
Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

El PGO de Güímar reserva un apartado dentro de los Sistemas Generales a las Infraestructuras de Transporte (SG-TRA), instalaciones relativas al transporte por carretera como aparcamientos, estaciones de transporte y de servicio, así como construcciones e instalaciones ligadas al transporte ferroviario. En la memoria de ordenación estructural se apunta que la superficie destinada a las infraestructuras de transporte es de 28,34 Ha, si bien en los planos no se localizan las zonas destinadas al transporte.

ICOD DE LOS VINOS

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Plan General de Ordenación de Icod de Los Vinos publicado el 15/05/2009 en el BOP 091/09.

Figura 41. PGO de Icod de los Vinos



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

El PGO plantea que gran parte del casco histórico sea peatonal. Por otro lado, da un listado de los aparcamientos públicos más importantes, que son:

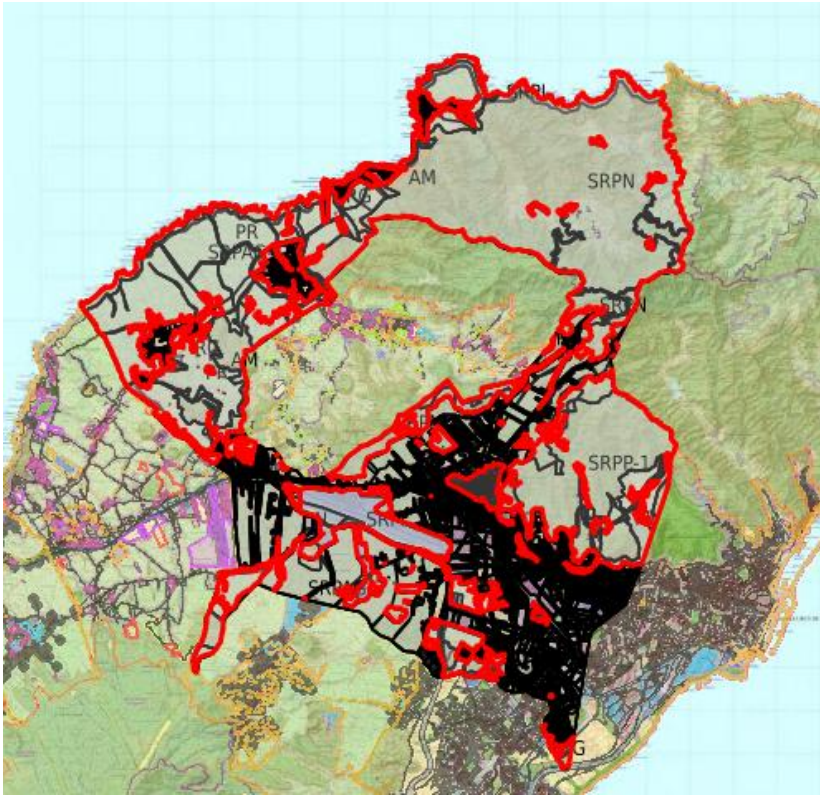
- Área de descanso y aparcamiento de vehículos de transporte de Buen Paso
- La Centinela
- Cocheras
- La Magalona
- La Asomada
- San Antonio

Remite a la redacción del PTEOTT para la reserva de suelo de uso específico para los transportes. Hasta ese momento tan solo reserva suelo para los aparcamientos que se apuntaron anteriormente.

SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva Parcial de Adaptación Básica al D.L. 1/2000 de Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna, octubre 2004.

Figura 42. PGO de San Cristóbal de La Laguna



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

El Plan General no presenta un apartado específico de transportes. Se limita a señalar las infraestructuras del transporte consideradas como Sistemas Generales en los planos de ordenación:

- Sistema General de red viaria.
- Sistema General de Estación de Guaguas.
- Sistema General Aeroportuario.
- Sistema General Tranviario (de acuerdo con el Plan Territorial Especial del Sistema Tranviario del área metropolitana).

Actualmente se encuentra en desarrollo la Revisión del Plan General de Ordenación con una nueva Aprobación Inicial y Documento de Información Pública con fecha de agosto 2014.

Este documento se planteó como un documento abierto, compuesto por diferentes fases de tramitación del PGO para someterlas a un amplio proceso de participación ciudadana que permitiese contribuir a la creación de una nueva ciudad.

El Sistema Viaria Estructural se divide en:

- Viario Territorial de Nivel 1 (T1)
- Viario Territorial de Nivel 2 (T2)
- Viario Urbano de Nivel 1 (U1)

- Viario Urbano de Nivel 2 (U2)
- Viario Rural Estructurante (R)
- La Red Tranviaria

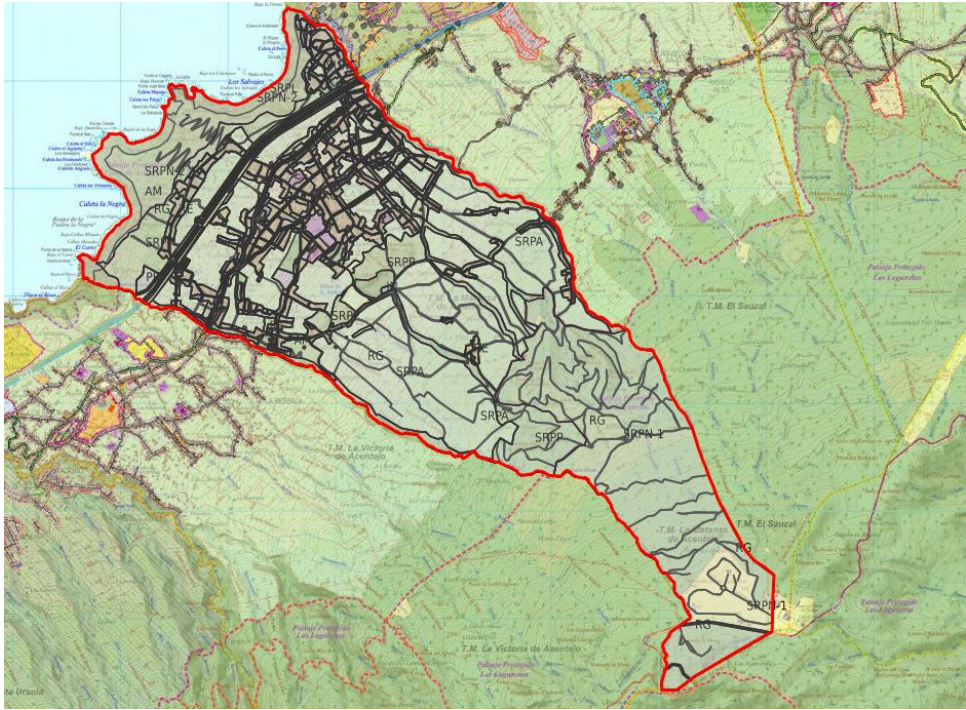
Los Espacios Estructurantes de Transportes incluyen:

- Aeropuerto Tenerife Norte
- Sistemas de Intercambiadores y Aparcamientos:
 - El PGO propone la realización de dos tipos de intercambiadores:
 - Intercambiadores principales (Padre Anchieta, Los Rodeos)
 - Intercambiadores de proximidad (Tejina, Las Canteras)
 - La oferta de aparcamientos propuesta por el PGO se clasifica en:
 - Aparcamientos en superficie
 - Aparcamientos localizados
 - Disuasorios
 - Rotatorios
 - Residenciales

LA MATANZA

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Adaptación Básica al D.L. 1/2000 de Plan General de Ordenación de La Matanza de Acentejo, publicado el 20/04/2004 en el BOC 075/04 y el 10/09/2003 en el BOP 114/03.

Figura 43. PGO de La Matanza de Acentejo



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

Dentro de la Memoria de Ordenación, el punto 1.3.7. Núcleos Urbanos del punto 1.3. “Situación General del Municipio” se hace un breve análisis de los núcleos del municipio.

En el núcleo “La Matanza” – “Guía” – “San Antonio” con respecto al Sistema de Transportes dice textualmente: “El crecimiento desmesurado de las necesidades de transporte mecanizado, debido en gran parte al elevado índice de motorización, y el excesivo uso del vehículo privado, ha supuesto un deterioro del ámbito ciudadano y una inversión del espacio público viario.

Para distancias de más de 2-5 km son imprescindibles medios mecanizados, sean públicos o privados. El transporte público, de mejor rendimiento unitario (espacio ocupado por personas transportada), es la alternativa más razonable, a vertebrar y favorecer en el sistema de transporte. Por el ámbito insular en que se sitúa el Municipio, descontando viajes externos (barcos y avión), la movilidad mecanizada pública se realiza mediante guaguas urbanas o suburbanas. De modo particular, el transporte público discurre principalmente por la TF-215 y la TF-217”.

En el núcleo urbano de “Jagre” se menciona que no existe transporte público, así como en el núcleo urbano de “Las Breñas.

Dentro de las reservas de suelo para Dotaciones, no hay ninguna reserva para infraestructuras del transporte.

En cuanto a los aparcamientos públicos dice lo que sigue:

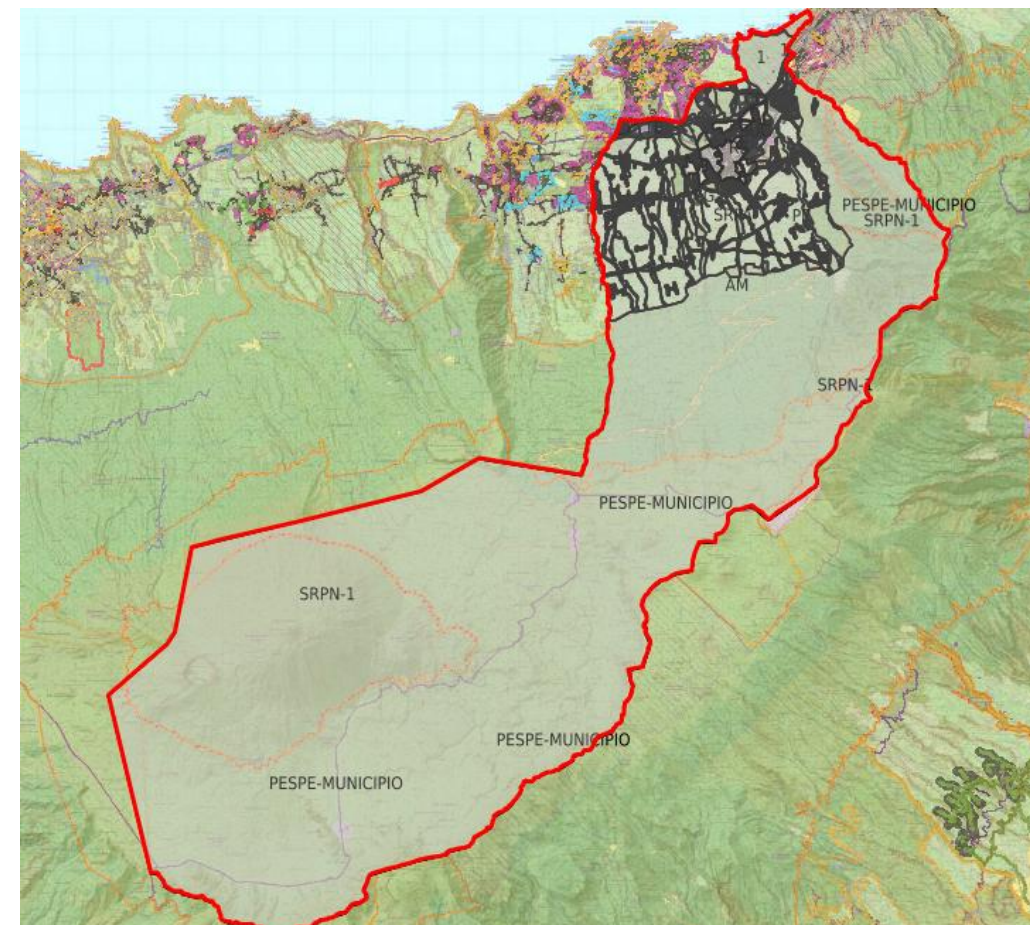
- En las vías públicas, en la medida en que se vayan transformando las calles de doble sentido de circulación en un único sentido, se liberará espacio en las mismas para destinarlo a esta finalidad. El número de plazas previstas es de 500 vehículos.
- En los espacios públicos, el desarrollo de los espacios libres y deportivo, y del cementerio municipal y sus correspondientes Proyectos, deberán contemplar la ejecución del espacio para aparcamientos. El número de plazas previstas es de 300 vehículos.
- En edificios públicos, el espacio clasificado como Comercial, frente al Mercadilla del Agricultor, deberá contener en su proyecto la ejecución de plazas de aparcamiento. El número de plazas previstas es de 200 vehículos.
- El espacio libre ubicado frente al Mercadillo del Agricultor deberá albergar en el subsuelo un estacionamiento público. El número de plazas previstas es de 75 vehículos.
- El espacio libre frente al Ayuntamiento deberá albergar en su subsuelo un estacionamiento público. El número de plazas previstas es de 150 vehículos.

Es todo lo que se menciona dentro del PGO en relación con el transporte y sus infraestructuras.

LA OROTAVA

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Modo Parcial de Adaptación Plena al D.L. 1/2000 de Plan General de Ordenación de La Orotava, publicado el 18/06/2004 en el BOC 117/04 y el 29/06/2004 en el BOP 089/04.

Figura 44. PGO de La Orotava



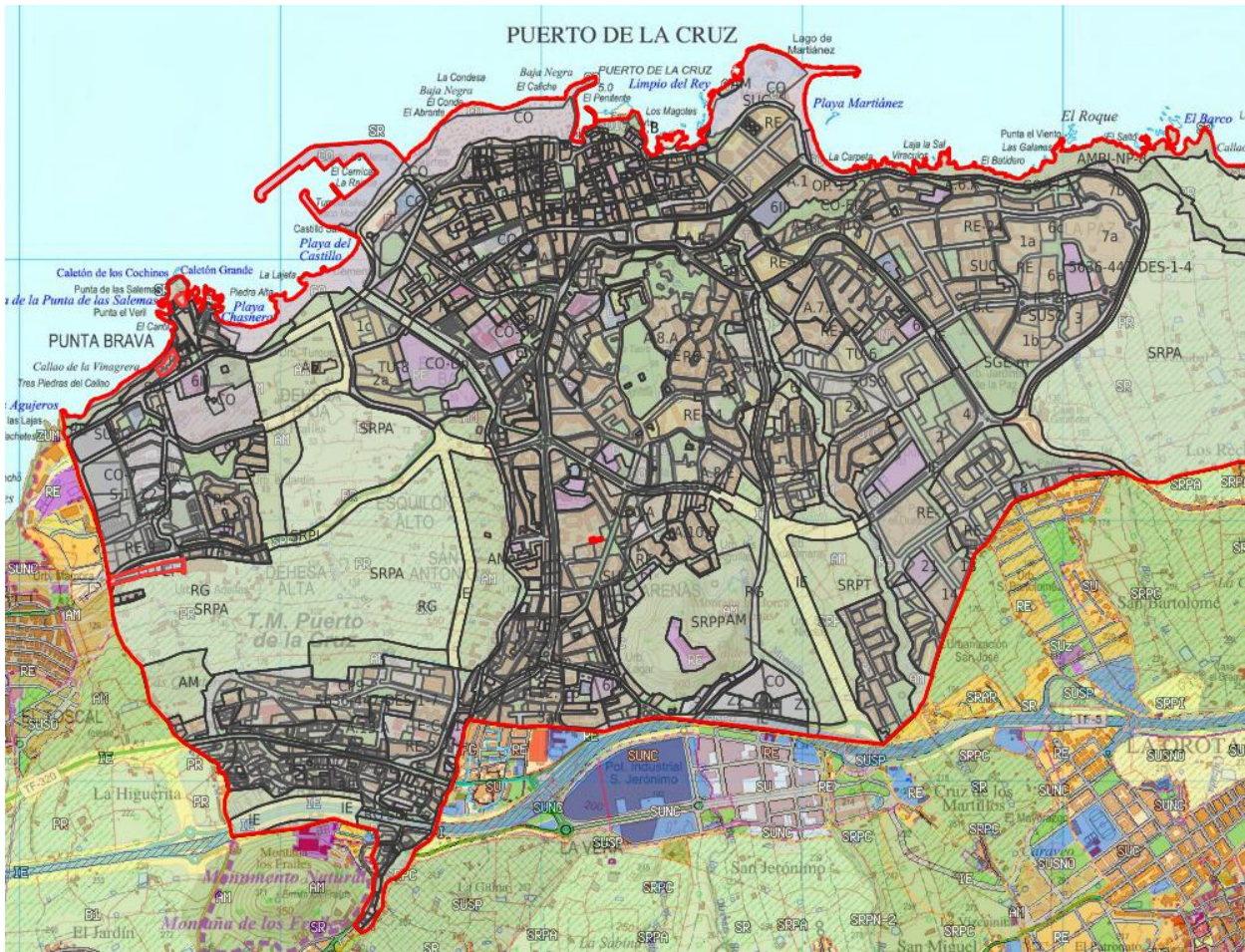
Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

La memoria urbanística no dice nada específico sobre transportes, tan solo ciertas alusiones a mejoras de la movilidad a través de mejores conexiones con los núcleos dispersos.

PUERTO DE LA CRUZ

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Plan General de Ordenación de Puerto de la Cruz, publicado el 13/11/2007 en el BOP 199/07.

Figura 45. PGO de Puerto de la Cruz



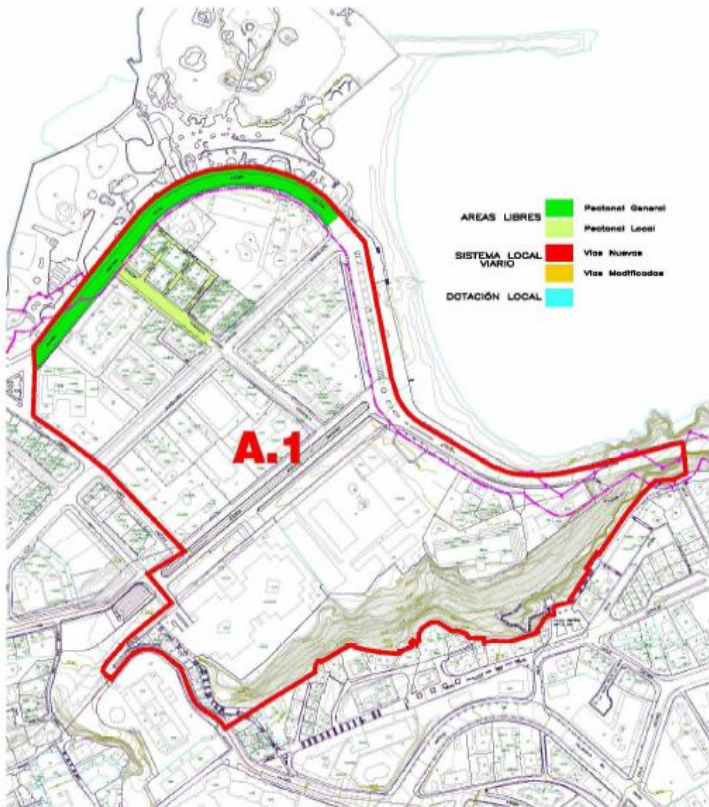
Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

El Plan General no hace alusión a los transportes, aunque sí delimita toda una red de áreas peatonales, tanto a través de áreas nuevas, relacionando los sistemas de parques y dotaciones, como el gran número que existen y crearán a través de áreas consolidadas al que le adjudican una especial complejidad que, en muchos casos, incluso se identifica y superpone a los sistemas locales.

La ejecución de los ejes peatonales que acompañan al viario Rambla está considerada conjuntamente con el viario rodado, dada la conexión entre ambos. En el resto de los casos, su estudio se hace conjuntamente con los sistemas locales en cada Ámbito o Sector, cuando se trate de suelo urbano. En el caso de suelo urbanizable, se señalarán las actuaciones peatonales por separado.

A modo de ejemplo se muestran dos zonas con futura peatonalización:

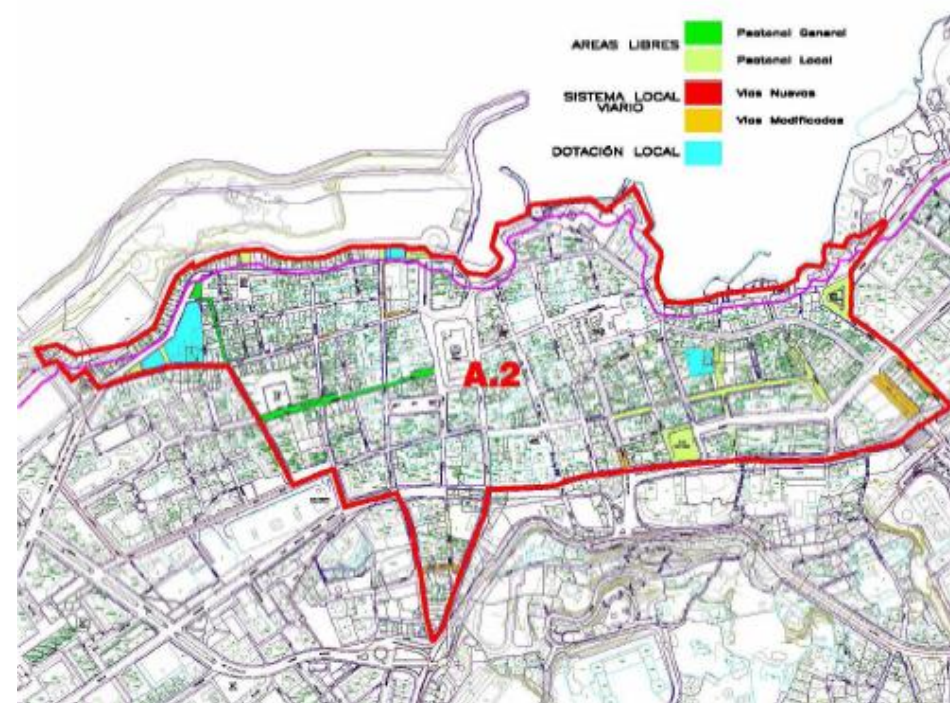
Figura 46. Sistemas locales y ejecución de dotaciones. Ámbito 1



Fuente: PGO de Puerto de la Cruz

- La Avenida de las Palmeras se encuentra ejecutada.
- (1) Paseo de Colón: Es necesario adaptarlo como área peatonal ejecutando obras de pavimentado.

Figura 47. Sistemas locales y ejecución de dotaciones. Ámbito 2



Está constituido por la Calle Puerto Escondido y Mazaroco. Las actuaciones estarán referidas a adaptar dichas calles al uso peatonal, con incorporación de pavimento y mobiliario urbano.

SISTEMA LOCAL PEATONAL Y ÁREA LIBRES

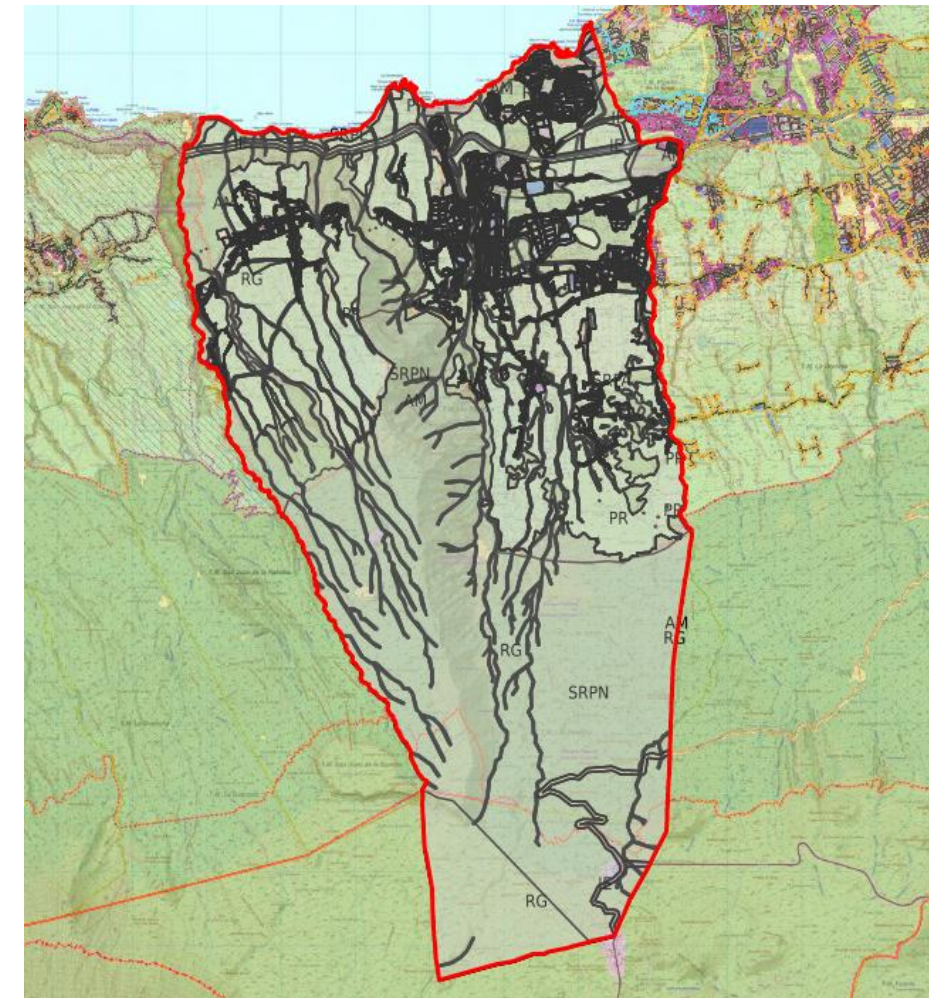
- Plaza de los Reyes Católicos: Se adecuará al uso peatonal.
- Diversas calles que se señalan en plano adjunto. Se trata de ordenarlas al uso peatonal. En algunas de ellas es necesario obtener el suelo afectado a tal fin.
- Plaza de la Constitución. Se adecuará al uso peatonal.
- Calle Mequinez y conexiones con el Parque Marítimo. Su definición está contemplada en el Plan Especial hecho al respecto y en el proyecto de urbanización que lo desarrolle. Su gestión será a cargo de Pamarsa.

Fuente: PGO de Puerto de la Cruz

LOS REALEJOS

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Modo Parcial de Plan General de Ordenación de Los Realejos, publicado el 14/10/2004 en el BOC 198/04 y el 25/10/2004 en el BOP 150/04.

Figura 48. PGO de Los Realejos



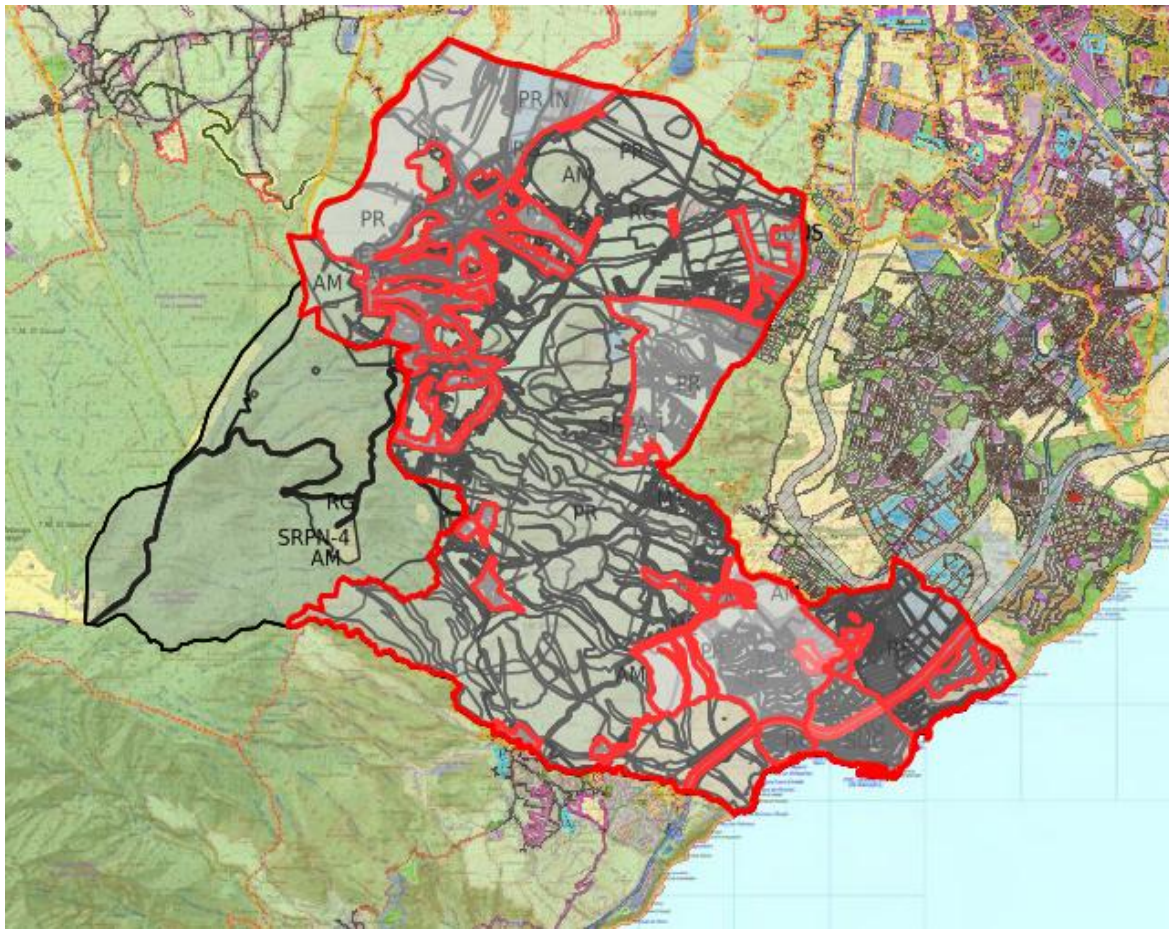
Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

En los documentos de la Adaptación de las NNSS al D.L 1/2000 no se dice nada acerca del transporte y sus infraestructuras.

EL ROSARIO

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Texto Refundido de las Normas Subsidiarias de El Rosario publicada el 10/01/1992 en el BOC 005/92.

Figura 49. PGO de El Rosario (T.R.)



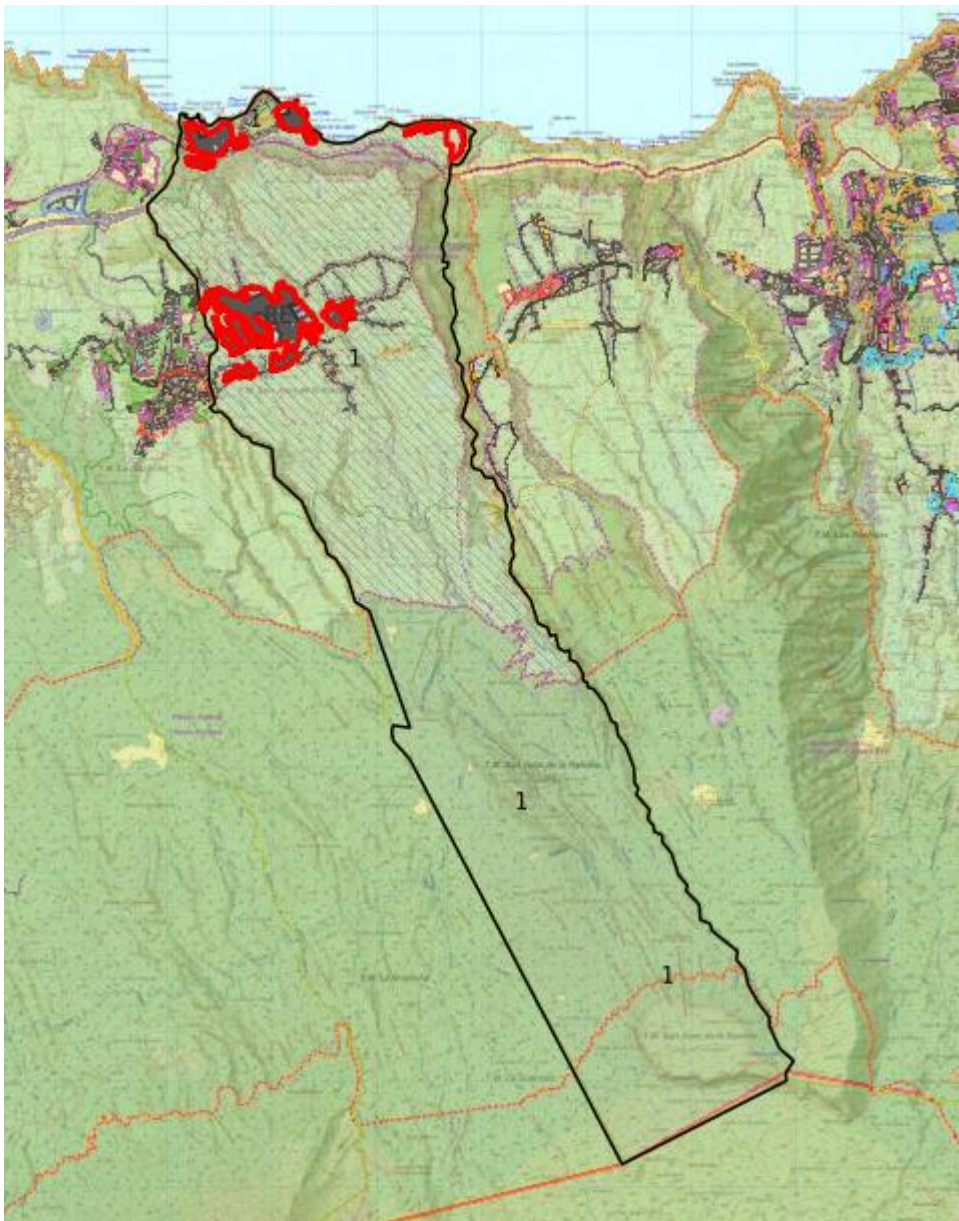
Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

No incluye políticas ni medidas específicas en materia de transportes.

SAN JUAN DE LA RAMBLA

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Modo Parcial de Adaptación Plena al D.L. 1/2000 de Plan General de Ordenación de San Juan de La Rambla, publicado el 08/03/2005 en el BOC 048/05.

Figura 50. PGO de San Juan de la Rambla



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

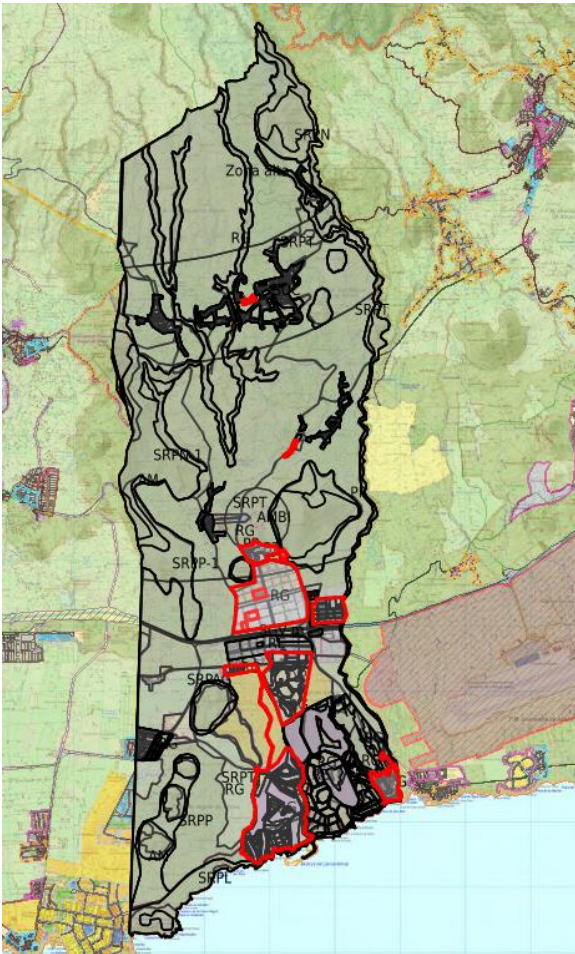
El PGO no recoge actuaciones específicas sobre el transporte, tan solo apunta que las vías insulares y el futuro corredor insular son/serán vías usadas para el transporte público y que dada la escasa población de los núcleos urbanos y la baja intensidad de tráfico no es necesaria, en la actualidad, la creación de carriles exclusivos para transporte público. Donde único sería interesante considerar esta posibilidad es en la TF-5, pues se trata de una vía cada vez más congestionada por el tráfico.

SAN MIGUEL DE ABONA

Estado de tramitación:

- PGO vigente: Texto Refundido de Aprobación Definitiva de Normas Subsidiarias de San Miguel de Abona publicado el 18/05/1987 en el BOC 63/87 y el 28/04/1987 en el BOP.
- Aprobación Inicial. Plan General de Ordenación Supletorio de San Miguel de Abona, marzo 2017.

Figura 51. PGO de San Miguel de Abona



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

Dentro de la memoria de ordenación, el punto 1.3 está dedicado a los Elementos Estructurantes Territoriales, destacando, entre otros, los siguientes:

- Tren del Sur
- Carril bici
- Las infraestructuras de transporte

Tren del Sur: El Tren atravesará el municipio de San Miguel, en dirección sureste – noroeste, proveniente del T.M. de Granadilla, discurriendo por suelo rústico, al aire libre, a partir del barranco de La Orchila. Posteriormente, atravesará el suelo urbano del núcleo de Las Chafiras, de manera soterrada, con trazado sensiblemente paralelo a la autopista TF-1, volviendo a salir a la superficie a la altura de Oroteanda Alta, antes de abandonar el T.M. de San Miguel.

Figura 52. Trazado del Tren del Sur a su paso por San Miguel



Fuente: P.G.O. Supletorio de San Miguel de Abona

Carril bici: Se incorporan carriles bici que permiten mejorar la accesibilidad de la zona alta, conectando los núcleos de San Miguel – Tamaide y El Roque, y en La Zona Litoral, interconectando los núcleos de Las Chafiras – Núcleo Turístico – Guargacho.

En San Miguel – Tamaide, centro administrativo del municipio, el carril bici recorre longitudinalmente este núcleo con El Roque, a través de las vías TF-65 y la TF-28, conectando a lo largo de su recorrido los nuevos espacios libres previstos en el interior de los núcleos.

En la Zona Litoral se crea un circuito a modo de anillo y se mantiene el trazado del carril bici previsto en el Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de San Miguel, el cual recorre longitudinalmente su zona costera.

Figura 53. Trazado propuesto de carril bici



Fuente: P.G.O. Supletorio de San Miguel de Abona

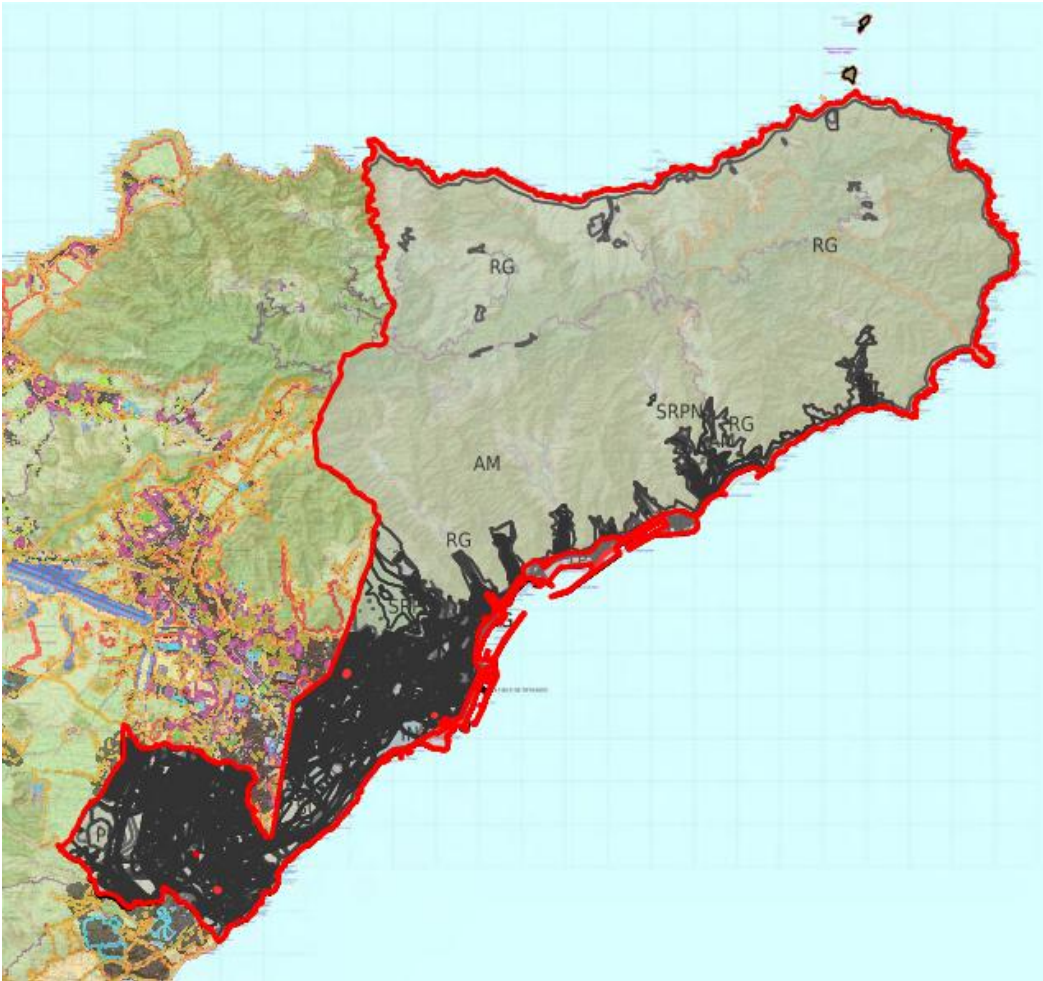
Infraestructuras de transporte: En la memoria de ordenación se hace un análisis de la movilidad en transporte público en el municipio de San Miguel, especificando que, en San Miguel, el 9% de los viajes motorizados se realizan en transporte público mientras que la oferta de transporte público a su paso por San Miguel se resume en un total de 7 líneas de guagua unidas a otras dos líneas que atraviesan el corredor insular de la TF-1.

Con respecto al aparcamiento se enumeran los principales problemas relativos al aparcamiento.

SANTA CRUZ DE TENERIFE

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Texto Refundido de la Adaptación Básica de Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife, publicado el 10/02/2006 en el BOC 029/06.

Figura 54. PGO de Santa Cruz de Tenerife

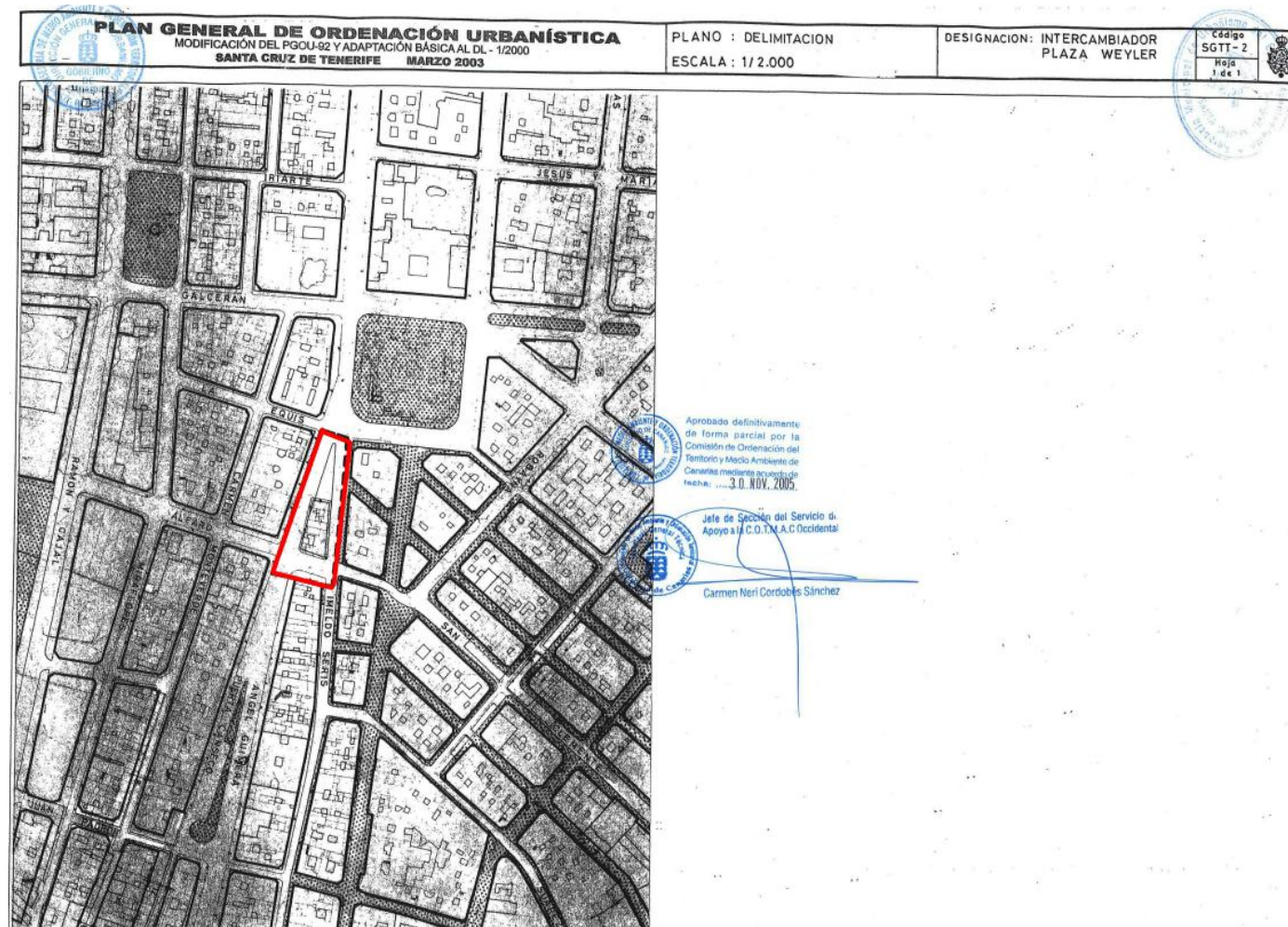


Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

Es en el Documento Normativo (capítulo 7. Uso Dotacional para las comunicaciones) es en donde se incluyen las Disposiciones Generales para los espacios sobre los que se desarrollan los movimientos de las personas y los vehículos de transporte (red viaria), así como los que permitan la permanencia de éstos estacionados (aparcamientos públicos).

Mientras, en el Fichero de los Sistemas Generales, ya se incluía la localización del Intercambiador Urbano de la Tres de Mayo, además de otro Intercambiador en la Plaza de Weyler.

Figura 55. Sistema General Terminal Transporte. Intercambiador Plaza Weyler



Fuente: PGO de Santa Cruz de Tenerife

Con respecto al sistema viario, de entre las principales vías que se incluyen en el Fichero de Sistemas Generales (Sistema General Viario), cabe destacar:

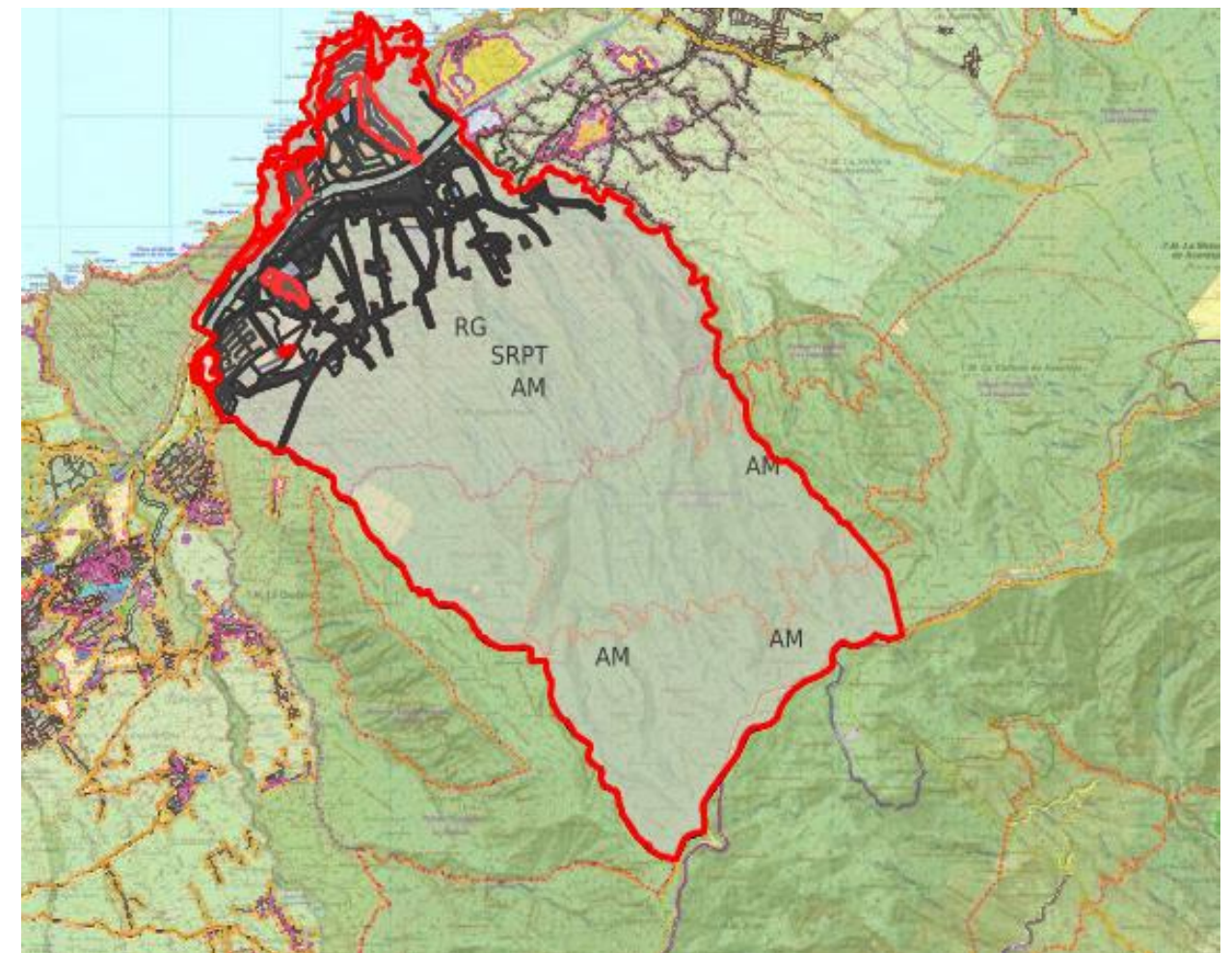
- Vía Cornisa
- Autopista enlace Norte - Sur

SANTA ÚRSULA

Estado de tramitación:

- Aprobación Definitiva Parcial del Plan General de Ordenación de Santa Úrsula, publicada el 02/06/2005 en el BOC 107/05 y el 17/06/2005 en el BOP 98/05.
- Aprobación Inicial, octubre 2008.

Figura 56. PGO de Santa Úrsula



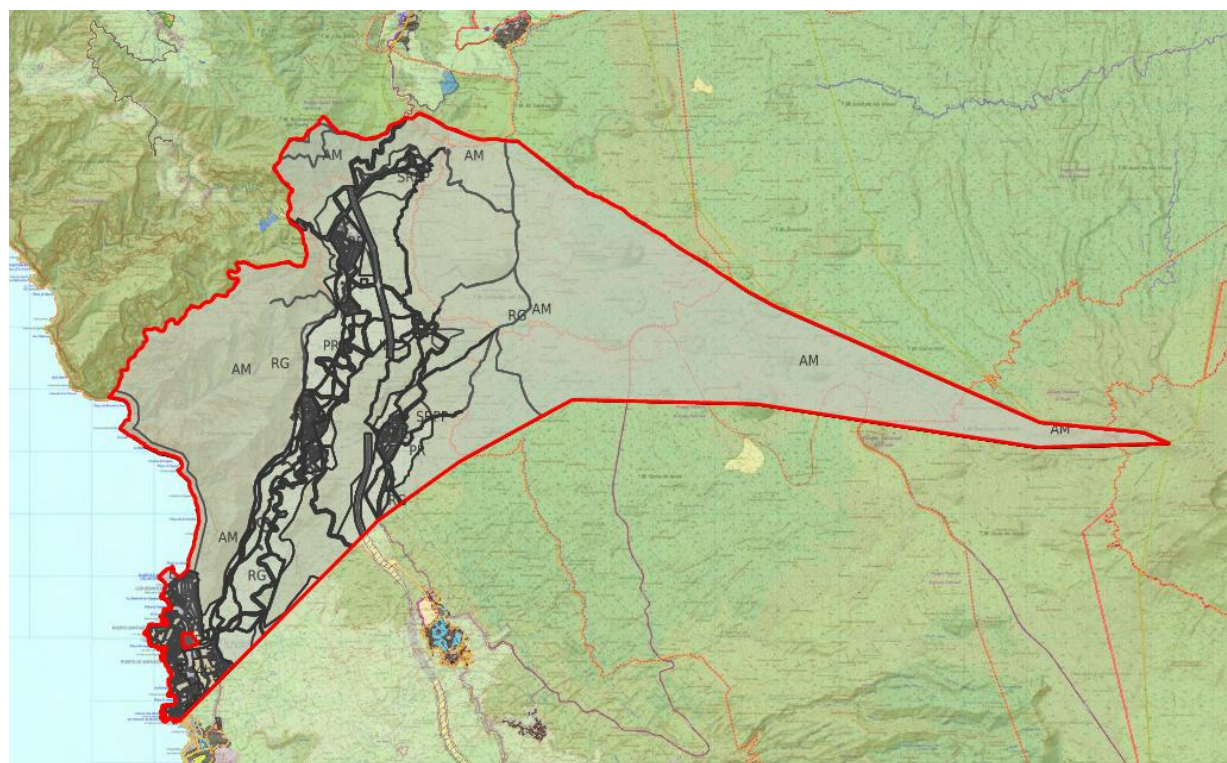
Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

Con respecto al transporte, el PGO determina que hasta que no se redacte el Plan Territorial Especial de Transporte a que hace referencia la Directriz 102, no se preverán reservas de suelo específicas, excepto las necesarias para grandes aparcamientos públicos, pero no se detalla dónde.

SANTIAGO DEL TEIDE

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Modo Parcial de Adaptación Plena de Plan General de Ordenación de Santiago del Teide publicado el 26/08/2005 en el BOC 168/05.

Figura 57. PGO de Santiago del Teide



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

En la Memoria de Ordenación Estructural, incluye un apartado denominado 'El sistema de movilidad territorial' en el que establece que las intervenciones se centran en diversas categorías viarias, diferenciando entre aquellas que tienen como objeto la movilidad general de las que deben de soportar la movilidad local. Al mismo tiempo, se han definido diversas categorías de caminos rurales, en función de su conectividad territorial y de su aptitud para recorridos territoriales con finalidades diversas.

El sistema de movilidad territorial o general se compone de:

- El anillo insular.
- La red de carreteras.
- La red principal de caminos.
- Las redes de calles principales de los núcleos urbanos.

Con respecto al anillo insular el Plan especifica que su construcción ha de suponer una considerable mejora para la accesibilidad del municipio, reduciendo el tiempo en relación al norte y al sur de la isla y aumentando considerablemente la seguridad en relación a los municipios vecinos del norte, con la construcción del túnel de Erjos. Asimismo, ha de liberar las carreteras locales del actual paso a través, en los desplazamientos entre los municipios del norte y las áreas costeras del oeste y sur, que en los últimos años han aumentado considerablemente su intensidad.

El sistema de movilidad local se compone, a su vez, de:

- Las redes locales de calles correspondientes a cada núcleo urbano o rústico.
- Los caminos rústicos no integrados en la red general.

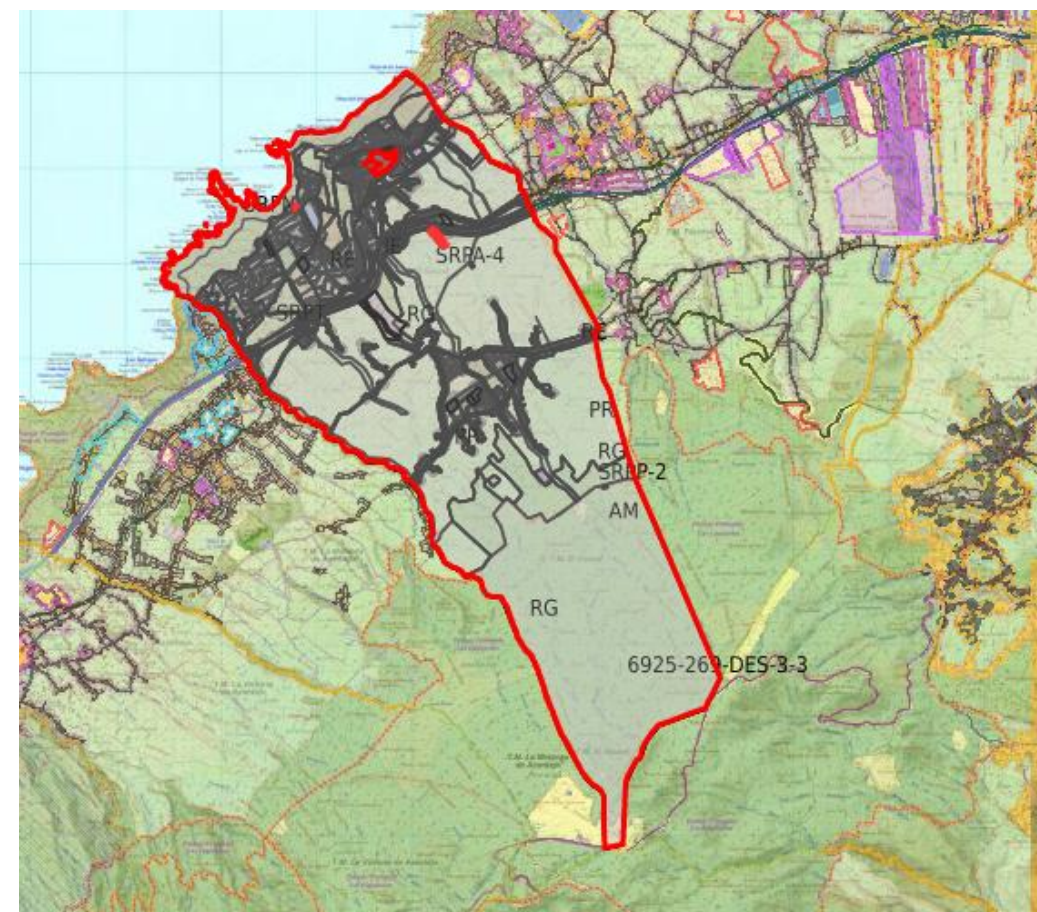
Además, en el Plan se indican las 'medidas concretas contenidas en el Plan General' en donde, para las Unidades Ambientales del Valle, Arguayo, Manchas y Valle de Arriba, se describen algunos problemas, haciendo referencia a una "insuficiencia de la red de carreteras para absorber el tráfico insular Norte-Sur, que se intensifica progresivamente en el municipio. Este problema tiene mayor incidencia si se tiene en cuenta el paso de la carretera por los núcleos urbanos.

La discusión sobre el anillo insular a su paso por Santiago del Teide hace referencia a este problema, teniendo en cuenta la vulnerabilidad del territorio que debe atravesar en este municipio, así como la necesidad que esta obra suponga una importante mejora en la accesibilidad de los núcleos urbanos de estas unidades ambientales".

EL SAUZAL

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Plan General de Ordenación de El Sauzal por Pleno COTMAC el 01/10/2010, publicado el 21/12/2011 en el BOC 249/11.

Figura 58. PGO de El Sauzal



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

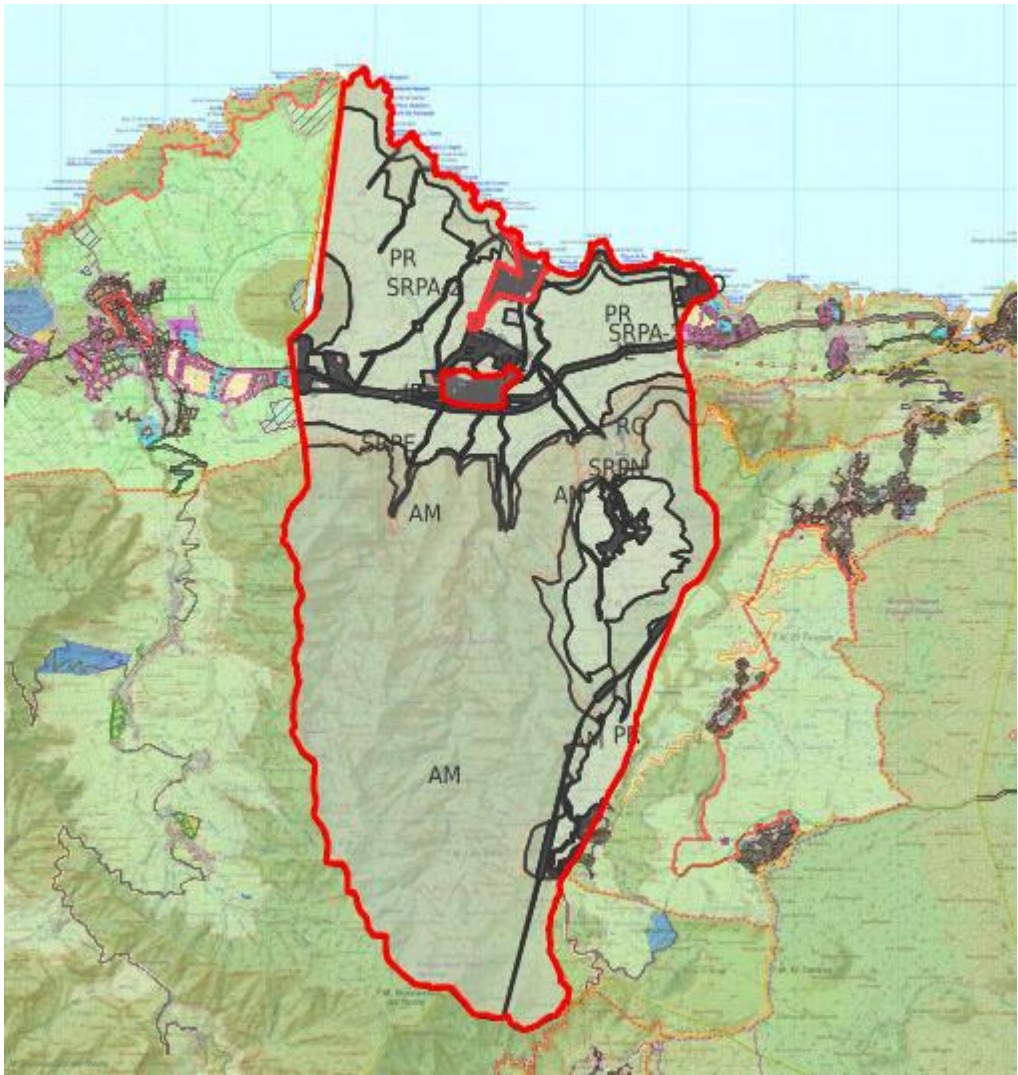
En el Documento de Ordenación existe un apartado específico de accesibilidad en donde se hace un repaso por la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación y el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995.

Se indica que la ordenación del Plan cumple con los parámetros establecidos en la legislación anterior, salvo en pequeñas porciones de sectores de suelo urbanizable 4, 9 y 12 y en la unidad de actuación 17.2.

LOS SILOS

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Plan General de Ordenación de Los Silos por Acuerdo COTMAC 30/06/2004, publicado el 22/09/2004 en el BOC 184/04. Adaptación básica de las Normas Subsidiarias de planeamiento al Decreto Legislativo 1/2000.

Figura 59. PGO de Los Silos



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

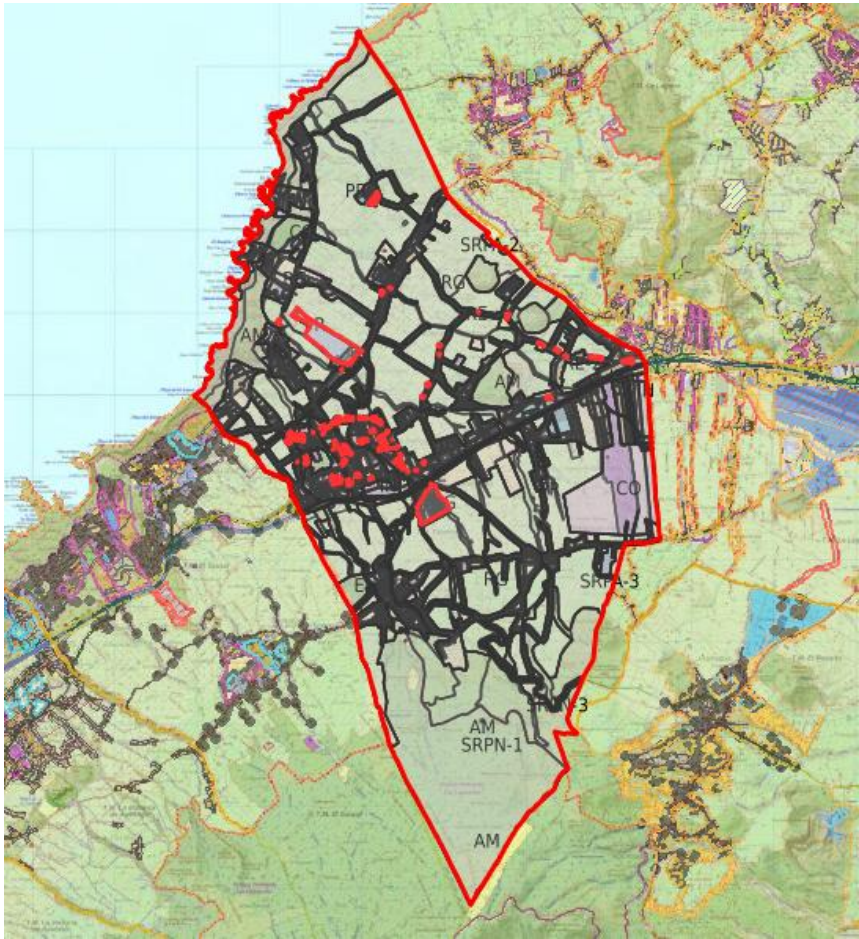
No incluye políticas ni medidas específicas en materia de transportes.

TACORONTE

Estado de tramitación:

- Aprobación Definitiva de Adaptación Básica al D.L. 1/2000 del Plan General de Ordenación de Tacoronte por Acuerdo COTMAC el 05/11/2003, publicado el 14/07/2006 en el BOC 136/06.
- Avance del Plan General, junio 2005.

Figura 60. PGO de Los Silos



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

En el punto 5.3 de la Memoria de Ordenación, Sistema de Dotaciones y Espacios Libres, se hace referencia al eje rotacional del continuo urbano casco de Tacoronte Los Naranjeros, que une entre sí el parque urbano del casco con el complejo dotacional de El Cantillo, que integraría dotaciones de varios tipos y con el parque deportivo de la montaña de Los Naranjeros. Por encima de la TF-5, este eje proseguiría para conectar con la piscina municipal y el campo de golf; de este modo, un recorrido peatonal de algo más de 3 kilómetros a cota uniforme permitiría desplazarse entre las principales dotaciones deportivas y de espacios libres del municipio.

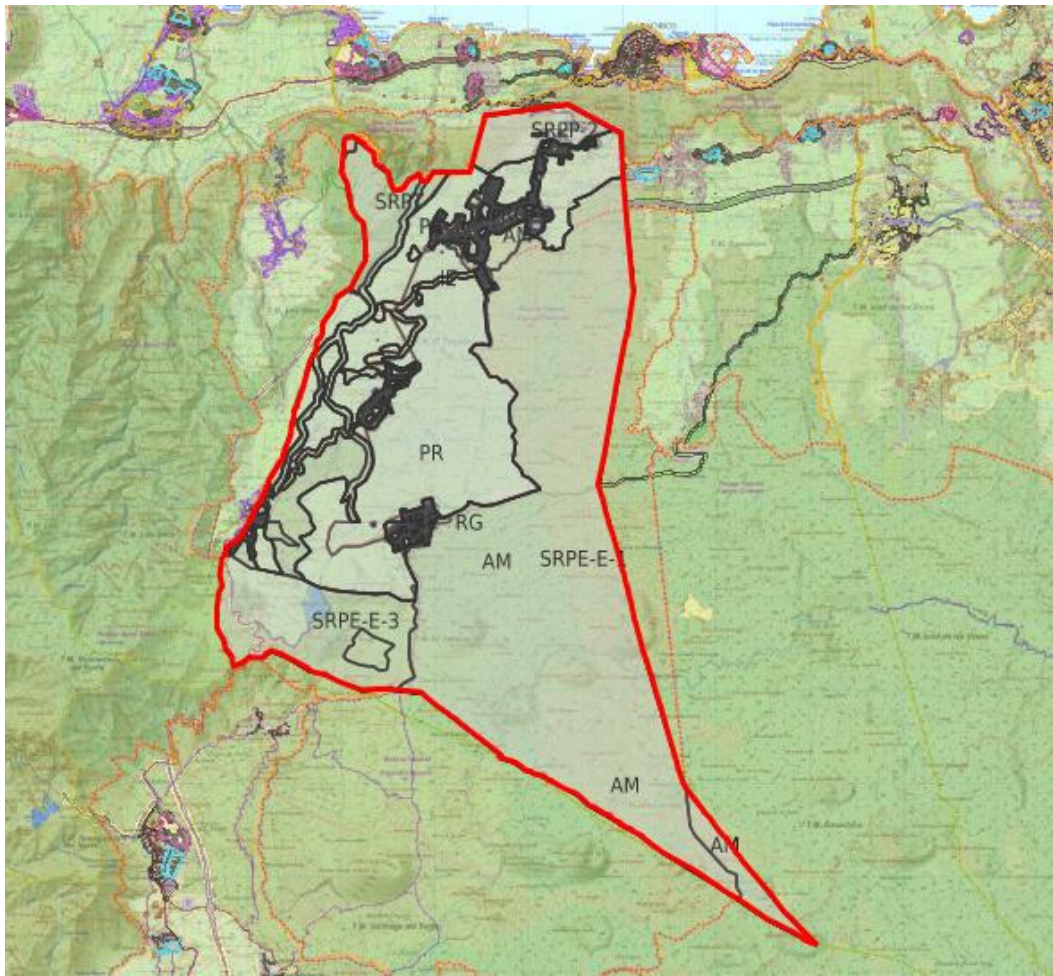
También en sentido transversal a la pendiente se propone el acondicionamiento de la carretera Aguagarcía - Barranco de Las Lajas como eje peatonal, carril bici, etc., que una las dotaciones ubicadas en los dos núcleos y permita su utilización complementaria.

EL TANQUE

Estado de tramitación:

- Aprobación Definitiva de Normas Subsidiarias de Planeamiento de El Tanque, publicado el 25/08/2000 en el BOP 102/00 y el 15/02/1999 en el BOC 020/99.
- Aprobación Provisional, abril 2008.

Figura 61. PGO de El Tanque



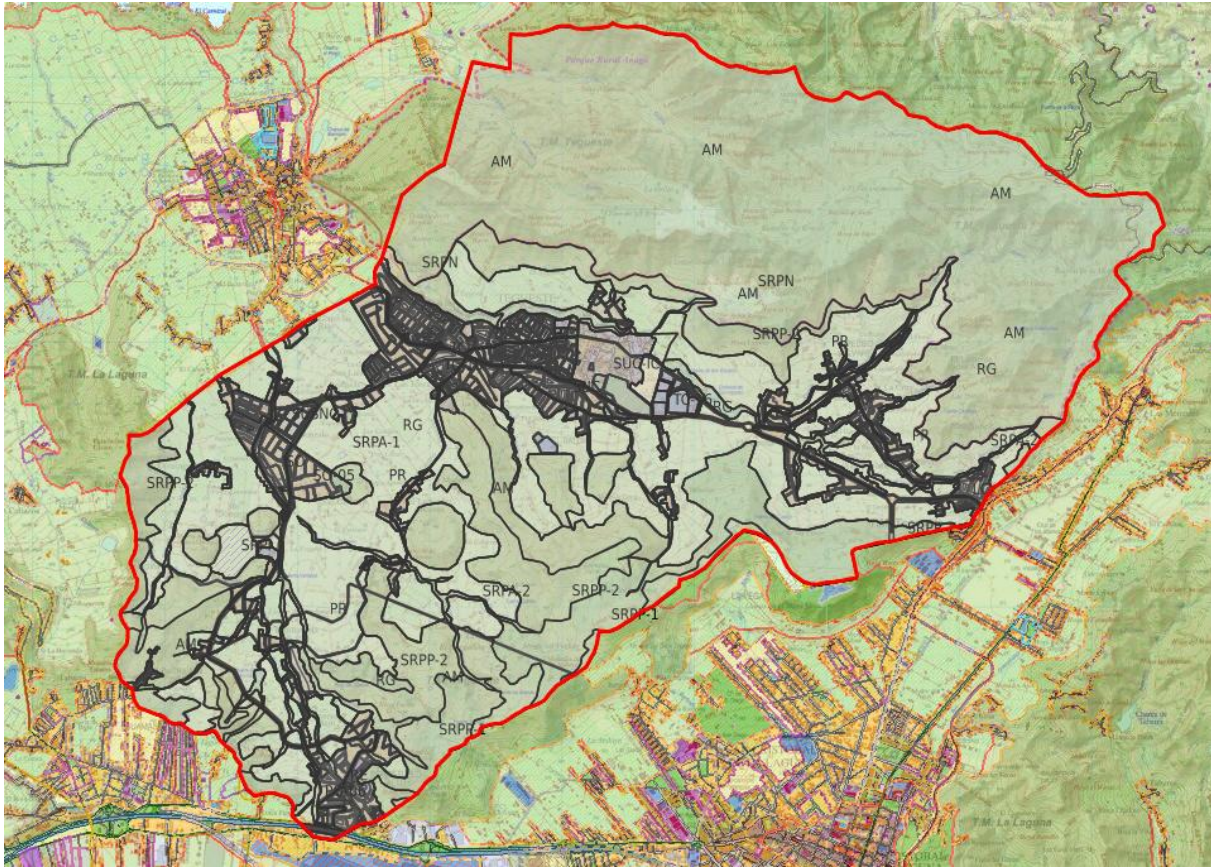
Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

No incluye políticas ni medidas específicas en materia de transportes.

TEGUESTE

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva de Plan General de Ordenación de Tegueste, publicado el 03/12/2014 en el BOP 158/14.

Figura 62. PGO de Tegueste



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

EL PGO incluye un Estudio Municipal de Movilidad (Documento 10) donde se incluye, en una primera fase (Fase 1), un análisis y diagnóstico de:

- La Movilidad
- Viario y aparcamientos
- Transporte público
- Modos No Motorizados

Del mismo se extraen algunas de las siguientes conclusiones:

- De los viajes mecanizados, el 84% se realiza en vehículo privado y sólo el 16% en transporte público, representando éste un 12% del total de viajes, valor similar a la media insular.
- Los estudios son el principal motivo de los que realizan el viaje a pie, un 30% aproximadamente.
- El 80% de los viajes que se realizan con motivo trabajo se realizan en coche y más del 50% de los viajes que se realizan en coche tienen como motivo el trabajo. En resumen, para ir a trabajar se utiliza el coche y si se dispone de coche se utiliza básicamente para ir a trabajar.

- Los residentes de Tegueste que estudian y trabajan en el mismo municipio son casi el 70% del total. El 30% restante lo hacen en otros municipios, sobre todo en La Laguna.

En la segunda fase (Fase 2) se incluye el Plan de Movilidad Municipal en donde se plantean las actuaciones en materia de movilidad. Las propuestas se describen por zonas:

- Propuestas para la zona El Portezuelo – El Socorro.
- Propuestas para la zona Tegueste Casco.
- Propuestas para la zona Pedro Álvarez – Las Canteras.

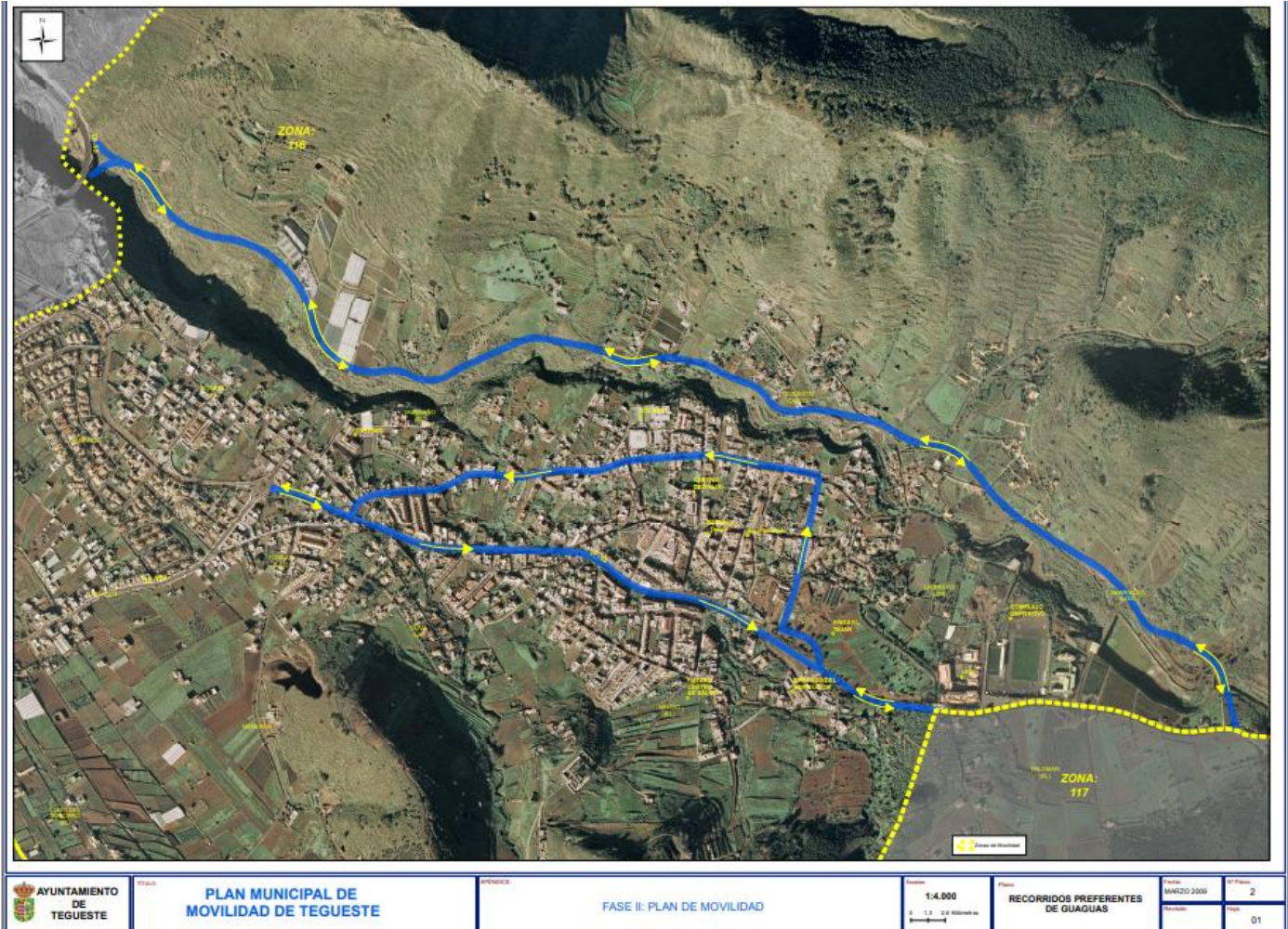
De manera general, se pretende:

- En la zona Tegueste Casco:
 - Reordenación del viario interno del casco, donde el peatón gane el protagonismo frente al vehículo privado.
 - La variante Norte del Casco y la conexión con la vía de circunvalación de La Laguna, tienen papeles fundamentales en la eliminación del tráfico de paso a través del casco, para permitir la reconversión del viario local, incluyendo la TF-13 favoreciendo el uso de otros medios de transporte y como espacio de relación.
- En las zonas de El Portezuelo – El Socorro y Pedro Álvarez – Las Canteras:
 - Se tratará de ordenar los accesos a la red urbana básica, limitando los accesos desde nuevas vías a la TF-154 y reordenando los existentes, eliminando aquellos que puedan tener acceso por más de un lugar. Asimismo, se propone la ordenación de los sentidos, intentando que las vías sean generalmente de único sentido cuando la sección disponible sea escasa con un diseño que obligue a la disminución de la velocidad en las zonas residenciales contribuyendo a mejorar la seguridad y las características ambientales.

Adicionalmente, se especifica que el Plan de Movilidad, para que llegue a ser una realidad, requiere de una serie de fases de ejecución:

- Fase I. Transformación de la TF-13 en travesía
- Fase II. Reordenación de sentidos y potenciación de vías de transporte colectivo. Reordenación de vías urbanas principales (básicas) en zonas 30 en todas las zonas de movilidad
- Fase III. Creación de áreas de coexistencia en el Casco. Mejora de itinerarios peatonales y ejes de preferencia bus-vecinos.
- Fase IV. Creación de la Variante Norte
- Fase V. Transformación de la TF-13 en calle de coexistencia

Figura 63. Recorridos preferentes de guaguas



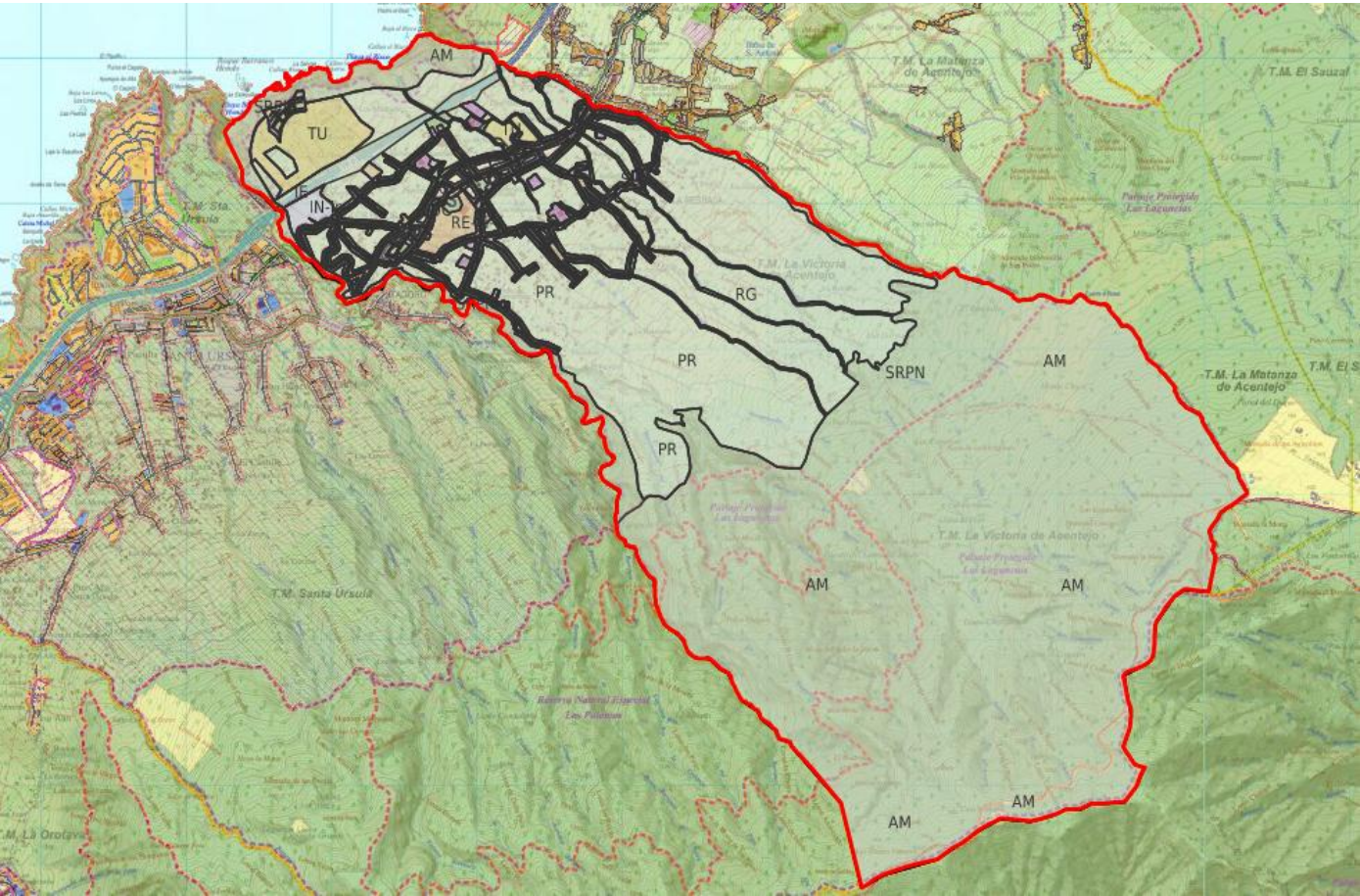
Fuente: Estudio Municipal de Movilidad de Tegueste

LA VICTORIA DE ACENTEJO

Estado de tramitación:

- Aprobación definitiva de Normas Subsidiarias de La Victoria de Acentejo, publicado el 07/06/1991 en el BOC 076/91.
- Aprobación Inicial, julio 2006.

Figura 64. PGO de La Victoria de Acentejo



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

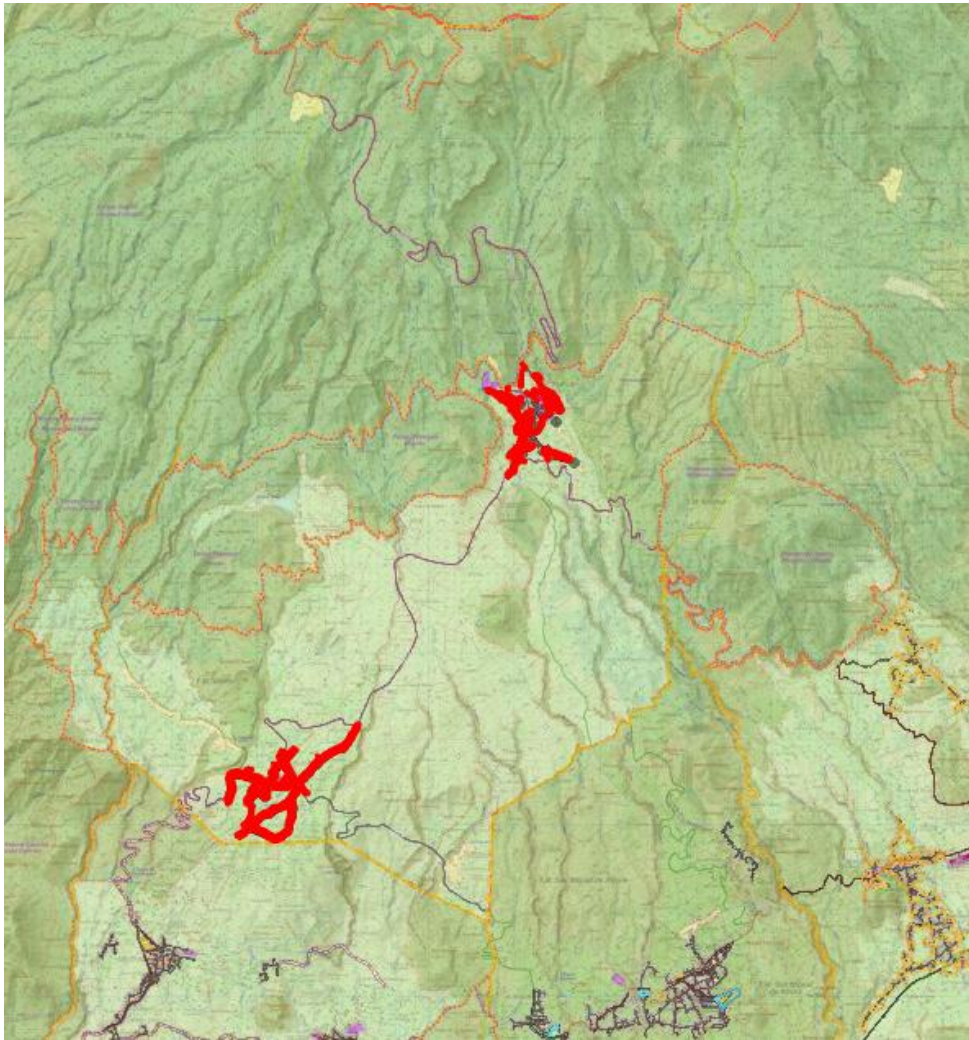
No se dice nada específicamente sobre transportes en el documento.

VILAFLOR

Estado de tramitación:

- Aprobación Definitiva de Normas Subsidiarias de Vilaflor publicado el 27/07/1998 en el BOC 093/98 y el 17/03/1999 en el BOP 033/99 (628).
- Adaptación al Texto Refundido de la LOTC-LENAC y Directrices. Aprobación inicial. 2006.

Figura 65. PGO de Vilaflor



Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

En la Memoria de Información, no se dice de manera específica acerca del transporte, tan solo hace alusión a las principales vías en el apartado 7.1.3.1. (Infraestructura viaria), que son la TF-21, TF-51 y la TF-563, para posteriormente establecer un nuevo sistema general viario (SGV-m-6) que comunica la TF-51 y la TF-563.

En el siguiente apartado, 7.1.3.2. (Infraestructuras de servicios) no hay ninguna que haga alusión al transporte. Lo mismo ocurre con los equipamientos comunitarios.

Por último, hay un cuadro de usos sobre Suelo Rústico, donde se determina en cada uno de los Suelos Rústicos las actuaciones autorizadas, autorizables o prohibidas. En general, las infraestructuras lineales para la Movilidad y las no lineales de Transporte están prohibidas.

8.8 Planes Sectoriales

Existen documentos de planificación estrictamente sectorial como es el caso del Plan Estratégico de Transportes de Canarias (PETCAN) que expone las actuaciones previstas por el Gobierno de Canarias en materia de transportes.

8.8.1 Plan Estratégico de Transportes de Canarias

El Plan Estratégico de Transportes fue redactado en el año 2006 y aprobado por el Gobierno en el año 2007. La misión del Plan Estratégico de Transportes de Canarias (PETCAN), de ámbito regional, consiste en:

- Contribuir al desarrollo, articulación y optimización de los tres elementos que configuran la oferta multimodal de transportes (infraestructuras, servicios y sector productivo).
- Contribuir a la mejor ordenación de las demandas de movilidad de viajeros y mercancías.
- Contribuir, en consecuencia, a que la oferta multimodal de transportes atienda a las demandas de movilidad en condiciones apropiadas de calidad y de coste y con una perspectiva sostenible a medio y largo plazo.

En cuanto a los Objetivos asociados a esa Misión del PETCAN, son los que siguen:

- Alcanzar una configuración del sistema intermodal de transportes del Archipiélago de modo que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida de:
 - La sociedad canaria, sus intereses y sus proyectos.
 - El espacio económico y comercial canario, su funcionamiento y su inserción en el mercado nacional y en el mercado único europeo.
- Asegurar que las demandas de movilidad de la población son atendidas de forma suficiente y sostenible:
 - Mejorando y equiparando las condiciones de accesibilidad de todos los habitantes de Canarias a las redes y a los sistemas de transporte.
 - Reduciendo el consumo de recursos y la generación de costes externos y de impactos medioambientales por causa de la movilidad, mediante el fomento de los modos públicos colectivos y la disuasión del uso del vehículo privado.
 - Impulsando la integración operacional de los sistemas públicos de transporte, hasta lograr su percepción como sistema único de prestaciones al servicio de los usuarios.
 - Asegurar unas condiciones funcionales y económicas de calidad, para la conexión de todos los territorios del Archipiélago entre sí, con la Península y con otros espacios geográficos de interés para Canarias.
 - Impulsar la configuración y consolidación de las Islas Canarias como Plataforma Logística Tricontinental, para el movimiento de mercancías y la prestación de servicios asociados con ellas.

Las propuestas del PETCAN diferencian entre movilidad exterior, de las islas con el exterior, mientras que la movilidad interinsular y dentro de cada isla se incluye como “Actuaciones en relaciones interiores”, en el cual se engloban los diferentes modos de transporte y sus relaciones.

Para el presente PIMSIT interesan los siguientes:

Transporte interior terrestre público

Incluye tres programas con diferentes actuaciones en el ámbito del transporte interior terrestre:

- a) Mejora de los Servicios y de los Precios; para ello se deberá:
 - Disponer una oferta de Servicios de Transporte Público acorde con las necesidades de la población y de las actividades económicas y acorde con los objetivos del PETCAN.

- Implantar la adecuada oferta de Servicios y crear los instrumentos necesarios para su actualización periódica.

Las Actuaciones incluidas en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Público, son:

- Optimización e Implantación de nuevos Mapas de Servicios.
 - Redefinición del Sistema de Precios y de sus Convenios.
 - Incorporación de nuevos recursos financieros.
 - Transporte Público en áreas de demanda reducida.
 - Sistemas de Gestión de Flota.
 - Sistema Integral de Información y Comercialización (Billete Único).
- b) Ordenación y Consolidación del Sector Productivo, que pretende mejorar los recursos de producción de las empresas sin merma de su capitalización.

La Actuación incluida en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Público, es:

- Ayudas a la renovación de Flotas.

c) Reapreciación de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas

Pretende:

- Disponer de las Infraestructuras e Instalaciones adecuadas para soportar los requerimientos del transporte público de Viajeros.
- Optimizar las inversiones en Infraestructuras e Instalaciones de transporte público con arreglo a los requerimientos de la demanda.

Las Actuaciones incluidas en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Público, son:

- Intercambiadores Centrales de Transporte Interurbano-Urbano.
- Accesibilidad a Intercambiadores Modales Centrales.
- Intercambiadores de proximidad (Paradas y puntos de trasbordo).
- Accesibilidad para Personas de Movilidad Reducida.
- Creación de Carriles-Bus en accesos a núcleos principales.
- Sistema de Capacidad Intermedia en accesos a Las Palmas de Gran Canaria.
- Sistema de Capacidad Intermedia en accesos a Santa Cruz de Tenerife.
- Implantación de Sistemas de Información en "tiempo real".
- Apoyo a Sistemas Locales.

Transporte interior terrestre privado

Incluye cuatro programas.

- a) Acciones institucionales y de incentivación.

Pretende:

- Mejorar la seguridad de las carreteras, desde el punto de vista del diseño, equipamiento y señalización.
- Crear de una herramienta técnica en constante actualización, para la planificación de obras y prevención de accidentes de tráfico.

La Actuación incluida en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Privado, es:

- Auditorías de Calidad y Seguridad vial.

b) Ordenación y consolidación del Sector Productivo

Pretende:

- Consolidar y fortalecer la calidad, la capacidad productiva y la competitividad del Sector del Transporte de Viajeros y de Mercancías por carretera.
- Sanear y potenciar las estructuras y la competitividad del Sector.

Las Actuaciones incluidas en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Privado, son:

- Condiciones de acceso al Transporte Discrecional de Viajeros.
- Eliminación de restricciones a los transportistas de ámbito canario.
- Centro de Formación del Transporte y de los Transportistas.
- Ayudas financieras a la concentración operacional.
- Ayudas financieras a la inversión.
- Modernización y agilización administrativa.

c) Infraestructuras, instalaciones y sistemas

Pretende:

- Disponer de las Infraestructuras e instalaciones adecuadas para soportar los requerimientos del transporte de Viajeros y de Mercancías.
- Optimizar las inversiones en Infraestructuras e Instalaciones de transporte privado con arreglo a los requerimientos de la demanda.

Las actuaciones incluidas en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Privado, son:

- Cierre Oeste de los anillos insulares, en Gran Canaria y Tenerife.
- Mejora de equipamiento y seguridad en carreteras de Islas no capitalinas.
- Tratamiento de Travesías urbanas.

d) Normativa y planeamiento

- El Programa de Normativa y Planeamiento pretende dar el apoyo jurídico que precisen otras Actuaciones en el mismo Ámbito (Acciones Institucionales y Ordenación del Sector Productivo).
- La Actuación incluida en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Privado, es:
- Apoyo a Acciones Institucionales y Ordenación del Sector Productivo.
- Apoyo a Redes y Sistemas Locales.
- Red de Centros de Transporte y Actividades Logísticas.

8.9 Conclusiones

La aprobación de la **Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias** ha supuesto un giro en el sistema hasta entonces vigente, sustentado en el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se había aprobado el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

Con este nuevo marco legislativo, se han producido enormes cambios en los instrumentos de ordenación general: las Directrices de Ordenación general han sido derogadas y el Plan Insular de Ordenación de Tenerife ha tenido que ser completamente revisado, de tal forma que se han suprimido un número elevado de sus disposiciones, otras han tenido que ser trasladadas dentro del propio documento y otro 5% de las mismas han sufrido correcciones.

Por tanto, las actuaciones que serán objeto de análisis en el presente Plan cuentan con un marco jurídico, en cierta medida, abierto desde el punto de vista de la viabilidad de dichas actuaciones en cuanto a su implementación. De este modo, la LSENPC ha introducido importantes novedades en el planeamiento y, en general, ha dotado a la planificación territorial de mayor flexibilidad con respecto a actuaciones que no hayan sido consideradas en los instrumentos de planeamiento. Así, la nueva regulación permite incluso que, con carácter excepcional, sea posible la aprobación de determinados proyectos de interés insular que puedan tener por objeto la ejecución de infraestructuras que no se encuentren en las determinaciones de los planes.

Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

El PIOT se acerca a la realidad insular y parte de un análisis de los diferentes aspectos que inciden en la organización y funcionamiento de la sociedad y economía isleña, teniendo en cuenta los asentamientos de la población, los diferentes usos del territorio y la conexión de éstos entre sí para establecer el modelo de ordenación a aplicar.

Se establecen dos niveles de modelo de ordenación, a nivel insular y a nivel comarcal para cada una de las comarcas.

El modelo Viario y de Transportes está basado en un anillo insular con derivaciones radiales en sentido costa-cumbre. En los corredores insulares se señala que se priorizará la integración del tráfico viario y el transporte colectivo, en plataforma exclusiva o no.

En cuanto al modelo de ordenación a nivel comarcal se detallan con bastante precisión los núcleos urbanos, su jerarquía y funcionalidad, así como la infraestructura viaria de conexión comarcal y con el resto de la isla, su tipología y trazado aproximado. No se mencionan otras infraestructuras de transporte ni otros aspectos relacionados con la movilidad salvo alguna mención puntual a equipamientos de primer nivel como aeropuertos y puertos y otras a escala muy inferior como la peatonalización del casco de Santa Cruz.

Planes Generales de Ordenación

En relación a los PGO, en general, la referencia a aspectos del transporte y movilidad es muy escasa. En todos los planes se planifica la estructura viaria y, sólo en algunos casos, se menciona la reserva de suelo para aparcamientos localizados y determinaciones respecto al transporte público y/o reserva de suelo para ello.

Plan Territorial Especial de Ordenación del Viario del Área Metropolitana

En el documento no se detallan propuestas ni determinaciones referidas a la consecución de los objetivos pretendidos referentes al transporte más allá de la infraestructura, en concreto:

- Garantizar la conectividad con las redes de transporte público con el fin de garantizar la consecución de un modelo de ordenación multimodal.
- Se deberán establecer conexiones de primer nivel con los principales intercambiadores de transporte.

Las nuevas actuaciones del documento se resumen en tres infraestructuras:

- La autopista exterior
- La circunvalación norte
- El tramo oeste de la vía de ronda de San Cristóbal de La Laguna

Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Tranviario del Área Metropolitana

Las principales aportaciones del PTE de Ordenación del Sistema Tranviario y sus posteriores modificaciones aprobadas, son las infraestructuras propuestas (3 líneas de tranvía):

- Línea 1: Intercambiador Santa Cruz- Los Rodeos (ya está ejecutado el tramo Intercambiador- Avda. de la Trinidad).
- Línea 2: La Cuesta Taco (se ha ejecutado el ramal La Cuesta - Tíncer).
- Línea 3: Recinto Ferial- Las Teresitas.

Con respecto a la Línea 1, resaltar que está prevista su prolongación hacia Los Rodeos. Con respecto a la Línea 2 está prevista su prolongación hasta el Barrio de La Gallega, mientras que el trazado previsto de la nueva Línea 3 ha cambiado con respecto a su trazado inicial.

Si bien un principio, su recorrido atravesaba la Avenida Marítima desde el Recinto Ferial hasta la Playa de Las Teresitas, en proyectos actuales se prevé que parta del Recinto Ferial y atraviese el centro de Santa Cruz (La Salle, San Sebastián, Duggi, Zona Centro, Los Hoteles, El Toscal, Urbanización Anaga) hasta llegar el Muelle Norte. Por último, comentar que se ha estudiado una cuarta línea, que conectaría la parada del Hospital La Candelaria de la línea 1 con el núcleo de Añaza, en el suroeste de Santa Cruz.

Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras del Tren del Sur

La principal determinación del documento es precisamente la disposición de un corredor para poder construir un ferrocarril entre el área metropolitana y Las Américas con un total de siete estaciones comerciales a lo largo del recorrido: Acorán, Candelaria y San Isidro, en superficie, y Guaguas, Terminal Aeropuerto, Los Cristianos y Las Américas, soterradas.

En el documento se prevé el cierre del anillo ferroviario en un futuro continuando la red ferroviaria hacia el oeste para conectar con el trazado por el norte y para ello se ha realizado un estudio previo de viabilidad técnica de la prolongación del trazado hacia el futuro Puerto de Fonsalía, resultando un trazado de 13 km.

Es importante señalar que el PTE de la infraestructura viaria del Tren del Sur plantea Propuestas de Intervención que van más allá *del mero proyecto y diseño de la infraestructura, para integrar y coordinar las actuaciones relacionadas y derivadas de ella.*

Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras del Tren del Norte

En el trazado se dispone de un total de seis estaciones comerciales a lo largo del recorrido de 36 Km: La Laguna, Aeropuerto TFN, El Sauzal/Tacoronte, La Victoria/Santa Úrsula/La Matanza, Puerto de la Cruz/La Orotava y Los Realejos.

En el nivel territorial se han diferenciado tres tipos de intervenciones definidas como:

- Matizaciones en Áreas de Regulación Homogénea, consistentes básicamente en modificar el planeamiento para dotar de densidad residencial al entorno de las estaciones.
- Relaciones con Operaciones Estratégicas, tendentes a dotar esos suelos de mejores conexiones en transporte público con las paradas del tren del norte.
- Modificaciones en trazados de líneas de guaguas.

Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo de Tenerife incluye gran número de determinaciones en el ámbito de planificación de infraestructuras y también, con bastante precisión, en el sistema de transportes y aspectos relacionados con la movilidad, aparcamientos o sendas peatonales que no sólo tienen influencia en el sector turístico, sus necesidades de movilidad o aspectos relacionados con la percepción paisajística, sino que van más allá por cuanto también condicionan la movilidad de residentes, especialmente en aquellas áreas de uso mixto residencial - turístico.

Este Plan establece el esquema básico de las vías que organizan la accesibilidad con rango territorial y la red que relaciona entre sí las áreas y núcleos urbanos dentro del espacio turístico y se señala que los instrumentos de ordenación territorial o urbanística que establezcan las determinaciones de ordenación pormenorizada de este espacio desarrollarán este esquema viario en atención a las necesidades de tráfico y con los criterios y demás disposiciones establecidas en este Plan.

El Plan hace propuestas de ordenación de las infraestructuras y servicios en las siguientes áreas;

- Isla Baja
- Puerto de la Cruz – Valle de la Orotava
- Bajamar – Punta del Hidalgo
- Litoral Abona
- Los Cristianos – Las Américas
- Adeje - Isora
- Puerto Santiago

Entre las actuaciones destacan la creación de nuevas vías, el tratamiento paisajístico, la creación de zonas peatonales o carriles bici y la propuesta de creación de nuevas líneas de guaguas, especialmente de carácter interno.

Plan Territorial Especial de Ordenación de Transporte de la isla de Tenerife

El PTEOTT plantea una ordenación del sistema de transporte basado en el transporte público y evaluando que, en un escenario de moderación y contención del vehículo privado (políticas pull-push), los sistemas de transporte público adquieren mayor peso en el reparto modal y con ello los beneficios globales. En este documento se contemplaba la ejecución del Tren del Sur, así como una potente reordenación del sistema de guaguas, (mediante líneas intercomarcales e intracomarcales, alimentando a las de los corredores principales), intercambiadores y aparcamientos de disuasión y finalmente un sistema de transporte a la demanda en las zonas de medianías, con escasos ratios de utilización del transporte público y una notable dispersión de la edificación.

Plan Estratégico de Transportes de Canarias

El PETCAN es el documento director de la política de transportes del Gobierno de Canarias. Dispone de fichas financieras donde se detalla la actuación y las partidas necesarias. Las actuaciones se agrupan en programas para cada ámbito del transporte; interior (insular e interinsular) y exterior separándolo por modos; público y privado.

Los objetivos básicos de las actuaciones propuestas en el transporte público son:

- Disponer una oferta de Servicios de Transporte Público acorde con las necesidades de la población y de las actividades económicas y acorde con los objetivos del PETCAN.
- Implantar la adecuada oferta de Servicios y crear los instrumentos necesarios para su actualización periódica.

- Disponer de las Infraestructuras e Instalaciones adecuadas para soportar los requerimientos del transporte público de Viajeros.
- Optimizar las inversiones en Infraestructuras e Instalaciones de transporte público con arreglo a los requerimientos de la demanda.

Para el Transporte interior terrestre público se incluyen tres programas:

- Mejora de los Servicios y de los Precios
- Ordenación y Consolidación del Sector Productivo, que pretende mejorar los recursos de producción de las empresas sin merma de su capitalización
- Reapreciación de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas

Planes de Espacios Naturales Protegidos

Dentro de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos de la isla de Tenerife se encuentra el Parque Nacional de El Teide, el Parque Rural de Anaga y el Parque Rural de Teno, cada uno de ellos con su respectivo Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG).

En materia de movilidad y transporte, cabe destacar que el PRUG del Parque Nacional de El Teide incluye actuaciones en materia de uso público y visitas, especificando la necesidad de regular la utilización de las vías de penetración en el Parque Nacional como consecuencia del problema estructural derivado del elevado número de visitantes que atiende.

Por otro lado, tanto el PRUG del Parque Rural de Anaga como el de Teno, también incluyen actuaciones y/o directrices para la ordenación del tráfico rodado y apoyo a la mejora del transporte público.

9 Caracterización socioeconómica de la isla de Tenerife
(elementos de referencia para los viajes)

9.1 Introducción

La gran mayoría de los viajes que realizan las personas tienen su origen o destino en el domicilio o residencia del viajero. El otro extremo de estos viajes (origen o destino) se corresponde con el lugar donde el viajero acude a realizar alguna actividad y desde la cuál realiza el viaje de vuelta (trabajo, estudios, compras, ocio, etc.).

- En los viajes basados en el domicilio, la ‘generación de viajes’ está relacionada al domicilio, por lo que una zona concreta del territorio genera viajes según la población residente en ella además de tener en cuenta las características socioeconómicas de la misma.
- Por el contrario, la ‘atracción de viajes’ está relacionada con el lugar donde el viajero se desplaza para realizar la actividad en cuestión, de forma que una zona del territorio atrae viajes según su volumen de empleos, plazas educativas, equipamientos, resto de servicios, etc., que hay en ella.

Por otro lado, los viajes que no están basados en el domicilio se realizan entre dos puntos en los que la persona realiza alguna actividad en concreto, es decir, entre dos puntos de atracción.

En este apartado se analizan estas variables para la isla de Tenerife y se explican las relaciones entre zonas a partir de su capacidad para generar y atraer viajes y de la oferta de transporte existente.

Si una zona concreta tiene un perfil diversificado y equilibrado (hay población, empleo, equipamientos, etc., en volúmenes concordantes) es probable que la zona emita y reciba un número relativamente reducido de viajes desde el exterior. En cambio, si una zona tiene un perfil altamente especializado o polarizado (zona residencial, zona de servicios, etc.) entonces generará y/o atraerá un elevado número de viajes desde el exterior. La gran mayoría de los viajes que realizan las personas tienen su origen o destino en el domicilio o residencia del viajero. El otro extremo de estos viajes (origen o destino) se corresponde con el lugar donde el viajero acude a realizar alguna actividad y desde la cuál realiza el viaje de vuelta (trabajo, estudios, compras, ocio, etc.).

- En los viajes basados en el domicilio, la ‘generación de viajes’ está relacionada al domicilio, por lo que una zona concreta del territorio genera viajes según la población residente en ella además de tener en cuenta las características socioeconómicas de la misma.
- Por el contrario, la ‘atracción de viajes’ está relacionada con el lugar donde el viajero se desplaza para realizar la actividad en cuestión, de forma que una zona del territorio atrae viajes según su volumen de empleos, plazas educativas, equipamientos, resto de servicios, etc., que hay en ella.

Por otro lado, los viajes que no están basados en el domicilio se realizan entre dos puntos en los que la persona realiza alguna actividad en concreto, es decir, entre dos puntos de atracción.

En este apartado se analizan estas variables para la isla de Tenerife y se explican las relaciones entre zonas a partir de su capacidad para generar y atraer viajes y de la oferta de transporte existente.

Si una zona concreta tiene un perfil diversificado y equilibrado (hay población, empleo, equipamientos, etc., en volúmenes concordantes) es probable que la zona emita y reciba un número relativamente reducido de viajes desde el exterior. En cambio, si una zona tiene un perfil altamente especializado o polarizado (zona residencial, zona de servicios, etc.) entonces generará y/o atraerá un elevado número de viajes desde el exterior.

9.2 Fuentes de información

En este apartado se incluye la caracterización socioeconómica de la isla de Tenerife con el objeto de la búsqueda de unos indicadores que reflejen la capacidad de generación o atracción de viajes.

Las diferentes fuentes de información empleadas para esta caracterización son las siguientes:

- Instituto de Estadística de Canarias (ISTAC)
- Datos abiertos SITCAN del Gobierno de Canarias

9.3 Zonificación

Para el desarrollo de los modelos de transporte y para poder desagregar de forma más detallada los resultados dentro de cada comarca, incluso de municipios, es necesario zonificar la isla. Para ello se parte de los núcleos poblacionales y las secciones censales del INE que son las unidades territoriales que mejor relacionan la población con la realidad geográfica.

La zonificación consiste en el proceso de un ordenamiento territorial, en otras palabras, la división de un territorio en zonas (subáreas) que se caracterizan por tener una función determinada. La principal característica de estas subáreas es que son homogéneas consigo mismas, es decir, dentro de una subárea todas las variables que se tengan en cuenta son equivalentes (población, empleo, etc.).

La isla de Tenerife se ha dividido en 216 zonas, diseñadas a partir de la zonificación de 150 zonas considerada en el documento “Análisis de la movilidad y modelización del sistema de transporte de la isla de Tenerife”.

Se ha tenido especial cuidado en que todos los datos de partida y los resultados sean posible agregarlos o desagregarlos en unidades georreferenciadas, de menor a mayor; secciones censales, núcleos poblaciones, municipios y comarcas.

La isla se ha dividido en un total de 216 zonas de transporte, con una población máxima de 11.150 habitantes. A continuación, se incluye la tabla con la zonificación realizada.

Tabla 10. Zonificación del PIMSIT

ID	Zona	Nombre Zona	Municipio
1	1	Buenavista del Norte	Buenavista del Norte
2	2	El Palmar	Buenavista del Norte
3	3	Puerto de Santiago	Santiago del Teide
4	4	Santiago del Teide	Santiago del Teide
5	5	Alcalá	Guía de Isora
6	6	Chio	Guía de Isora
7	802	Playa San Juan	Guía de Isora
8	7	Piedra Hincada	Guía de Isora
9	800	Guía de Isora	Guía de Isora
10	801	Acojeja	Guía de Isora
11	1093	Tijoco Bajo -La Concepción	Adeje
12	1091	Marazul	Adeje
13	1092	Los Menores	Adeje
14	1102	Callao Salvaje	Adeje
15	1101	Playa Paraíso	Adeje
16	1103	Playa Paraíso Puerto	Adeje
17	1111	Las Moraditas	Adeje
18	1115	Polígono Las Torres	Adeje
19	1114	Barranco de Las Torres	Adeje

ID	Zona	Nombre Zona	Municipio
20	1113	Adeje Norte	Adeje
21	1112	Las Nieves - Los Olivos	Adeje
22	1123	Embalse y Roque de los Brezos	Adeje
23	1122	Miraverde Sur	Adeje
24	1121	Las Nieves - San Eugenio Alto	Adeje
25	1124	Las Nieves - Siam Park	Adeje
26	1133	Adeje Sur - La Postura	Adeje
27	1132	Adeje Sur - El Cerco	Adeje
28	1131	Adeje Sur - El Galeón	Adeje
29	1147	Fañabé	Adeje
30	1143	Miraverde	Adeje
31	1144	Costa Adeje Norte	Adeje
32	1146	Golf Costa Adeje	Adeje
33	1145	La Caleta	Adeje
34	1141	Costa Adeje Sur - San Eugenio Bajo	Adeje
35	1142	Costa Adeje Sur - Puerto	Adeje
36	1151	Playa de Las Américas - Chayofita	Arona
37	1152	Playa de Las Américas - El Camisón	Arona
38	1164	Las Casas y Tunez	Arona
39	1163	Arona	Arona
40	1162	La Camella	Arona
41	1161	Chayofa	Arona
42	1165	Hospital Sur	Arona
43	1171	Los Cristianos - Playa	Arona
44	1174	Los Cristianos - Golf	Arona
45	1173	Los Cristianos - El Mojón	Arona
46	1172	Los Cristianos - Moreque	Arona
47	181	La Escalona	Vilaflor
48	180	Vilaflor de Chasna	Vilaflor
49	1192	Valle de San Lorenzo	Arona
50	1193	La Florida	Arona
51	1191	Cruz de Guanche	Arona
52	1203	Buzanada	Arona
53	1204	Vertedero Esperanza del Sur	Arona
54	1202	Cabo Blanco	Arona
55	1201	Benítez - La Reina	Arona
56	1213	Guargacho	Arona
57	1211	Guaza	Arona
58	1212	Cho	Arona
59	1222	La Estrella del Sur	Arona
60	1221	Palm-Mar	Arona
61	1223	Las Galletas	Arona
62	1224	Montaña Aguzada	Arona
63	1023	Fraile	Arona
64	1242	Coromoto	Arona
65	1241	Costa del Silencio	Arona
66	1252	Montaña los Erales	San Miguel
67	1251	El Monte o Guargacho	San Miguel
68	1254	Urbanización El Guincho y Golf del Sur	San Miguel
69	1255	Las Chafiras Norte	San Miguel
70	1253	Las Chafiras Sur	San Miguel
71	1263	San Miguel de Abona	San Miguel
72	1261	Aldea Blanco	San Miguel
73	1262	Las Zocas	San Miguel
74	1027	Los Abrigos	Granadilla de Abona
75	1028	Charco del Pino	Granadilla de Abona
76	1029	Aeropuerto TFS	Granadilla de Abona

ID	Zona	Nombre Zona	Municipio
77	1301	El Médano Oeste	Granadilla de Abona
78	1302	Montaña Bocinegro	Granadilla de Abona
79	1311	Montaña de las Tabalbas	Granadilla de Abona
80	1313	San Isidro Oeste	Granadilla de Abona
81	1312	Montaña Casablanca	Granadilla de Abona
82	1321	San Isidro Este	Granadilla de Abona
83	1322	Montaña Ifara	Granadilla de Abona
84	1331	El Salto	Granadilla de Abona
85	1332	Granadilla de Abona	Granadilla de Abona
86	1341	El Médano Este	Granadilla de Abona
87	1343	Montaña Pelada	Granadilla de Abona
88	1342	Arenas del Mar	Granadilla de Abona
89	1035	Chimiche	Granadilla de Abona
90	361	San Miguel de Tajao	Arico
91	360	Porís de Abona	Arico
92	383	El Río	Arico
93	380	La Cisnera	Arico
94	382	Villa de Arico	Arico
95	384	Arico	Arico
96	381	Icor	Arico
97	371	La Zarza	Fasnia
98	370	Las Eras	Fasnia
99	372	Fasnia	Fasnia
100	373	Los Roques	Fasnia
101	39	El Escobonal	Güímar
102	40	La Medida	Güímar
103	410	Puertito de Güímar	Güímar
104	411	El Socorro	Güímar
105	42	Güímar	Güímar
106	43	Balandra - Los Picos	Güímar
107	44	La Hidalga	Arafo
108	45	Arafo	Arafo
109	46	Candelaria Costa	Candelaria
110	47	Las Cuevecitas	Candelaria
111	48	Araya	Candelaria
112	49	Las Caletillas	Candelaria
113	50	Iguste	Candelaria
114	51	Candelaria Interior	Candelaria
115	52	El Rosario	Rosario (El)
116	53	La Esperanza	Rosario (El)
117	54	S.C. Tenerife Sureste - Añaza	Santa Cruz de Tenerife
118	55	S.C. Tenerife Sur Centro - Barranco Grande	Santa Cruz de Tenerife
119	56	S.C. Tenerife Suroeste - Llano del Moro	Santa Cruz de Tenerife
120	57	S.C. Tenerife Casco Sur Costa - Palmetum	Santa Cruz de Tenerife
121	58	La Laguna Sur Sur - Taco	San Cristóbal de La Laguna
122	59	S.C. Tenerife Sur Centro - El Draguillo	Santa Cruz de Tenerife
123	60	S.C. Tenerife Suroeste - Volcanes	Santa Cruz de Tenerife
124	61	La Laguna Suroeste - Los Baldíos	San Cristóbal de La Laguna
125	62	La Laguna Suroeste	San Cristóbal de La Laguna
126	63	La Laguna Sur Sur - Los Andenes	San Cristóbal de La Laguna
127	64	La Laguna Sur Sur - Las Chumberas	San Cristóbal de La Laguna
128	65	S.C. Tenerife Casco Sur Costa - Plaza San Carlos	Santa Cruz de Tenerife
129	66	S.C. Tenerife Casco Puerto	Santa Cruz de Tenerife
130	67	S.C. Tenerife Casco Puerto - Ramón y Cajal	Santa Cruz de Tenerife
131	68	S.C. Tenerife Casco Sur Costa - Estadio de fútbol	Santa Cruz de Tenerife
132	69	S.C. Tenerife Casco Sur Centro - Club de Tenis	Santa Cruz de Tenerife
133	70	S.C. Tenerife Casco Sur Centro - Parque Leoncio Oramas	Santa Cruz de Tenerife

ID	Zona	Nombre Zona	Municipio
134	71	S.C. Tenerife Casco Sur Centro - Miramar	Santa Cruz de Tenerife
135	72	S.C. Tenerife Casco Suroeste - Parque Cuchillos de Tristán	Santa Cruz de Tenerife
136	73	Hospital Nuestra Señora de la Candelaria	Santa Cruz de Tenerife
137	74	S.C. Tenerife Casco Sur Sur - Las Delicias	Santa Cruz de Tenerife
138	75	S.C. Tenerife Casco Sur Sur	Santa Cruz de Tenerife
139	76	La Laguna Sur Norte 2	San Cristóbal de La Laguna
140	77	Hospital Universitario + Campus Ofra	San Cristóbal de La Laguna
141	78	S.C. Tenerife Casco Suroeste - Hospital San Juan de Dios	Santa Cruz de Tenerife
142	79	Campus Universitario Guajara	San Cristóbal de La Laguna
143	80	La Laguna - La Cuesta	San Cristóbal de La Laguna
144	81	La Laguna Sur Norte	San Cristóbal de La Laguna
145	82	S.C. Tenerife Casco Suroeste - Parque Las Indias	Santa Cruz de Tenerife
146	83	S.C. Tenerife Casco Norte Interior - Pabellón La Salud	Santa Cruz de Tenerife
147	84	S.C. Tenerife Casco Norte Interior - Hospital Quirón	Santa Cruz de Tenerife
148	85	S.C. Tenerife Casco Norte Costa - Pino de Oro	Santa Cruz de Tenerife
149	86	S.C. Tenerife Casco Norte Costa - José Martí	Santa Cruz de Tenerife
150	87	S.C. Tenerife Norte - María Jiménez	Santa Cruz de Tenerife
151	88	S.C. Tenerife Norte - Cueva Bermeja	Santa Cruz de Tenerife
152	89	S.C. Tenerife Norte - San Andrés	Santa Cruz de Tenerife
153	90	S.C. Tenerife Norte - Taganana	Santa Cruz de Tenerife
154	91	S.C. Tenerife Norte - Catalanés	Santa Cruz de Tenerife
155	92	S.C. Tenerife Norte - Los Campitos	Santa Cruz de Tenerife
156	93	La Laguna Sureste - Los Valles	San Cristóbal de La Laguna
157	94	La Laguna Sureste	San Cristóbal de La Laguna
158	95	La Laguna - Vega de las Mercedes	San Cristóbal de La Laguna
159	96	Campus universitarios Central + Anchieta	San Cristóbal de La Laguna
160	97	La Laguna Centro Sur	San Cristóbal de La Laguna
161	98	San Cristóbal de La Laguna	San Cristóbal de La Laguna
162	99	La Laguna Centro Norte	San Cristóbal de La Laguna
163	100	La Laguna - Las Canteras	San Cristóbal de La Laguna
164	101	La Laguna - San Lázaro	San Cristóbal de La Laguna
165	102	Aeropuerto Tenerife Norte	San Cristóbal de La Laguna
166	103	Pedro Álvarez	Tegueste
167	1041	Punta del Hidalgo	San Cristóbal de La Laguna
168	1040	Bajamar	San Cristóbal de La Laguna
169	105	Tegueste Centro	Tegueste
170	106	El Portezuelo	Tegueste
171	107	Guamasa	San Cristóbal de La Laguna
172	108	Tejina	San Cristóbal de La Laguna
173	109	Valle de Guerra	San Cristóbal de La Laguna
174	110	Tacoronte Norte (El Pris)	Tacoronte
175	111	Tacoronte Norte (La Caridad)	Tacoronte
176	112	Tacoronte Sur (Barranco de las Lajas)	Tacoronte
177	113	Tacoronte	Tacoronte
178	114	Tacoronte Sur (Agua García)	Tacoronte
179	115	El Sauzal	Sauzal (El)
180	116	Ravelo	Sauzal (El)
181	117	La Matanza de Acentejo	Matanza de Acentejo (La)
182	118	La Resbala	Victoria de Acentejo (La)
183	119	La Victoria de Acentejo	Victoria de Acentejo (La)
184	120	La Vera - Carril	Victoria de Acentejo (La)
185	121	Santa Úrsula	Santa Úrsula
186	122	El Farrobrillo	Santa Úrsula
187	123	El Teide	Orotava (La)
188	124	Chasna	Orotava (La)
189	125	Pinoleris	Orotava (La)
190	126	Dehesa Alta	Orotava (La)

ID	Zona	Nombre Zona	Municipio
191	127	El Durazno	Orotava (La)
192	128	La Orotava Norte	Orotava (La)
193	129	La Orotava Sur - La Perdoma	Orotava (La)
194	130	Puerto de la Cruz Este - La Paz	Puerto de la Cruz
195	131	Puerto de la Cruz Este - San Antonio	Puerto de la Cruz
196	132	Puerto de la Cruz Oeste - El Peñón	Puerto de la Cruz
197	133	Puerto de la Cruz Oeste - Las Dehesas	Puerto de la Cruz
198	134	La Longuera - El Toscal	Realejos (Los)
199	135	Los Realejos Este	Realejos (Los)
200	136	Palo Blanco - Llanadas	Realejos (Los)
201	137	Los Realejos Oeste	Realejos (Los)
202	138	Icod el Alto	Realejos (Los)
203	1390	Las Rosas	San Juan de la Rambla
204	1391	San Juan de la Rambla	San Juan de la Rambla
205	140	La Guancha	Guancha (La)
206	141	Santa Catalina	Guancha (La)
207	142	Santa Bárbara	Icod de los Vinos
208	143	La Mancha	Icod de los Vinos
209	144	Icod de los Vinos Sur	Icod de los Vinos
210	145	Icod de los Vinos	Icod de los Vinos
211	146	Cueva del Viento	Icod de los Vinos
212	1471	El Guincho	Garachico
213	1470	Las Cruces	Garachico
214	148	Garachico	Garachico
215	149	El Tanque	Tanque (El)
216	150	Los Silos	Silos (Los)

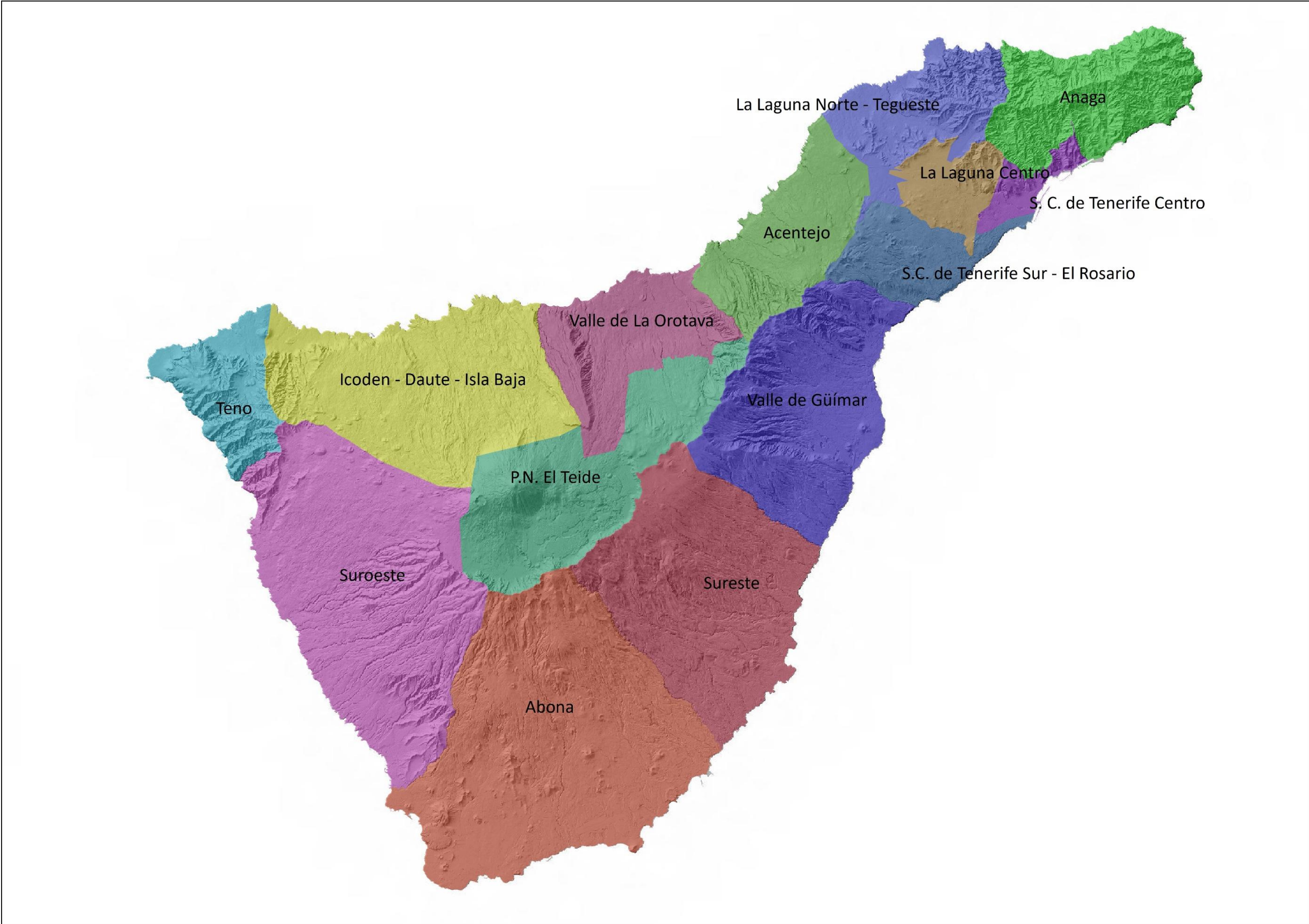
Fuente: Elaboración propia

La representación cartográfica de la zonificación anterior se adjunta en la siguiente figura, seguida de agrupación de las 216 zonas en las 14 macrozonas o comarcas.

Si bien la caracterización socioeconómica incluida en este Tomo se realiza a nivel municipal, en algunas variables se completa su análisis con la inclusión de su distribución por la unidad territorial más pequeña, realizándose, por lo tanto, a nivel de zona de movilidad. Adicionalmente, se incluyen las respectivas proyecciones a futuro de las diferentes variables, utilizando para ello, el detalle zonal, proyecciones que servirán para el modelo de transporte que se detalla en el Tomo II: Infraestructuras y movilidad.



Figura 67. Macrozonas del PIMSIT (14 comarcas)



Fuente: Elaboración propia

9.4 Variables explicativas de la generación

Tal y como se ha comentado anteriormente, la gran mayoría de los viajes tienen su origen o destino en el lugar de residencia del viajero mientras que en el otro extremo del viaje está el lugar donde el viajero acude a realizar alguna actividad, lugar desde donde regresa al terminar (trabajo, estudios, compras, etc.).

En los viajes basados en el domicilio, la ‘generación de viajes’ está relacionado con el domicilio, por lo que una zona generará viajes según su volumen de población, además de las características socioeconómicas de su población (renta, motorización, etc.).

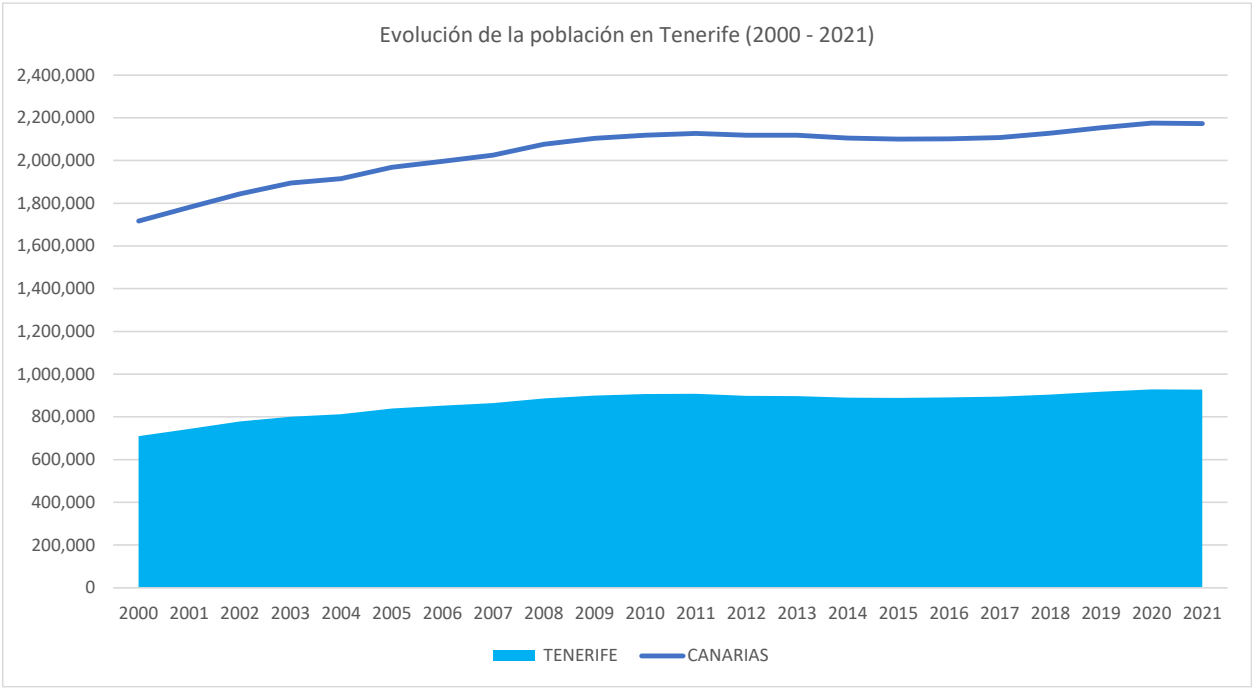
En este apartado se analizan estas variables con una desagregación municipal.

9.4.1 Evolución de la población

La isla de Tenerife tiene una población de 927.993 habitantes (ISTAC, a 1 de enero de 2021). Desde el año 2000 hasta la actualidad la población ha ido aumentando de manera progresiva, lo cual coincide en gran medida con la tendencia general de Canarias.

El hecho de que se trate de una isla capitalina acentúa el crecimiento experimentado en Canarias al reunir mayores atractivos para la población inmigrante, ya sea del exterior e incluso de islas capitalinas.

Gráfico 1. Evolución de la población en Tenerife y en Canarias (2000 - 2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

En el año 2000, la población de la isla era de 709.365 habitantes, experimentando un crecimiento del 31% hasta el año 2021 con una tasa de crecimiento anua del 1,3%, en donde la población alcanza prácticamente los 928.000 habitantes. Esto significa que cerca de uno de cada tres habitantes de la isla se ha añadido en los últimos 21 años.

Si se comparan estos datos respecto al total de Canarias, se puede observar cómo, aunque la tendencia es similar, el aumento proporcional es algo superior en Tenerife pues el crecimiento poblaciones en Canarias durante este periodo es del 27%.

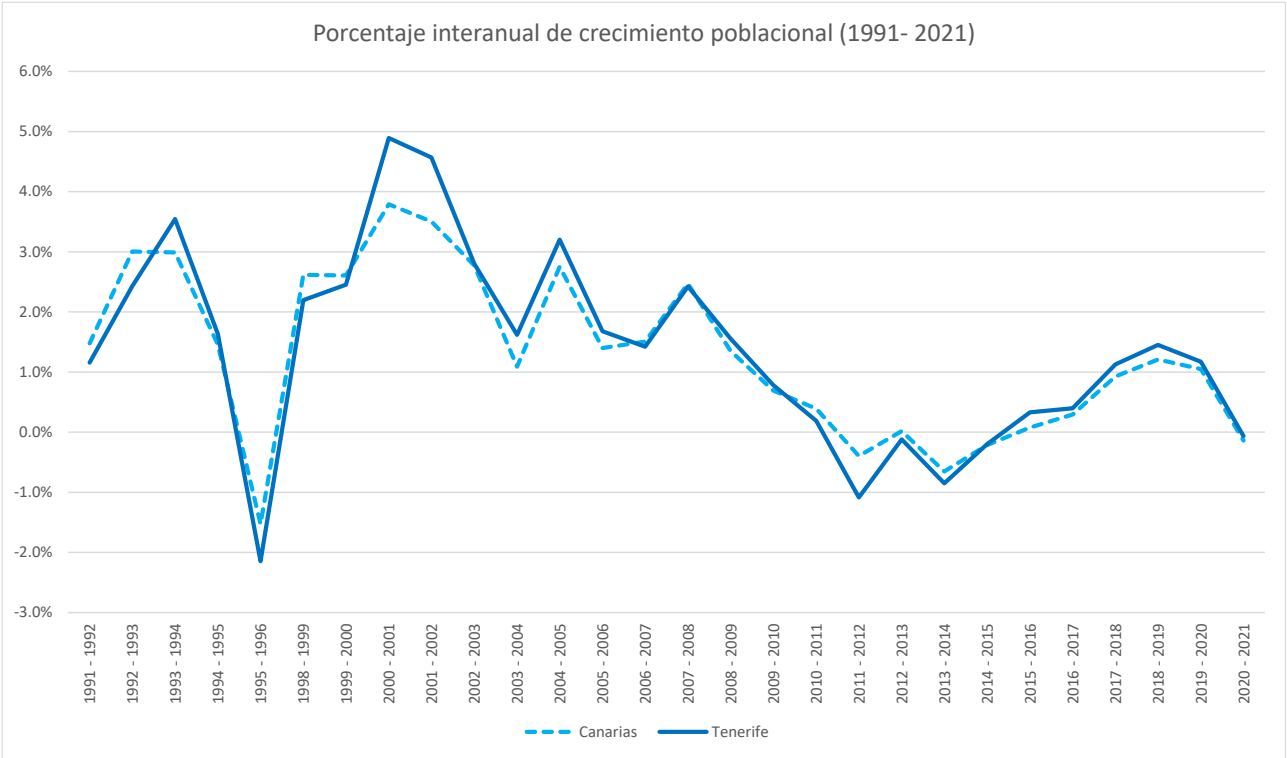
Tabla 11. Porcentajes interanuales de crecimiento poblacional (2000 - 2021)

	Canarias	Tenerife
00 - 01	3,8%	4,9%
01 - 02	3,5%	4,6%
02 - 03	2,8%	2,8%
03 - 04	1,1%	1,6%
04 - 05	2,8%	3,2%
05 - 06	1,4%	1,7%
06 - 07	1,5%	1,4%
07 - 08	2,5%	2,4%
08 - 09	1,3%	1,6%
09 - 10	0,7%	0,8%
10 - 11	0,4%	0,2%
11 - 12	-0,4%	-1,1%
12 - 13	0,0%	-0,1%
13 - 14	-0,7%	-0,9%
14 - 15	-0,2%	-0,2%
15 - 16	0,1%	0,3%
16 - 17	0,3%	0,4%
17 - 18	0,9%	1,1%
18 - 19	1,2%	1,5%
19 - 20	1,0%	1,2%
20 - 21	-0,1%	-0,1%
00 - 21	26,6%	30,8%

Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

Si se analiza la tendencia de la población en la isla de Tenerife, se observa que, al igual que desde el principio de la década de 1990, existe una serie de fluctuaciones en el porcentaje de crecimiento de la población, en donde se mezclan fuertes aceleraciones con desaceleraciones. Es a partir del año 2000 cuando el crecimiento anual de la población se sitúa entre el 2 - 3%, si bien entre los años 2011 y 2015 y en el periodo 2020 - 2021 se produjeron pequeños descensos de la población.

Gráfico 2. Porcentajes interanuales de crecimiento poblacional (1991 - 2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

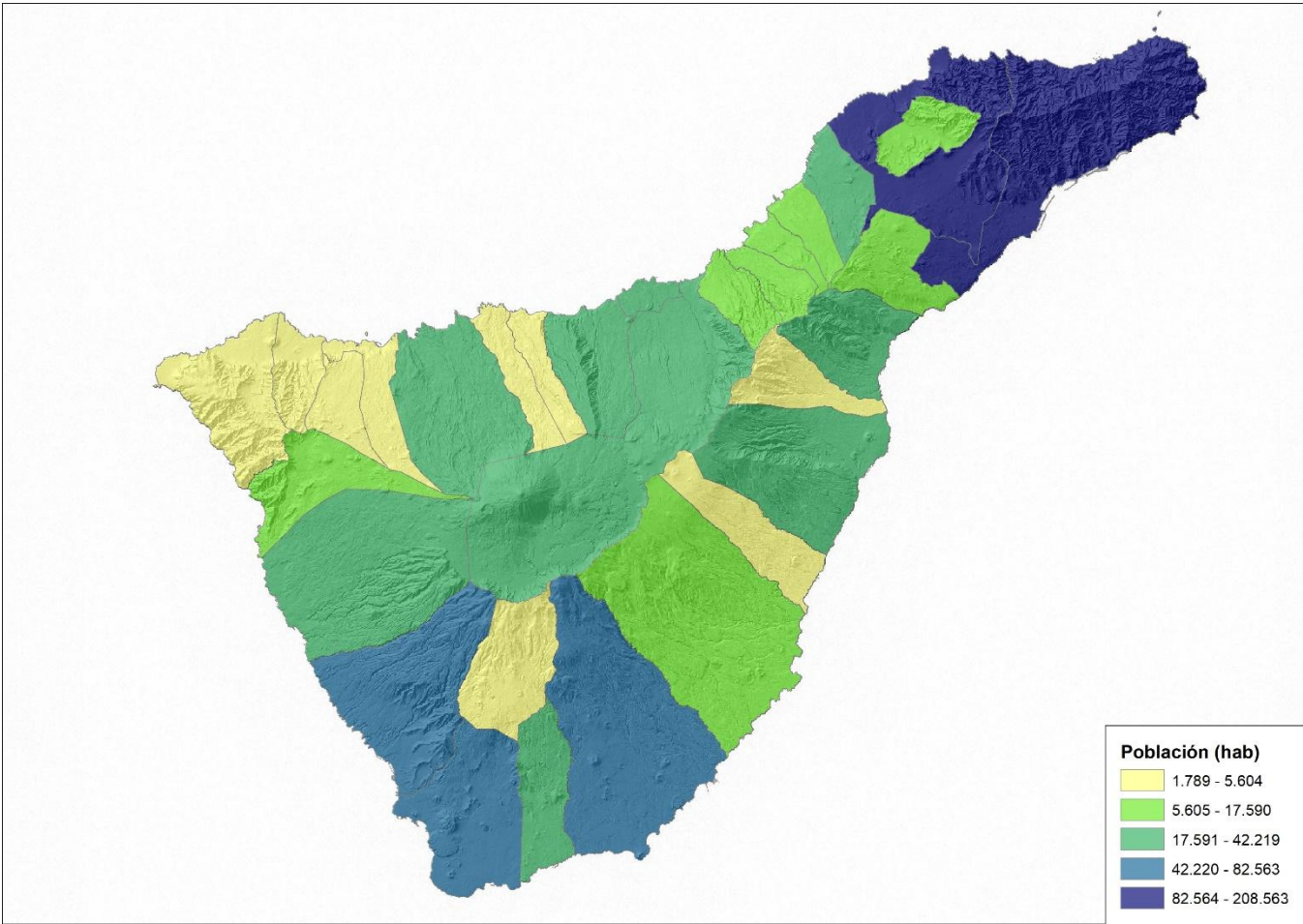
Tomando como referencia la población del año 2000, si se compara con la del año 2021 a escala municipal, se observan grandes desigualdades en cuanto al crecimiento de los distintos municipios, reflejando claramente un aumento de la población en los municipios asociados al sector turístico.

Tabla 12. Evolución de la población municipal (2000 – 2021)

	Evolución de la población												% variación										
	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2020	2021	2000 - 2002	2002 - 2004	2004 - 2006	2006 - 2008	2008 - 2010	2010 - 2012	2012 - 2014	2014 - 2016	2016 - 2018	2018 - 2020	2000 - 2021
Total Tenerife	709.365	778.071	812.839	852.945	886.033	906.854	898.680	889.936	891.111	904.713	928.604	927.993	9,7%	4,5%	4,9%	3,9%	2,3%	-0,9%	-1,0%	0,1%	1,5%	2,6%	30,8%
Adeje	14.007	25.341	30.304	36.764	41.002	43.801	46.894	46.667	47.316	47.280	49.030	48.733	80,9%	19,6%	21,3%	11,5%	6,8%	7,1%	-0,5%	1,4%	-0,1%	3,7%	247,9%
Arafo	4.802	5.156	5.256	5.257	5.346	5.543	5.507	5.464	5.458	5.562	5.593	5.604	7,4%	1,9%	0,0%	1,7%	3,7%	-0,6%	-0,8%	-0,1%	1,9%	0,6%	16,7%
Arico	5.644	6.653	7.005	7.104	7.698	7.891	8.090	7.670	7.423	7.831	8.111	8.234	17,9%	5,3%	1,4%	8,4%	2,5%	2,5%	-5,2%	-3,2%	5,5%	3,6%	45,9%
Arona	38.416	52.572	59.395	69.100	75.903	79.377	77.718	79.890	79.172	79.448	82.777	82.563	36,8%	13,0%	16,3%	9,8%	4,6%	-2,1%	2,8%	-0,9%	0,3%	4,2%	114,9%
Buenavista del Norte	5.140	5.413	5.301	5.225	5.227	5.151	4.916	4.884	4.832	4.755	4.786	4.766	5,3%	-2,1%	-1,4%	0,0%	-1,5%	-4,6%	-0,7%	-1,1%	-1,6%	0,7%	-7,3%
Candelaria	13.294	15.980	19.197	21.415	23.394	25.140	26.290	26.543	26.746	27.641	28.383	28.463	20,2%	20,1%	11,6%	9,2%	7,5%	4,6%	1,0%	0,8%	3,3%	2,7%	114,1%
Fasnia	2.554	2.590	2.704	2.697	2.805	2.777	2.963	2.846	2.783	2.768	2.818	2.807	1,4%	4,4%	-0,3%	4,0%	-1,0%	6,7%	-3,9%	-2,2%	-0,5%	1,8%	9,9%
Garachico	5.492	5.742	5.671	5.543	5.450	5.413	5.090	5.169	4.916	4.819	4.869	4.895	4,6%	-1,2%	-2,3%	-1,7%	-0,7%	-6,0%	1,6%	-4,9%	-2,0%	1,0%	-10,9%
Granadilla de Abona	20.323	27.244	30.769	34.595	38.866	40.862	42.545	43.455	45.332	48.374	51.233	51.850	34,1%	12,9%	12,4%	12,3%	5,1%	4,1%	2,1%	4,3%	6,7%	5,9%	155,1%
Guancha (La)	5.269	5.294	5.372	5.420	5.447	5.475	5.441	5.482	5.423	5.428	5.540	5.553	0,5%	1,5%	0,9%	0,5%	0,5%	-0,6%	0,8%	-1,1%	0,1%	2,1%	5,4%
Guía de Isora	14.674	16.320	17.816	19.320	20.004	20.535	20.387	20.061	20.460	20.991	21.796	21.827	11,2%	9,2%	8,4%	3,5%	2,7%	-0,7%	-1,6%	2,0%	2,6%	3,8%	48,7%
Güímar	14.646	15.920	16.334	16.603	17.253	17.852	18.445	18.751	19.000	19.739	20.662	21.000	8,7%	2,6%	1,6%	3,9%	3,5%	3,3%	1,7%	1,3%	3,9%	4,7%	43,4%
Icod de Los Vinos	19.977	21.803	24.023	24.179	24.087	24.231	23.726	22.913	22.606	22.749	23.316	23.310	9,1%	10,2%	0,6%	-0,4%	0,6%	-2,1%	-3,4%	-1,3%	0,6%	2,5%	16,7%
Laguna (La)	126.543	135.004	137.314	142.161	148.375	152.222	153.224	153.009	153.111	155.549	158.911	158.010	6,7%	1,7%	3,5%	4,4%	2,6%	0,7%	-0,1%	0,1%	1,6%	2,2%	24,9%
Matanza de Acentejo (La)	7.000	7.378	7.587	7.972	8.245	8.471	8.806	8.745	8.772	8.956	9.059	9.114	5,4%	2,8%	5,1%	3,4%	2,7%	4,0%	-0,7%	0,3%	2,1%	1,2%	30,2%
Orotava (La)	38.348	39.095	39.909	40.644	40.945	41.427	41.726	41.179	41.294	41.833	42.187	42.219	1,9%	2,1%	1,8%	0,7%	1,2%	0,7%	-1,3%	0,3%	1,3%	0,8%	10,1%
Puerto de La Cruz	24.988	30.466	30.088	30.585	31.804	32.571	32.665	29.435	29.497	30.483	30.492	30.179	21,9%	-1,2%	1,7%	4,0%	2,4%	0,3%	-9,9%	0,2%	3,3%	0,0%	20,8%
Realejos (Los)	34.147	35.299	35.756	36.746	37.385	37.658	38.028	36.860	36.149	36.405	36.727	36.824	3,4%	1,3%	2,8%	1,7%	0,7%	1,0%	-3,1%	-1,9%	0,7%	0,9%	7,8%
Rosario (El)	12.696	13.718	15.542	16.111	17.064	17.417	17.330	17.329	17.191	17.352	17.496	17.590	8,0%	13,3%	3,7%	5,9%	2,1%	-0,5%	0,0%	-0,8%	0,9%	0,8%	38,5%
San Juan de La Rambla	4.345	4.938	5.002	5.096	5.053	5.076	5.103	5.053	4.910	4.799	4.873	4.854	13,6%	1,3%	1,9%	-0,8%	0,5%	0,5%	-1,0%	-2,8%	-2,3%	1,5%	11,7%
San Miguel	7.315	9.174	10.802	12.609	15.037	16.707	17.555	16.221	17.870	19.672	21.621	21.872	25,4%	17,7%	16,7%	19,3%	11,1%	5,1%	-7,6%	10,2%	10,1%	9,9%	199,0%
Santa Cruz de Tenerife	215.132	217.415	219.446	223.148	221.956	222.643	206.965	205.279	203.585	204.856	209.194	208.563	1,1%	0,9%	1,7%	-0,5%	0,3%	-7,0%	-0,8%	-0,8%	0,6%	2,1%	-3,1%
Santa Úrsula	10.529	11.571	12.237	12.835	13.835	14.143	14.374	14.296	14.125	14.445	14.953	14.987	9,9%	5,8%	4,9%	7,8%	2,2%	1,6%	-0,5%	-1,2%	2,3%	3,5%	42,3%
Santiago del Teide	8.863	10.113	10.777	11.379	11.825	12.099	12.392	10.468	11.338	10.755	11.281	11.115	14,1%	6,6%	5,6%	3,9%	2,3%	2,4%	-15,5%	8,3%	-5,1%	4,9%	25,4%
Sauzal (El)	7.443	8.006	8.178	8.514	8.947	8.930	9.037	8.998	8.873	8.947	8.940	8.918	7,6%	2,1%	4,1%	5,1%	-0,2%	1,2%	-0,4%	-1,4%	0,8%	-0,1%	19,8%
Silos (Los)	5.066	5.426	5.547	5.456	5.307	5.246	5.119	4.727	4.786	4.757	4.743	4.692	7,1%	2,2%	-1,6%	-2,7%	-1,1%	-2,4%	-7,7%	1,2%	-0,6%	-0,3%	-7,4%
Tacoronte	20.800	21.442	21.986	22.695	23.369	23.615	23.718	23.929	23.772	23.961	24.201	24.346	3,1%	2,5%	3,2%	3,0%	1,1%	0,4%	0,9%	-0,7%	0,8%	1,0%	17,0%
Tanque (El)	3.000	3.254	3.111	3.042	3.031	2.965	2.848	2.775	2.658	2.670	2.852	2.829	8,5%	-4,4%	-2,2%	-0,4%	-2,2%	-3,9%	-2,6%	-4,2%	0,5%	6,8%	-5,7%
Tegueste	9.226	9.816	10.165	10.393	10.613	10.731	10.904	11.097	11.114	11.203	11.287	11.326	6,4%	3,6%	2,2%	2,1%	1,1%	1,6%	1,8%	0,2%	0,8%	0,7%	22,8%
Victoria de Acentejo (La)	8.052	8.152	8.350	8.432	8.909	9.042	9.049	9.026	8.969	9.040	9.158	9.161	1,2%	2,4%	1,0%	5,7%	1,5%	0,1%	-0,3%	-0,6%	0,8%	1,3%	13,8%
Vilaflor	1.634	1.776	1.895	1.905	1.851	1.843	1.825	1.715	1.630	1.645	1.715	1.789	8,7%	6,7%	0,5%	-2,8%	-0,4%	-1,0%	-6,0%	-5,0%	0,9%	4,3%	9,5%

Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

Figura 68. Población por municipios (2021)



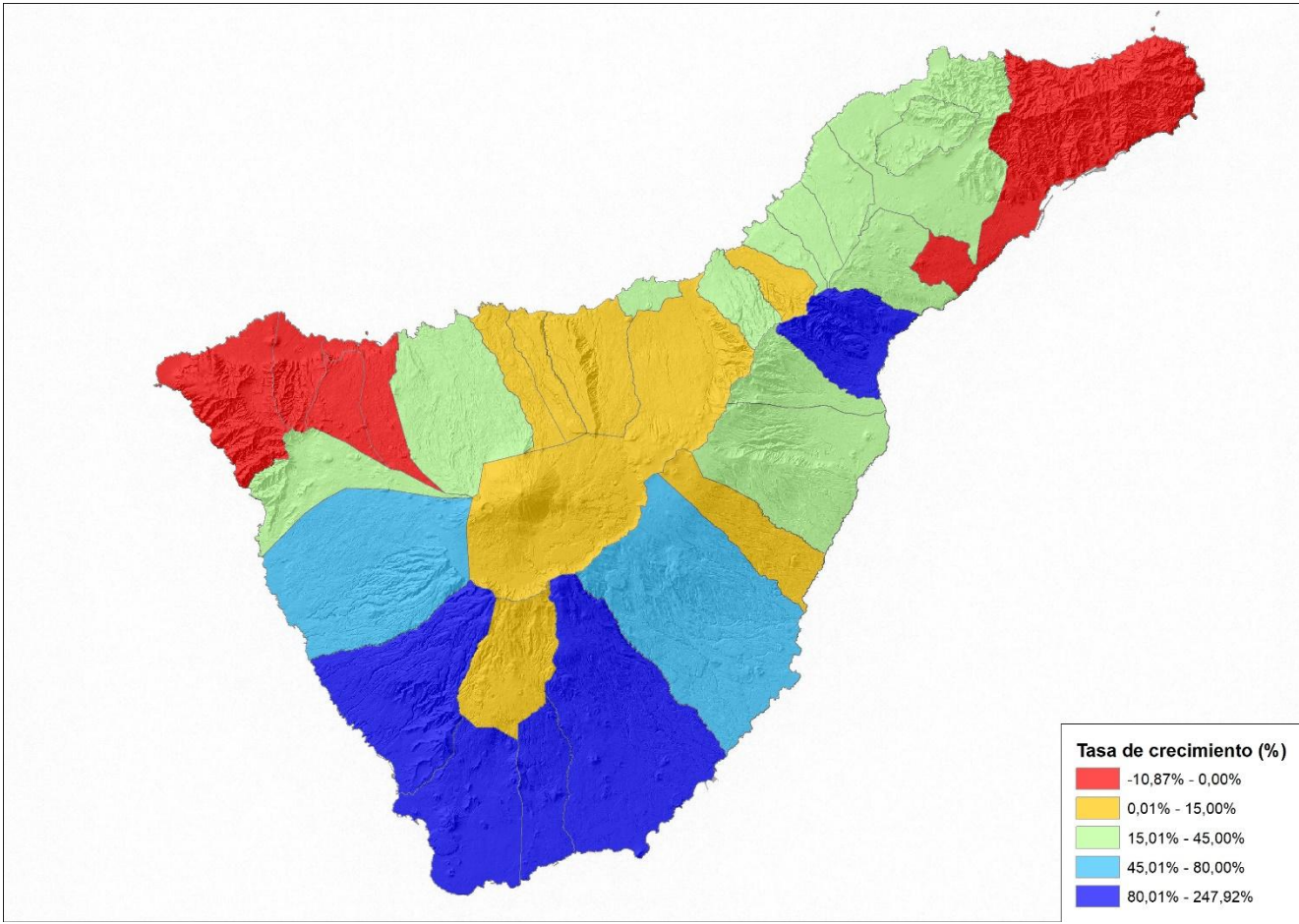
Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

En base a lo anterior, destaca el municipio de Adeje, que ha aumentado su población un 248% desde el año 2000, San Miguel, con un crecimiento del 199%, Granadilla de Abona, con un incremento del 155% y el municipio de Arona con el 114%, es decir, lo largo de los últimos 21 años, estos cuatro municipios han más que duplicado su población.

El desarrollo de la actividad turística en este ámbito de la isla se ha caracterizado por ser un importante punto de atracción poblacional gracias a la cantidad de empleo generada por el turismo tanto de manera directa como indirecta, siendo, además, uno de los principales factores para la realización de movimientos migratorios en el interior de la isla, desplazando población desde el resto de zonas hacia el sur.

Por el contrario, se observa cómo la capital de la isla ha tenido un descenso de la población del orden del 3%, decrecimiento también experimentado por otros municipios de menor peso poblacional como son El Tanque, Los Silos, Buenavista del Norte y Garachico, todos ellos localizados en la comarca de la Isla Baja.

Figura 69. Distribución de la tasa de crecimiento por municipios (2000 - 2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

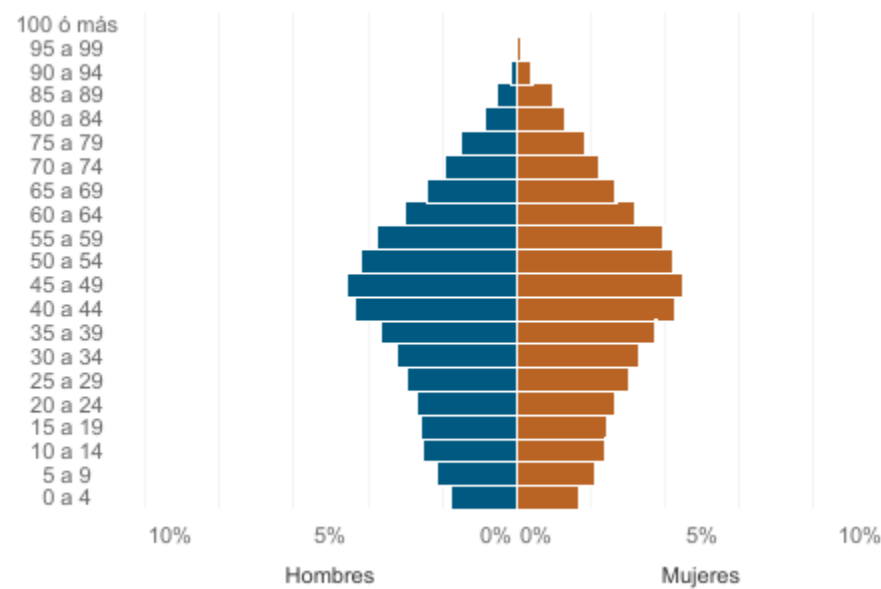
Esta distribución pone de manifiesto una consolidación de la población en los municipios del sur de Tenerife (Adeje, San Miguel, Granadilla y Arona) debido a la necesidad de mano de obra asociada al sector turístico. La separación de las actividades productivas y residenciales es clara y esto ha tenido influencia en el aumento de la población tanto en San Miguel como en Granadilla.

9.4.2 Estructura demográfica de la población

La pirámide de población de un territorio es un reflejo de la distribución por edades y género de la población en un momento de referencia.

La pirámide de población de la isla de Tenerife del año 2021 muestra cómo, a partir de los 80 años de edad, la población disminuye de forma notable, aunque con mayor intensidad en lado de los hombres que en el de las mujeres. Por otro lado, se observa que los máximos de población se sitúan entre los 40 y 54 años de edad.

Gráfico 3. Pirámide de población de Tenerife (2021)



Fuente: ISTAC

La pirámide de Tenerife es de tipo regresiva, con una base con retroceso del número de efectivos y con una población de adultos superior a la de otros grupos. Se observa una tendencia al envejecimiento de la población, que sólo puede ser contrarrestada mediante un incremento de las tasas de natalidad, o con un importante flujo migratorio de individuos jóvenes.

Si se agrupa la población en tres grandes grupos de edad se obtiene lo siguiente⁸:

Tabla 13. Distribución de la población por grupos de edad (2021)

	Población absoluta				% Horizontal			
	0 - 14	15 - 64	más de 65	TOTAL	0 - 14	15 - 64	más de 65	TOTAL
Adeje	6.643	36.654	5.436	48.733	13,6%	75,2%	11,2%	100,0%
Arafo	725	3.855	1.024	5.604	12,9%	68,8%	18,3%	100,0%
Arico	960	5.828	1.446	8.234	11,7%	70,8%	17,6%	100,0%
Arona	10.985	60.842	10.736	82.563	13,3%	73,7%	13,0%	100,0%
Buenavista del Norte	482	3.099	1.185	4.766	10,1%	65,0%	24,9%	100,0%
Candelaria	3.973	19.829	4.661	28.463	14,0%	69,7%	16,4%	100,0%
Fasnia	266	1.877	664	2.807	9,5%	66,9%	23,7%	100,0%
Garachico	543	3.150	1.202	4.895	11,1%	64,4%	24,6%	100,0%
Granadilla de Abona	7.877	38.282	5.691	51.850	15,2%	73,8%	11,0%	100,0%
Guancha (La)	696	3.625	1.232	5.553	12,5%	65,3%	22,2%	100,0%
Guía de Isora	2.982	15.471	3.374	21.827	13,7%	70,9%	15,5%	100,0%
Güímar	2.813	14.499	3.688	21.000	13,4%	69,0%	17,6%	100,0%

⁸ Las celdas con relleno azul identifican aquellos municipios con valores superiores a la media insular.

	Población absoluta				% Horizontal			
	0 - 14	15 - 64	más de 65	TOTAL	0 - 14	15 - 64	más de 65	TOTAL
Icod de Los Vinos	2.762	15.733	4.815	23.310	11,8%	67,5%	20,7%	100,0%
Laguna (La)	18.692	112.386	26.932	158.010	11,8%	71,1%	17,0%	100,0%
Matanza de Acentejo (La)	1.271	6.444	1.399	9.114	13,9%	70,7%	15,4%	100,0%
Orotava (La)	5.551	29.313	7.355	42.219	13,1%	69,4%	17,4%	100,0%
Puerto de La Cruz	2.975	19.394	7.810	30.179	9,9%	64,3%	25,9%	100,0%
Realejos (Los)	4.700	25.632	6.492	36.824	12,8%	69,6%	17,6%	100,0%
Rosario (El)	2.287	12.686	2.617	17.590	13,0%	72,1%	14,9%	100,0%
San Juan de La Rambla	603	3.240	1.011	4.854	12,4%	66,7%	20,8%	100,0%
San Miguel	3.401	15.882	2.589	21.872	15,5%	72,6%	11,8%	100,0%
Santa Cruz de Tenerife	24.735	142.819	41.009	208.563	11,9%	68,5%	19,7%	100,0%
Santa Úrsula	1.996	10.659	2.332	14.987	13,3%	71,1%	15,6%	100,0%
Santiago del Teide	1.413	7.652	2.050	11.115	12,7%	68,8%	18,4%	100,0%
Sauzal (El)	1.120	6.314	1.484	8.918	12,6%	70,8%	16,6%	100,0%
Silos (Los)	514	3.003	1.175	4.692	11,0%	64,0%	25,0%	100,0%
Tacoronte	3.250	17.003	4.093	24.346	13,3%	69,8%	16,8%	100,0%
Tanque (El)	365	1.886	578	2.829	12,9%	66,7%	20,4%	100,0%
Tegueste	1.439	7.913	1.974	11.326	12,7%	69,9%	17,4%	100,0%
Victoria de Acentejo (La)	1.199	6.365	1.597	9.161	13,1%	69,5%	17,4%	100,0%
Vilaflo	179	1.207	403	1.789	10,0%	67,5%	22,5%	100,0%
Total Tenerife	117.397	652.542	158.054	927.993	12,7%	70,3%	17,0%	100,0%

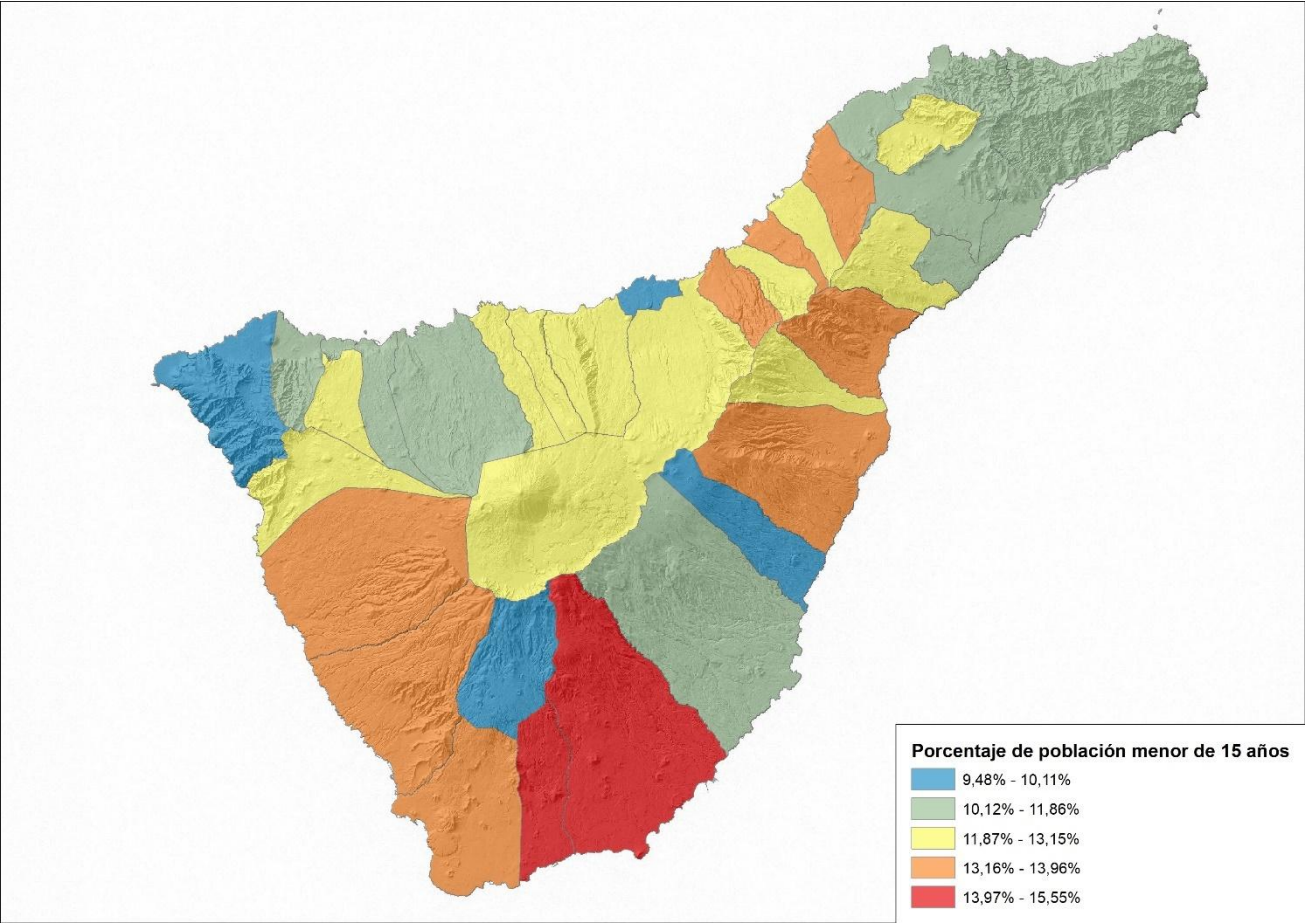
Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

Se observa cómo la población adulta a nivel insular es superior al 70% con una población joven de entre 0 y 14 años inferior a la población mayor de 65 años. Si esta tendencia no varía, la pirámide anterior se irá ensanchando en la parte superior y estrechando en su base, lo que generaría una estructura poblacional envejecida, con una escasa población joven.

A nivel municipal, destaca cómo la población más envejecida (más de 65 años) se localiza en Puerto de la Cruz, mientras que la población más joven reside en el municipio de San Miguel.

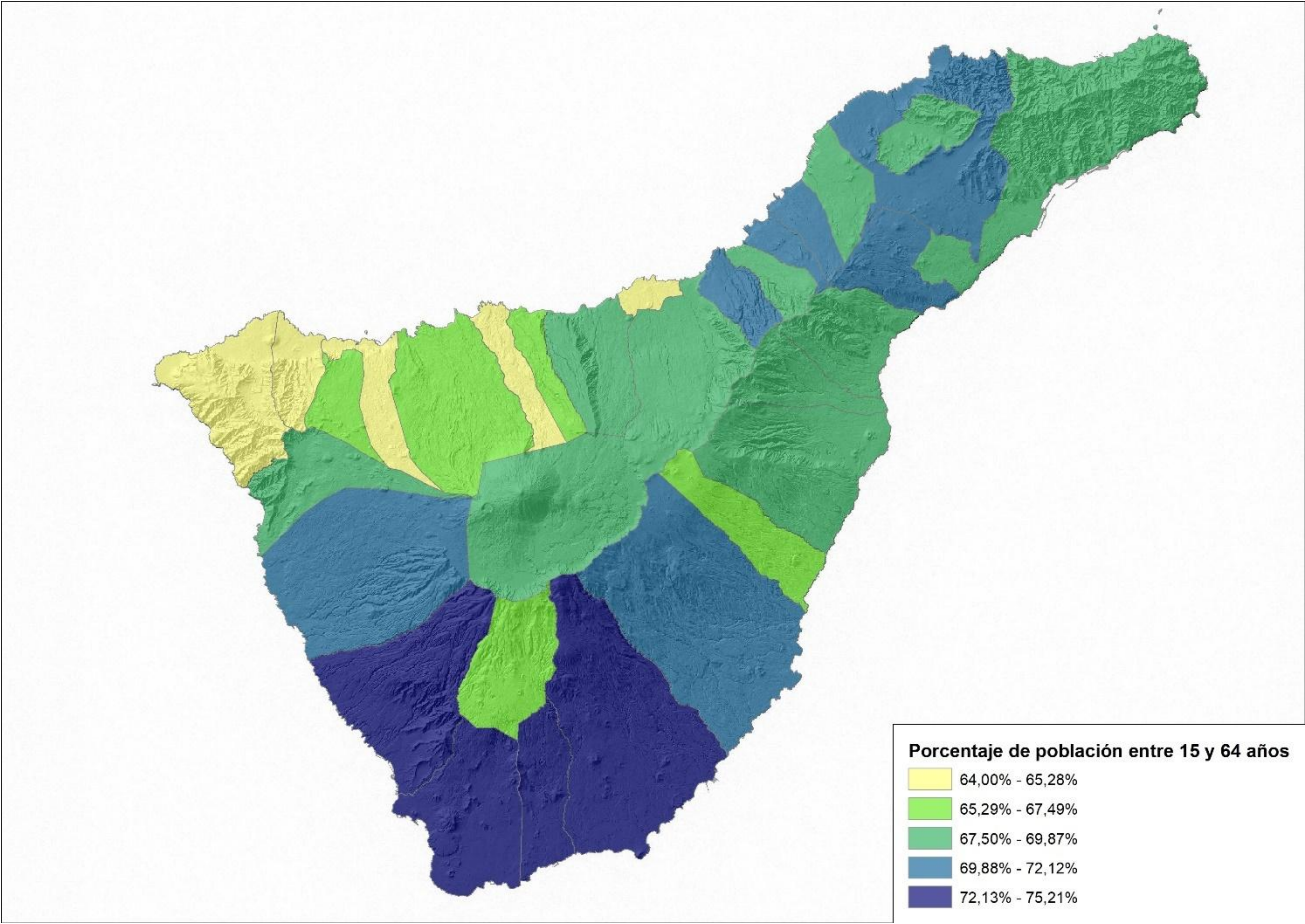
A continuación, se adjuntan los mapas de población relativa según los tres grupos de edad.

Figura 70. Distribución de la población de 0 a 14 años por municipios (2021)



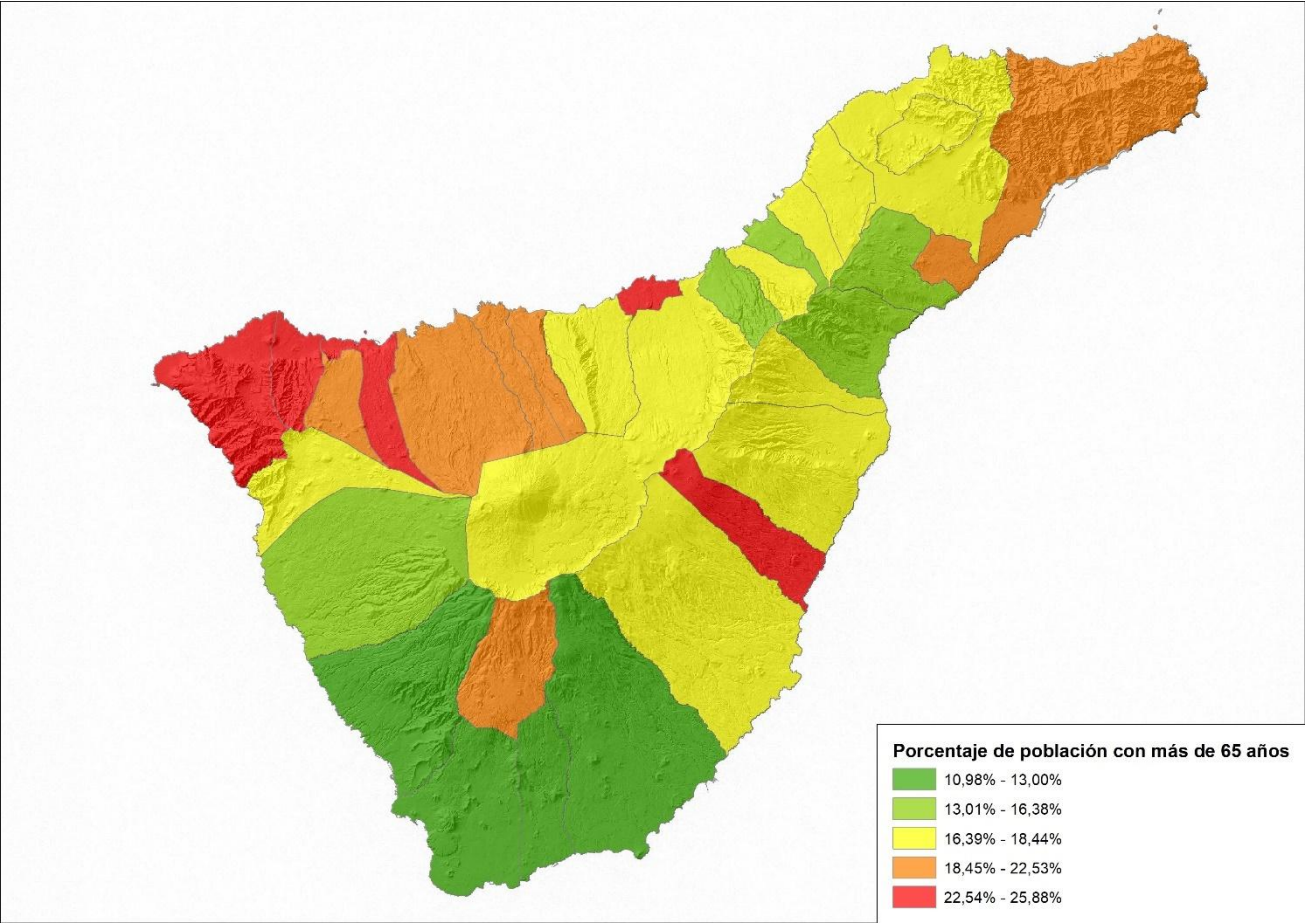
Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

Figura 71. Distribución de la población de 15 a 64 años por municipios (2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

Figura 72. Distribución de la población mayor a 65 años por municipios (2021)



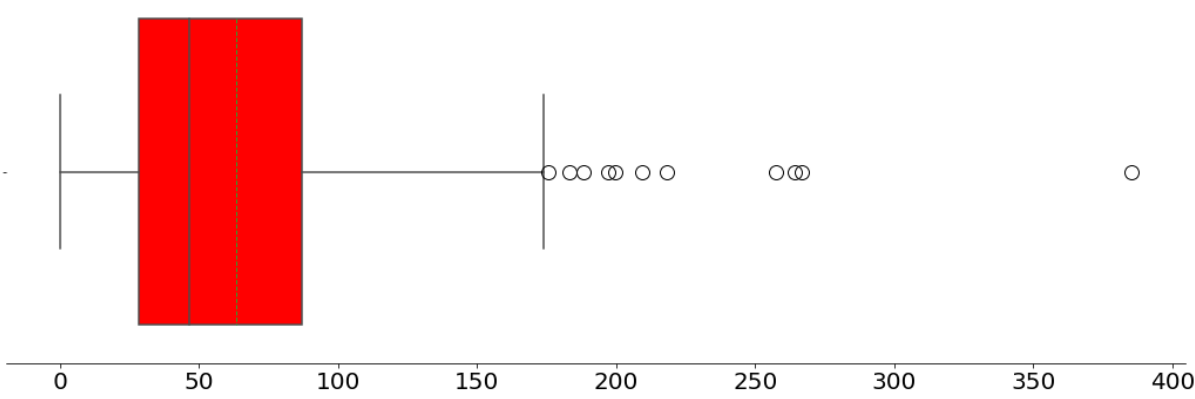
Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

9.4.3 Densidad de población por zona

El cálculo de la densidad de población en suelo urbano en cada una de las zonas en las que se ha dividido el territorio insular ofrece unos datos pocos viables para la implementación de líneas regulares de transporte público, por lo menos en aquellas zonas con una densidad menor de 110 habitantes por hectárea, valor estándar de referencia para el medio urbano, aún de baja densidad. Mediante el cálculo de los cuartiles se puede comprobar que el tramo en que se acumulan los valores más altos se encuentra en los intervalos de los 90 a 175 habitantes por hectárea, con un valor medio global de densidad de habitantes en suelo urbano de cerca de 70 habitantes por hectárea, sin duda, un grado de concentración muy bajo que indica unas condiciones de ocupación del territorio muy dispersas.

En el rango que va de los 175 hasta poco menos de 400 habitantes por hectárea, figurando ya como valores atípicos, pero dentro de lo que se considera a nivel internacional como una densidad adecuada para la ciudad compacta, apenas se localizan 11 zonas de las 216 en las que se ha dividido la isla de Tenerife.

Gráfico 4. Densidad de población en suelo urbano por zona (hab/Ha)

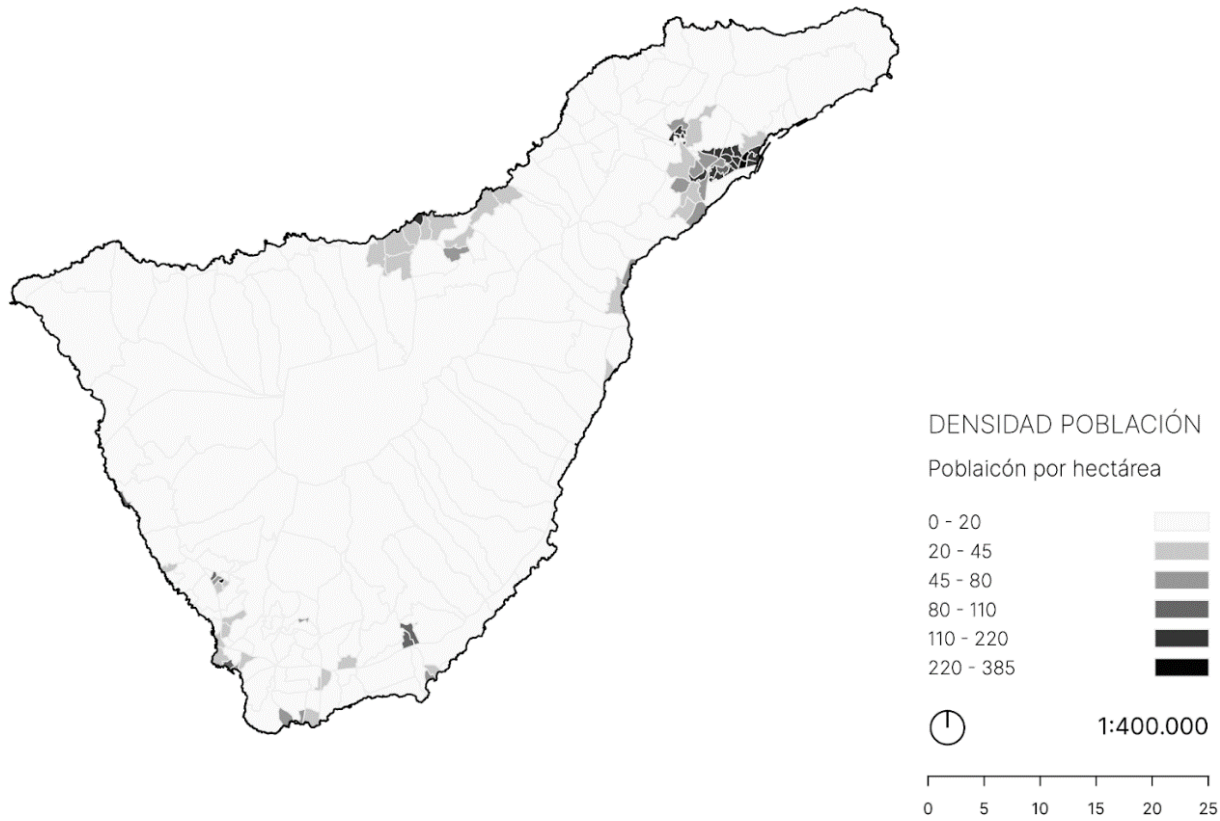


Fuente: Elaboración propia

9.4.3.1 Distribución de la densidad de población a nivel insular

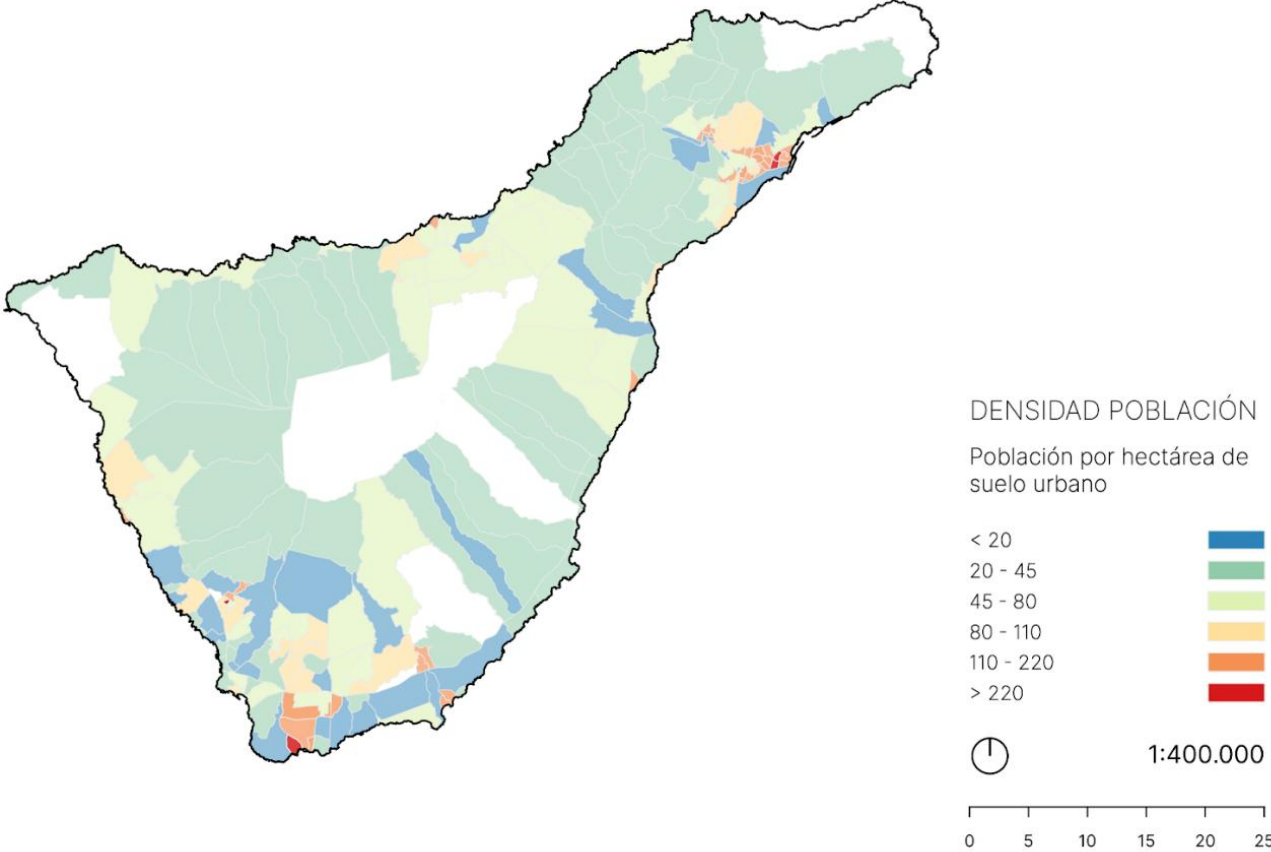
En el siguiente gráfico se muestra la densidad de población total por zona de estudio sin tener en cuenta las agregaciones por clasificación del suelo. Se observa cómo los núcleos que alcanzan los ratios de sostenibilidad asociados a los estándares internacionales (superiores a 220 habitantes por hectárea) son apenas 3 unidades territoriales. El cómputo global de zonas que superan los 110 habitantes por hectárea (mínimo para considerar un entorno viable en lo que se refiere a distribución de servicios e infraestructuras) es de apenas 20 unidades territoriales y están localizados en, solamente, cuatro municipios: Santa Cruz, La Laguna, Puerto de la Cruz y Adeje.

Figura 73. Densidad de población por zona de movilidad (habitantes/ha)



Fuente: Elaboración propia

Figura 74. Densidad de población en suelo urbano por zona de movilidad (habitantes/ha)



Fuente: Elaboración propia

9.4.3.2 Distribución de la densidad de población en suelo urbano

Atendiendo a los valores según los intervalos definidos en la representación del gráfico de caja (ver Gráfico 4), tomando como referencia la densidad de población solamente en el suelo clasificado como urbano (lo que sin duda ignora una realidad de ocupación del territorio insular que es manifiestamente evidente, la ocupación residencial de suelo no habilitado para este uso), la visualización de la misma cartografía varía sensiblemente, pero al mismo tiempo pone de manifiesto la ineficiencia de la distribución de la población en la isla (además de una cierta dejadez o incapacidad administrativa en el control del fenómeno).

9.4.4 Socioeconomía de las familias y las personas

Para la realización, en fases posteriores, del modelo de generación /atracción de viajes es necesario el establecer las bases que explicarán dichos fenómenos y su cuantificación. Generalmente, las variables utilizadas para la definición de este modelo están relacionadas con la socioeconomía de las familias, como la motorización y el nivel de renta.

La obtención de estos datos para cada una de las zonas de movilidad no es posible puesto que no hay datos disponibles a esta escala, por lo que se analizan los datos a nivel insular.

9.4.4.1 Índice de motorización

A partir de los datos del ISTAC, a continuación, se incluye una tabla con el número total de vehículos registrados en cada municipio junto con el índice de motorización correspondiente. Adicionalmente, también se incluye el número total de turistas, así como el índice de motorización asociado a dicho tipo de vehículo. En la última columna se incluye el orden jerárquico (de mayor a menor) de cada municipio obtenido a partir del índice de motorización según los turistas.

Tabla 14. Índices de motorización (2021)

	Parque Vehículos (Total)	Índice de motorización (vehículos/1.000 habitantes)	Parque Vehículos (Turismos)	Índice de motorización (turismos/1.000 habitantes)	Jerarquía (en orden decreciente turismos/1.000 habitantes)
Adeje	40.907	839,4	29.343	602,1	5
Arafo	5.057	902,4	2.861	510,5	26
Arico	7.908	960,4	4.765	578,7	10
Arona	66.705	807,9	47.747	578,3	11
Buenavista del Norte	3.767	790,4	2.299	482,4	30
Candelaria	20.693	727,0	14.011	492,3	29
Fasnia	2.571	915,9	1.543	549,7	20
Garachico	3.676	751,0	2.492	509,1	27
Granadilla de Abona	44.868	865,3	32.496	626,7	3
Guancha (La)	4.951	891,6	3.113	560,6	16
Guía de Isora	17.162	786,3	11.728	537,3	22
Güímar	17.792	847,2	10.725	510,7	25
Icod de Los Vinos	18.982	814,3	12.278	526,7	23
Laguna (La)	126.992	803,7	87.613	554,5	17
Matanza de Acentejo (La)	7.722	847,3	5.039	552,9	19
Orotava (La)	31.818	753,6	21.055	498,7	28
Puerto de La Cruz	25.855	856,7	19.259	638,2	2
Realejos (Los)	30.969	841,0	20.380	553,4	18
Rosario (El)	16.854	958,2	10.837	616,1	4
San Juan de La Rambla	4.499	926,9	2.759	568,4	14
San Miguel	19.315	883,1	13.169	602,1	6
Santa Cruz de Tenerife	171.700	823,3	118.452	567,9	15
Santa Úrsula	13.438	896,6	8.609	574,4	12
Santiago del Teide	8.923	802,8	6.483	583,3	8
Sauzal (El)	7.836	878,7	5.175	580,3	9
Silos (Los)	3.450	735,3	2.192	467,2	31
Tacoronte	21.405	879,2	14.456	593,8	7
Tanque (El)	2.458	868,9	1.620	572,6	13
Tegueste	9.138	806,8	5.946	525,0	24
Victoria de Acentejo (La)	8.532	931,3	5.019	547,9	21
Vilaflor	2.569	1,436,0	1.686	942,4	1
Total Tenerife	768.512	828,1	525.150	565,9	

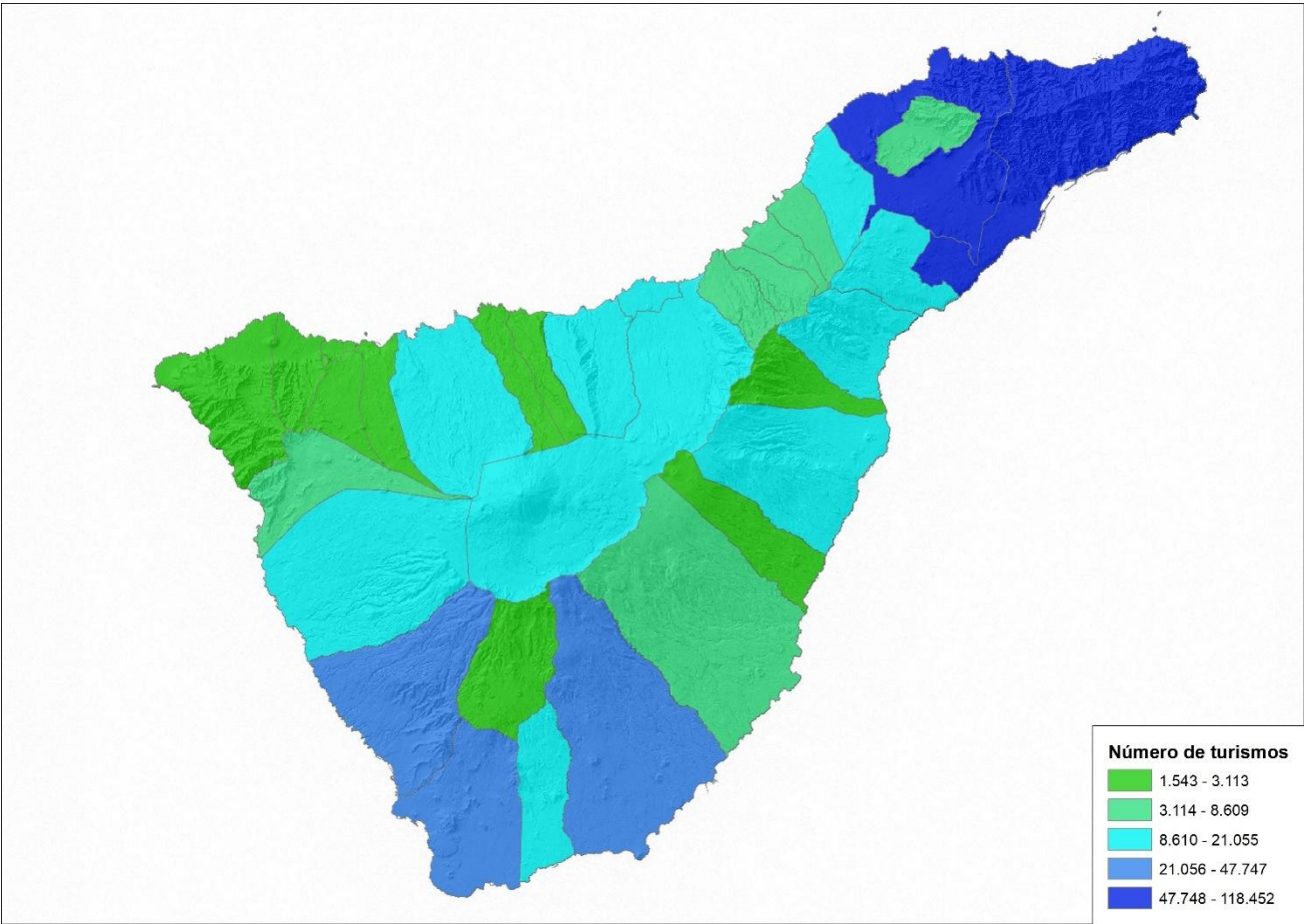
Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

Teniendo en cuenta únicamente los turismos, de acuerdo a los datos del ISTAC para el año 2021, la media insular se sitúa en unos **566 turismos por cada 1.000 habitantes**, valor muy alto que además es superado por un total de 15 municipios, destacando el municipio de Vilaflor, con más de 940 turismos/1.000 habitantes.

El siguiente municipio con mayor número de turismos es Puerto de la Cruz con un valor de 638 turismos por cada 1.000 habitantes. En el lado opuesto se sitúan los municipios de Los Silos y Buenavista, ambos con menos de 485 turismos por cada 1.000 habitantes.

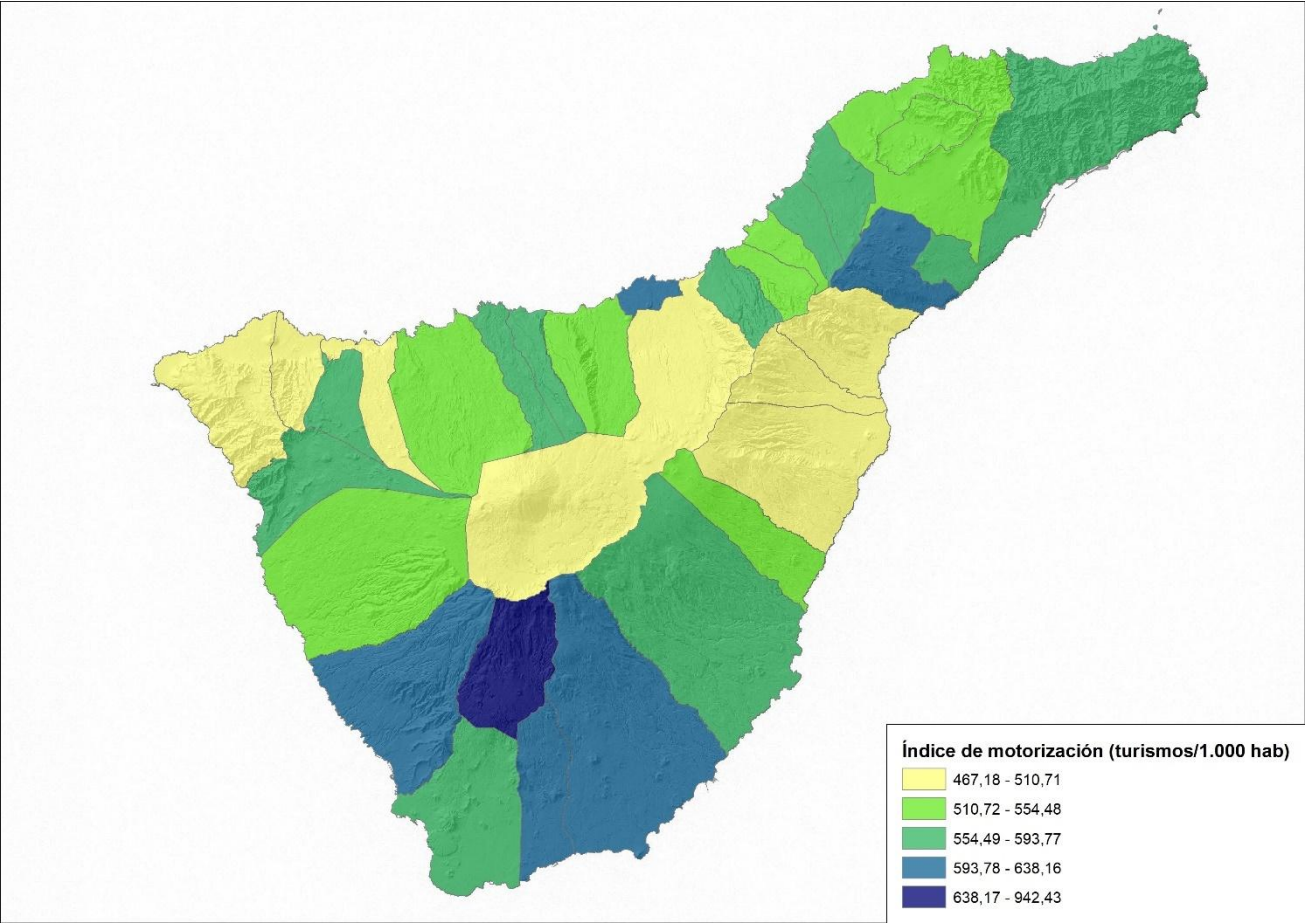
Si se analiza la totalidad de tipos de vehículos (camiones, guaguas, turismos, motos, etc.), el índice de motorización se eleva hasta los 828 vehículos por cada 1.000 habitantes, destacando que municipios con menor índice de motorización son Candelaria, con 727 vehículos por cada 1.000 habitantes, y Los Silos, con 735 vehículos por cada 1.000 habitantes.

Figura 75. Parque de vehículos según municipios (turismos, 2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

Figura 76. Índice de motorización según municipios (turismos, 2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

9.4.4.2 Ingresos económicos por hogar

Los datos sobre los ingresos económicos por hogar se han obtenido de las estadísticas del ISTAC. Ya se ha comentado que la renta está directamente relacionada con los índices de movilidad de las personas, de tal forma que, al aumentar el nivel de renta, los índices de movilidad también aumentan.

Tabla 15. Renta media de las declaraciones del IRPF por municipio (2019)

	Renta Bruta	Renta Disponible
Adeje	23.254,41	19.529,65
Arafo	23.313,61	19.592,47
Arico	21.080,01	18.011,54
Arona	20.516,55	17.648,31
Buenavista del Norte	18.115,70	16.027,33
Candelaria	27.010,14	22.368,83
Fasnia	20.937,48	17.953,02
Garachico	19.038,83	16.516,91
Granadilla de Abona	21.039,40	17.973,36
Guancha (La)	19.035,90	16.595,70

	Renta Bruta	Renta Disponible
Guía de Isora	20.267,80	17.505,39
Güímar	22.570,57	19.121,71
Icod de Los Vinos	18.869,92	16.413,45
Laguna (La)	25.861,02	21.434,24
Matanza de Acentejo (La)	22.683,85	19.204,62
Orotava (La)	22.206,46	18.896,65
Puerto de La Cruz	28.676,24	23.843,09
Realejos (Los)	19.857,89	17.167,57
Rosario (El)	32.683,08	26.128,26
San Juan de La Rambla	18.830,23	16.466,74
San Miguel	21.217,92	18.163,60
Santa Cruz de Tenerife	28.909,68	23.711,16
Santa Úrsula	23.841,11	19.999,75
Santiago del Teide	20.678,69	17.770,33
Sauzal (El)	26.556,85	21.884,74
Silos (Los)	18.220,06	16.009,87
Tacoronte	26.944,79	22.237,16
Tanque (El)	17.185,25	15.251,96
Tegueste	30.345,21	24.800,67
Victoria de Acentejo (La)	19.167,94	16.701,41
Vilaflor	19.038,73	16.551,10
Total Tenerife	24.785,87	20.713,30

Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

De la tabla anterior se desprende cómo el valor de la renta media presenta ciertas diferencias entre los municipios, estando todas ellas comprendidas entre los 17.000 € y los 33.000 € (renta bruta).

No existen relaciones apreciables entre el nivel de renta y los índices de movilidad de las personas en los diferentes municipios y/o comarcas, pero sirve para justificar el por qué la producción de viajes a nivel municipal, que normalmente es directamente proporcional a las tasas de motorización, en ocasiones presenta excepciones.

Cabe destacar, por ejemplo, como siendo Santa Cruz uno de los municipios que presentan mayor renta si bien su índice motorización está en la media insular. Mientras, los municipios de la Comarca de Acentejo, cuentan con rentas bajas mientras que sus índices de motorización son altos.

9.4.5 Proyecciones a futuro

El presente Plan de Movilidad va a considerar dos años horizonte para proyectar las alternativas propuestas, el 2035 y 2045, por lo que se debe estimar cómo se comportará la población y el índice de motorización y sus posibles crecimientos.

Dada la validez del modelo construido en el “Estudio de alternativas de un corredor de transporte público de alta capacidad entre San Isidro y Adeje”, se ha optado por aplicar los crecimientos anuales mostrados en el mismo. Estas tasas se corresponden con las tasas de crecimientos anuales entre los años 2005 y 2019 a nivel municipal.

De este modo, las variables generadoras de viaje quedarían de este modo:

Tabla 16. Variables socioeconómicas relacionadas con la población y el índice de motorización (2035)

ID	Zona	Pob H <30	Pob H 30-45	Pob H 45-65	Pob H >65	Pob M <30	Pob M 30-45	Pob M 45-65	Pob M >65	Índice de motorización
1	Buenavista del Norte	439	380	571	361	413	359	545	454	60,03%
2	El Palmar	88	59	132	123	62	66	117	132	60,08%
3	Puerto de Santiago	1.331	1.084	1.471	852	1.434	1.072	1.426	840	60,17%
4	Santiago del Teide	198	155	232	143	212	139	230	196	60,13%
5	Alcalá	852	670	775	397	829	648	767	447	45,42%
6	Chio	402	322	432	175	410	280	406	225	45,43%
7	Piedra Hincada	507	295	414	150	566	314	401	121	45,43%
39	El Escobonal	211	180	293	148	196	153	229	211	51,00%
40	La Medida	218	200	282	133	206	206	240	143	51,06%
42	Guimar	1.470	1.099	1.433	684	1.354	1.165	1.407	895	51,04%
43	Balandra-Los Picos	894	740	1.042	637	957	688	1.091	788	51,05%
44	La Hidalga	216	149	246	120	177	163	228	112	54,20%
45	Arafo	612	506	725	374	601	496	713	475	54,19%
46	Candelaria Costa	2.108	1.476	1.975	1.073	1.997	1.588	2.199	1.408	53,95%
47	Las Cuevecitas	419	281	403	187	325	237	385	217	53,94%
48	Araya	331	199	377	165	327	216	373	201	53,92%
49	Las Caletillas	1.730	1.582	1.909	829	1.816	1.789	2.046	1.085	53,95%
50	Iguate	469	336	492	230	432	348	466	283	53,93%
51	Candelaria Interior	652	418	738	293	660	434	750	350	53,96%
52	El Rosario	1.628	1.215	1.973	703	1.603	1.256	1.882	698	66,29%
53	La Esperanza	936	736	1.176	592	833	703	1.098	636	66,28%
54	S.C. Tenerife Sureste-Añaza	2.471	1.648	2.101	563	2.409	1.736	2.482	764	38,36%
55	S.C. Tenerife Sur Centro-Barranco Grande	1.173	778	1.276	408	1.210	881	1.313	527	38,37%
56	S.C. Tenerife Suroeste-Llano del Moro	2.311	1.385	2.020	543	2.110	1.654	2.056	711	38,36%
57	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Palmetum	1.172	890	1.173	451	1.055	838	1.171	576	38,36%
58	La Laguna Sur Sur-Taco	1.731	1.318	1.732	886	1.793	1.341	1.808	1.129	51,76%
59	S.C. Tenerife Sur Centro-El Draguillo	2.086	1.550	1.951	719	1.952	1.595	2.015	1.026	38,36%
60	S.C. Tenerife Suroeste-Volcanes	2.012	1.317	1.694	495	1.836	1.541	1.919	696	38,36%
61	La Laguna Suroeste-Los Baldíos	356	257	426	221	313	283	423	256	51,77%
62	La Laguna Suroeste	1.822	1.315	1.712	760	1.805	1.376	1.959	855	51,77%
63	La Laguna Sur Sur- Los Andenes	1.795	1.435	1.688	788	1.740	1.385	1.891	1.109	51,77%
64	La Laguna Sur Sur-Las Chumberas	1.568	1.139	1.488	619	1.445	1.119	1.599	796	51,77%
65	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Plaza San Carlos	1.097	810	1.139	652	1.095	872	1.299	959	38,36%
66	S.C. Tenerife Casco Puerto	1.428	1.244	1.564	1.032	1.471	1.248	1.869	1.592	38,36%
67	S.C. Tenerife Casco Puerto-Ramón y Cajal	1.510	1.080	1.634	1.027	1.577	1.247	1.801	1.650	38,36%
68	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Estadio de fútbol	1.780	1.426	1.893	1.282	1.719	1.567	2.082	2.072	38,36%
69	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Club de Tenis	1.166	918	1.348	893	1.176	897	1.481	1.269	38,37%
70	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Parque Leoncio Oramas	1.025	1.065	1.715	886	897	915	1.392	1.469	38,35%
71	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Miramar	946	716	1.082	587	831	709	1.080	1.020	38,36%

ID	Zona	Pob H <30	Pob H 30-45	Pob H 45-65	Pob H >65	Pob M <30	Pob M 30-45	Pob M 45-65	Pob M >65	Índice de motorización
72	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Parque Cuchillos de Tristán	903	795	1.253	873	983	795	1.296	1.377	38,36%
73	Hospital Nuestra Señora de la Candelaria	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%
74	S.C. Tenerife Casco Sur Sur-Las Delicias	1.243	980	1.418	789	1.152	953	1.431	1.168	38,36%
75	S.C. Tenerife Casco Sur Sur	1.734	1.359	1.871	1.191	1.598	1.292	2.004	1.669	38,36%
76	La Laguna Sur Norte 2	1.885	1.398	1.804	801	1.922	1.437	2.011	1.118	51,77%
77	Hospital Universitario+Campus Ofra	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%
78	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Hospital San Juan de Dios	633	446	696	416	597	439	754	571	38,35%
79	Campus universitario La Guajara	2	2	2	1	3	2	2	1	50,13%
80	La Laguna-La Cuesta	1.137	838	1.070	518	1.115	898	1.172	760	51,77%
81	La Laguna Sur Norte	1.321	999	1.392	626	1.269	1.012	1.537	855	51,77%
82	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Parque Las Indias	1.553	1.262	1.806	1.142	1.625	1.305	2.240	1.586	38,36%
83	S.C. Tenerife Casco Norte Interior-Pabellón La Salud	1.749	1.363	1.959	1.111	1.655	1.310	2.027	1.734	38,37%
84	S.C. Tenerife Casco Norte Interior-Hospital Quirón	1.277	1.022	1.499	811	1.347	1.096	1.664	1.249	38,36%
85	S.C. Tenerife Casco Norte Costa-Pono de Oro	1.356	970	1.446	866	1.343	1.047	1.683	1.399	38,36%
86	S.C. Tenerife Casco Norte Costa-José Martí	1.908	1.228	1.962	1.302	1.727	1.285	2.125	1.804	38,36%
87	S.C. Tenerife Norte-María Jiménez	619	461	774	350	597	482	732	454	38,36%
88	S.C. Tenerife Norte-Cueva Bermeja	33	25	45	26	30	26	45	28	38,24%
89	S.C. Tenerife Norte-San Andrés	440	433	726	478	478	410	628	523	38,35%
90	S.C. Tenerife Norte-Taganana	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%
91	S.C. Tenerife Norte-Catalanes	285	269	434	285	246	234	356	348	38,39%
92	S.C. Tenerife Norte-Los Campitos	133	140	165	111	131	105	174	128	38,32%
93	La Laguna Sureste-Los Valles	2.005	1.503	1.955	846	2.003	1.569	2.131	1.091	51,77%
94	La Laguna Sureste	1.502	1.157	1.602	738	1.554	1.102	1.829	1.104	51,76%
95	La Laguna-Vega de las Mercedes	837	555	1.017	509	855	570	1.069	589	51,77%
96	Campus universitarios Central+Anchieta	21	17	18	8	24	17	21	11	51,63%
97	La Laguna Centro Sur	1.337	1.112	1.236	698	1.547	1.084	1.432	1.066	51,76%
98	San Cristóbal de La Laguna	1.001	778	1.013	577	1.037	772	1.200	839	51,77%
99	La Laguna Centro Norte	1.522	1.095	1.557	893	1.453	1.167	1.853	1.262	51,77%
100	La Laguna-Las Canteras	414	246	477	233	419	267	471	273	51,77%
101	La Laguna-San Lázaro	1.061	782	1.113	496	1.006	807	1.208	620	51,76%
102	Aeropuerto Tenerife Norte	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%
103	Pedro Álvarez	278	227	317	189	268	200	326	226	54,05%
105	Tequete Centro	1.169	815	1.214	534	1.058	817	1.310	686	54,04%
106	El Portezuelo	387	326	438	251	356	318	449	282	54,03%
107	Guamasa	912	653	1.117	578	834	603	1.124	662	51,77%
108	Tejina	1.275	1.035	1.465	747	1.197	1.040	1.451	927	51,77%
109	Valle de Guerra	828	665	1.072	580	868	672	1.015	713	51,77%
110	Tacoronte Norte (El Pris)	622	523	766	349	622	501	744	379	56,91%

ID	Zona	Pob H <30	Pob H 30-45	Pob H 45-65	Pob H >65	Pob M <30	Pob M 30-45	Pob M 45-65	Pob M >65	Índice de motorización
111	Tacoronte Norte (La Caridad)	964	653	1.043	485	889	686	1.073	561	56,91%
112	Tacoronte Sur (Barranco de las Lajas)	526	355	598	270	469	382	571	358	56,92%
113	Tacoronte	1.285	898	1.324	607	1.212	916	1.386	758	56,91%
114	Tacoronte Sur (Agua García)	530	403	546	291	483	345	518	354	56,92%
115	El Sauzal	803	543	1.001	456	782	508	1.044	514	63,15%
116	Ravelo	607	479	593	282	551	435	638	340	63,13%
117	La Matanza de Acentejo	1.518	1.188	1.681	703	1.382	1.210	1.600	853	67,31%
118	La Resbala	124	104	143	80	121	101	150	102	64,87%
119	La Victoria de Acentejo	966	765	1.058	485	956	778	1.044	576	64,88%
120	La Vera-Carril	373	259	418	223	285	255	376	282	64,87%
121	Santa Ursula	1.540	1.023	1.702	696	1.452	1.106	1.686	809	72,20%
122	El Farro	591	448	667	310	553	424	656	367	72,19%
123	El Teide	7	5	8	5	6	5	8	5	51,35%
124	Chasna	1.360	966	1.380	606	1.261	918	1.288	710	49,97%
125	Pinoleros	396	280	428	216	412	279	442	249	49,96%
126	Dehesa Alta	1.998	1.138	1.946	1.117	1.826	1.214	2.214	1.371	49,97%
127	El Durazno	127	71	135	59	120	74	144	68	50,28%
128	La Orotava Norte	1.852	1.268	1.836	834	1.755	1.299	1.847	1.225	49,97%
129	La Orotava Sur-La Perdoma	1.893	1.382	2.014	933	1.845	1.424	2.001	1.227	49,97%
130	Puerto de la Cruz Este-La Paz	894	836	1.296	1.217	966	840	1.376	1.336	42,92%
131	Puerto de la Cruz Este-San Antonio	895	752	1.150	787	934	697	1.208	1.001	42,93%
132	Puerto de la Cruz Oeste-El Peñón	821	758	1.151	908	792	683	1.122	1.207	42,93%
133	Puerto de la Cruz Oeste-Las Dehesas	1.007	802	1.077	689	958	768	1.133	856	42,93%
134	La Longuera- El Toscal	1.839	1.213	1.960	930	1.744	1.312	2.038	1.111	58,84%
135	Los Realejos Este	1.580	1.121	1.700	841	1.532	1.082	1.769	1.108	58,85%
136	Palo Blanco-Llanadas	413	334	427	211	442	313	394	228	58,86%
137	Los Realejos Oeste	1.107	710	1.235	572	1.015	759	1.247	745	58,85%
138	Icod el Alto	534	355	560	315	491	401	547	396	58,83%
140	La Guancha	518	396	577	392	510	403	582	482	59,34%
141	Santa Catalina	262	190	292	181	240	197	306	219	59,37%
142	Santa Bárbara	281	239	344	213	261	206	348	242	58,46%
143	La Mancha	769	513	819	431	683	501	835	611	58,44%
144	Icod de los Vinos Sur	329	272	445	239	343	248	419	272	58,43%
145	Icod de los Vinos	1.330	1.036	1.468	932	1.309	1.038	1.550	1.113	58,45%
146	Cueva del Viento	393	275	425	251	370	252	415	307	58,44%
148	Garachico	153	126	204	125	131	98	200	125	52,40%
149	El Tanque	349	273	377	238	374	253	406	283	70,19%
150	Los Silos	496	384	657	454	451	416	580	543	55,36%
180	Villaflor de Chana	88	70	111	73	91	61	102	79	125,06%
181	La Escalona	114	91	144	95	118	79	132	102	125,06%
360	Poris de Abona	322	339	455	238	326	314	392	237	68,64%
361	San Miguel de Tajao	322	334	427	157	335	287	343	140	68,64%
370	Las Eras	58	65	100	57	52	55	82	64	76,68%
371	La Zarza	85	95	145	83	76	80	119	93	76,68%
372	Fasnia	173	164	249	148	152	125	199	196	76,68%
373	Los Roques	27	25	38	23	23	19	31	30	76,68%
380	La Cisnera	97	88	119	68	88	50	115	76	68,65%
381	Icor	49	52	70	37	50	48	60	36	68,65%
382	Villa de Arico	106	144	169	76	136	97	125	93	68,65%
383	El Río	124	80	137	56	122	77	143	90	68,65%
384	Arico	163	113	242	146	158	147	218	165	68,65%
410	Puerto de Guimar	453	480	493	185	446	525	438	233	51,06%
411	El Socorro	404	338	427	213	424	359	449	244	51,06%

ID	Zona	Pob H <30	Pob H 30-45	Pob H 45-65	Pob H >65	Pob M <30	Pob M 30-45	Pob M 45-65	Pob M >65	Índice de motorización
800	Guía de Isora	974	721	914	419	984	710	906	521	45,43%
801	Acojeja	258	227	320	190	296	249	316	209	45,43%
802	Playa San Juan	888	708	873	451	876	663	883	547	45,43%
1023	Fraile	2.264	1.470	1.895	525	1.937	1.325	1.723	555	54,18%
1027	Los Abrigos	1.191	1.176	1.326	334	1.146	1.190	1.212	355	64,70%
1028	Charco del Pino	630	438	672	315	559	435	668	458	64,68%
1029	Aeropuerto	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%
1035	Chimiche	185	165	201	104	160	115	182	160	64,68%
1040	Bajamar	350	371	441	206	374	371	443	239	51,76%
1041	Punta del Hidalgo	321	287	519	270	288	283	458	309	51,76%
1091	Marazul	205	157	205	105	202	156	214	121	52,75%
1092	Los Menores	490	386	476	184	438	361	444	169	52,71%
1093	Tirojo Bajo-La Concepción	360	274	359	186	355	273	377	215	52,69%
1101	Playa Paraíso	556	705	613	234	596	654	525	202	52,74%
1102	Callao Salvaje	523	521	619	327	585	555	636	330	52,73%
1103	Playa Paraíso Puerto	511	392	477	189	468	366	420	244	52,74%
1111	Las Moraditas	48	22	43	11	41	28	50	12	52,72%
1112	Las Nieves-Los Olivos	747	490	632	173	691	505	646	229	52,72%
1113	Adeje Norte	382	318	383	123	366	340	353	187	52,72%
1114	Barranco de Las Torres	738	357	618	136	660	444	690	146	52,73%
1115	Polígono Las Torres	6	3	5	1	6	4	5	1	51,71%
1121	Las Nieves-San Eugenio Alto	757	986	838	311	811	822	745	261	52,73%
1122	Miraverde Sur	870	797	992	344	900	879	870	299	52,72%
1123	Embalse y Roque de los Brezos	5	5	6	2	5	5	5	2	53,08%
1124	Las Nieves-Siam Park	37	48	40	15	39	40	36	13	52,56%
1131	Adeje Sur-El Galeón	704	467	617	168	704	544	659	177	52,72%
1132	Adeje Sur - El Cerco	314	279	321	117	324	249	307	139	52,73%
1133	Adeje Sur-La Postura	1.282	879	1.028	247	1.198	870	1.130	290	52,72%
1141	Costa Adeje Sur-San Eugenio Bajo	409	510	454	220	454	421	378	195	52,71%
1142	Costa Adeje Sur-Puerto	444	552	492	238	492	456	410	212	52,72%
1143	Miraverde	509	386	418	134	497	392	434	129	52,73%
1144	Costa Adeje Norte	437	332	359	115	427	337	372	111	52,74%
1145	La Caleta	282	235	274	100	271	225	246	93	52,77%
1146	Golf Costa Adeje	93	78	91	33	90	74	81	31	52,69%
1147	Fañabé	287	239	279	101	276	229	250	95	52,71%
1151	Playa de Las Américas-Chayofita	959	868	926	482	862	795	912	530	54,17%
1152	Playa de Las Américas-El Camisón	777	818	697	276	839	645	541	280	54,18%
1161	Chayofa	622	550	677	255	586	540	686	232	54,17%
1162	La Camella	378	300	341	171	361	325	348	177	54,17%
1163	Arona	243	185	222	104	256	173	276	124	54,22%
1164	Las Casas y Tunez	310	265	376	137	277	224	298	157	54,18%
1165	Hospital Sur	1	1	1	0	1	1	1	0	49,79%
1171	Los Cristianos-Playa	306	304	348	208	295	276	352	271	54,17%
1172	Los Cristianos-Moreque	509	536	754	444	524	535	776	437	54,16%
1173	Los Cristianos-El Mojón	425	347	456	279	390	364	478	269	54,19%
1174	Los Cristianos-Golf	514	432	481	187	468	444	508	219	54,17%
1191	Cruz de Guanche	554	441	547	197	549	408	588	234	54,19%
1192	Valle de San Lorenzo	395	316	369	166	433	292	372	210	54,16%
1193	La Florida	631	420	564	223	586	477	547	256	54,19%
1201	Benitez-La Reina	587	387	537	131	499	393	480	145	54,17%
1202	Cabo Blanco	1.403	1.003	1.200	425	1.329	1.018	1.166	500	54,18%
1203	Buzanada	412	353	439	155	444	331	446	179	54,15%
1204	Vertedero Esperanza del Sur	8	5	7	2	7	5	6	2	54,32%
1211	Guaza	793	549	743	175	753	634	712	219	54,19%

ID	Zona	Pob H <30	Pob H 30-45	Pob H 45-65	Pob H >65	Pob M <30	Pob M 30-45	Pob M 45-65	Pob M >65	Índice de motorización
1212	Cho	510	442	528	108	528	357	410	98	54,16%
1213	Guargacho	341	264	326	90	318	243	293	86	54,19%
1221	Palm-Mar	288	407	477	247	315	450	428	209	54,15%
1222	La Estrella del Sur	744	525	724	300	775	555	775	263	54,17%
1223	La Galleta	847	698	907	389	817	736	941	393	54,18%
1224	Montaña Aguzada	26	16	19	5	20	15	17	5	54,07%
1241	Costa del Silencio	1.083	990	1.479	714	1.016	982	1.378	762	54,17%
1242	Coromoto	177	138	170	47	166	127	153	45	54,21%
1251	El Monte O Guargacho	1.123	748	871	211	990	774	878	233	57,00%
1252	Montaña los Erales	136	102	112	30	127	99	111	33	56,89%
1253	Las Charifas Sur	541	451	604	325	620	479	589	269	57,03%
1254	Urbanización El Guincho y Golf del Sur	1.070	891	1.194	643	1.226	946	1.163	533	57,01%
1255	Las Charifas Norte	1.539	1.020	1.150	228	1.372	1.185	1.021	260	57,00%
1261	Aldea Blanco	358	261	316	132	352	249	320	121	56,98%
1262	Las Zocas	289	211	255	107	284	201	259	98	57,01%
1263	San Miguel de Abona	1.448	1.091	1.509	594	1.443	1.016	1.326	792	57,01%
1301	El Médano Oeste	1.115	975	1.148	417	1.022	1.078	1.103	512	64,70%
1302	Montaña Bocinegro	2	2	2	1	2	2	2	1	70,85%
1311	Montaña de las Tabalbas	142	102	112	32	134	90	108	38	64,71%
1312	Montaña Casablanca	619	325	463	91	537	409	441	122	64,71%
1313	San Isidro Oeste	3.029	2.152	2.502	744	2.818	1.976	2.615	868	64,70%
1321	San Isidro Este	3.538	2.649	2.872	814	3.499	2.771	2.843	927	64,70%
1322	Montaña Ifara	45	36	38	12	43	36	39	14	64,82%
1331	El Salto	318	246	369	198	334	225	336	245	64,72%
1332	Granadilla de Abona	1.515	1.147	1.374	611	1.422	1.046	1.369	820	64,70%
1341	El Médano Este	710	514	691	154	646	596	613	153	64,72%
1342	Arenas del Mar	212	153	206	46	193	178	183	46	64,65%
1343	Montaña Pelada	2	2	2	1	2	2	2	1	70,85%
1390	Las Rosas	486	379	552	263	481	372	493	351	78,12%
1391	San Juan de la Rambla	142	113	208	149	120	109	202	198	78,12%
1470	Las Cruces	165	127	178	104	169	138	181	112	52,41%
1471	El Guincho	190	148	330	246	181	151	292	317	52,41%

Fuente: Elaboración propia

Tabla 17. Variables socioeconómicas relacionadas con la población y el índice de motorización (2045)

ID	Zona	Pob H <30	Pob H 30-45	Pob H 45-65	Pob H >65	Pob M <30	Pob M 30-45	Pob M 45-65	Pob M >65	Índice de motorización
1	Buenavista del Norte	408	353	530	335	384	333	506	421	64,04%
2	El Palmar	81	54	122	114	58	61	109	122	64,09%
3	Puerto de Santiago	1.322	1.077	1.461	847	1.425	1.065	1.417	835	70,34%
4	Santiago del Teide	197	154	231	142	211	138	229	195	70,28%
5	Alcalá	937	736	851	436	911	712	843	491	46,38%
6	Chio	442	354	474	192	451	308	446	247	46,40%
7	Piedra Hincada	558	324	455	165	621	345	441	133	46,39%
39	El Escobonal	243	208	338	171	226	177	265	243	48,53%
40	La Medida	252	231	325	154	238	238	277	165	48,58%
42	Guimar	1.698	1.270	1.656	790	1.564	1.346	1.626	1.034	48,58%
43	Balandra-Los Picos	1.033	855	1.204	736	1.105	794	1.261	910	48,58%
44	La Hidalga	224	155	255	124	184	169	237	117	57,59%
45	Arafo	636	526	754	389	625	515	741	493	57,57%
46	Candelaria Costa	2.621	1.835	2.456	1.334	2.483	1.975	2.734	1.751	48,55%
47	Las Cuevecitas	521	349	501	233	405	295	479	270	48,54%
48	Araya	411	248	469	206	406	268	464	249	48,52%
49	Las Caletillas	2.151	1.967	2.373	1.031	2.258	2.225	2.544	1.349	48,56%
50	Iguate	583	418	612	286	537	433	580	352	48,54%
51	Candelaria Interior	811	519	917	364	821	539	932	435	48,57%

ID	Zona	Pob H <30	Pob H 30-45	Pob H 45-65	Pob H >65	Pob M <30	Pob M 30-45	Pob M 45-65	Pob M >65	Índice de motorización
52	El Rosario	1.633	1.219	1.979	705	1.608	1.259	1.888	700	67,48%
53	La Esperanza	939	738	1.180	593	835	705	1.101	638	67,48%
54	S.C. Tenerife Sureste-Añaza	2.751	1.835	2.339	626	2.682	1.933	2.764	850	33,47%
55	S.C. Tenerife Sur Centro-Barranco Grande	1.306	866	1.420	454	1.347	981	1.462	587	33,48%
56	S.C. Tenerife Suroeste-Llano del Moro	2.573	1.542	2.249	604	2.349	1.842	2.289	791	33,47%
57	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Palmetum	1.305	991	1.306	502	1.175	932	1.304	641	33,47%
58	La Laguna Sur Sur-Taco	1.833	1.396	1.834	938	1.899	1.420	1.915	1.196	49,08%
59	S.C. Tenerife Sur Centro-El Draguillo	2.322	1.726	2.172	800	2.173	1.776	2.243	1.142	33,47%
60	S.C. Tenerife Suroeste-Volcanes	2.240	1.466	1.885	551	2.044	1.716	2.136	775	33,47%
61	La Laguna Suroeste-Los Baldíos	377	272	451	234	331	299	448	271	49,09%
62	La Laguna Suroeste	1.930	1.393	1.813	804	1.911	1.457	2.074	905	49,09%
63	La Laguna Sur Sur- Los Andenes	1.901	1.519	1.788	834	1.843	1.466	2.002	1.174	49,09%
64	La Laguna Sur Sur-Las Chumberas	1.660	1.206	1.575	655	1.530	1.185	1.693	843	49,09%
65	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Plaza San Carlos	1.221	902	1.268	726	1.219	970	1.447	1.067	33,47%
66	S.C. Tenerife Casco Puerto	1.590	1.384	1.742	1.149	1.638	1.390	2.081	1.773	33,47%
67	S.C. Tenerife Casco Puerto-Ramón y Cajal	1.681	1.202	1.819	1.144	1.756	1.388	2.006	1.837	33,47%
68	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Estadio de fútbol	1.982	1.588	2.108	1.427	1.914	1.744	2.317	2.307	33,46%
69	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Club de Tenis	1.298	1.022	1.501	994	1.309	999	1.648	1.413	33,47%
70	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Parque Leoncio Oramas	1.141	1.185	1.910	986	999	1.018	1.550	1.635	33,46%
71	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Miramar	1.054	797	1.205	654	925	790	1.202	1.135	33,46%
72	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Parque Cuchillos de Tristán	1.005	885	1.395	972	1.095	885	1.443	1.533	33,47%
73	Hospital Nuestra Señora de la Candelaria	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%
74	S.C. Tenerife Casco Sur Sur-Las Delicias	1.384	1.091	1.578	878	1.282	1.061	1.593	1.300	33,47%
75	S.C. Tenerife Casco Sur Sur	1.931	1.513	2.083	1.326	1.779	1.439	2.231	1.858	33,47%
76	La Laguna Sur Norte 2	1.996	1.481	1.910	848	2.035	1.522	2.130	1.184	49,09%
77	Hospital Universitario+Campus Ofra	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%
78	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Hosital San Juan de Dios	705	497	775	463	665	489	840	635	33,45%
79	Campus universitario La Guajara	3	2	3	1	3	2	3	2	47,34%
80	La Laguna-La Cuesta	1.204	888	1.133	548	1.180	951	1.241	805	49,09%
81	La Laguna Sur Norte	1.398	1.058	1.474	663	1.343	1.071	1.628	905	49,10%
82	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Parque Las Indias	1.729	1.405	2.011	1.272	1.809	1.453	2.493	1.766	33,46%
83	S.C. Tenerife Casco Norte Interior-Pabellón La Salud	1.947	1.518	2.181	1.237	1.842	1.458	2.256	1.930	33,47%

ID	Zona	Pob H <30	Pob H 30-45	Pob H 45-65	Pob H >65	Pob M <30	Pob M 30-45	Pob M 45-65	Pob M >65	Índice de motorización
84	S.C. Tenerife Casco Norte Interior-Hospital Quirón	1.422	1.138	1.669	903	1.499	1.220	1.852	1.391	33,46%
85	S.C. Tenerife Casco Norte Costa-Pono de Oro	1.510	1.080	1.610	964	1.496	1.166	1.873	1.558	33,46%
86	S.C. Tenerife Casco Norte Costa-José Martí	2.124	1.367	2.185	1.450	1.923	1.431	2.366	2.009	33,46%
87	S.C. Tenerife Norte-María Jiménez	689	513	861	390	665	537	815	505	33,47%
88	S.C. Tenerife Norte-Cueva Bermeja	37	27	50	28	34	29	50	31	33,32%
89	S.C. Tenerife Norte-San Andrés	490	483	809	532	532	457	699	582	33,45%
90	S.C. Tenerife Norte-Taganana	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%
91	S.C. Tenerife Norte-Catalanes	317	300	483	317	274	261	397	388	33,50%
92	S.C. Tenerife Norte-Los Campitos	148	155	184	124	145	117	194	143	33,42%
93	La Laguna Sureste-Los Valles	2.123	1.592	2.070	896	2.121	1.662	2.257	1.155	49,09%
94	La Laguna Sureste	1.590	1.225	1.697	781	1.645	1.167	1.937	1.169	49,08%
95	La Laguna-Vega de las Mercedes	887	587	1.077	539	905	603	1.132	624	49,09%
96	Campus universitarios Central+Anchieta	22	18	20	8	25	18	23	12	49,10%
97	La Laguna Centro Sur	1.416	1.178	1.309	739	1.639	1.148	1.516	1.129	49,08%
98	San Cristóbal de La Laguna	1.060	824	1.073	611	1.098	818	1.271	888	49,09%
99	La Laguna Centro Norte	1.612	1.160	1.649	945	1.538	1.236	1.962	1.337	49,09%
100	La Laguna-Las Canteras	439	261	505	247	443	283	498	289	49,09%
101	La Laguna-San Lázaro	1.124	828	1.178	526	1.065	855	1.279	656	49,09%
102	Aeropuerto Tenerife Norte	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%
103	Pedro Álvarez	297	243	339	202	287	214	349	242	53,65%
105	Tegueste Centro	1.250	872	1.299	572	1.132	874	1.401	734	53,64%
106	El Portezuelo	414	349	468	269	380	340	480	301	53,64%
107	Guamasa	965	691	1.183	612	883	639	1.190	700	49,09%
108	Tejina	1.350	1.096	1.551	790	1.268	1.101	1.536	982	49,09%
109	Valle de Guerra	877	705	1.135	614	919	712	1.075	755	49,09%
110	Tacoronte Norte (El Pris)	656	551	808	368	656	529	785	400	57,92%
111	Tacoronte Norte (La Caridad)	1.017	689	1.100	511	938	724	1.132	592	57,92%
112	Tacoronte Sur (Barranco de las Lajas)	555	374	630	284	495	403	602	378	57,94%
113	Tacoronte	1.355	947	1.396	640	1.278	967	1.462	799	57,92%
114	Tacoronte Sur (Agua García)	559	426	576	307	510	364	546	373	57,93%
115	El Sauzal	846	572	1.053	480	823	535	1.099	541	63,55%
116	Ravelo	639	504	624	297	580	458	671	358	63,54%
117	La Matanza de Acentejo	1.637	1.281	1.813	758	1.491	1.305	1.726	920	68,31%
118	La Resbala	132	111	153	85	129	107	160	108	64,73%
119	La Victoria de Acentejo	1.030	816	1.128	517	1.020	830	1.113	614	64,72%
120	La Vera-Carril	398	277	446	238	303	272	401	301	64,72%
121	Santa Ursula	1.469	976	1.623	664	1.385	1.055	1.609	772	83,70%
122	El Farfollillo	564	427	636	296	528	404	626	350	83,70%
123	El Teide	8	6	9	5	7	5	9	5	46,59%
124	Chasna	1.526	1.084	1.549	680	1.415	1.031	1.445	797	45,01%
125	Pinoleros	445	314	480	242	462	314	496	279	45,00%
126	Dehesa Alta	2.242	1.277	2.184	1.253	2.049	1.363	2.484	1.539	45,02%
127	El Durazno	129	72	137	60	122	75	147	69	49,96%
128	La Orotava Norte	2.078	1.423	2.060	936	1.970	1.458	2.073	1.375	45,02%

ID	Zona	Pob H <30	Pob H 30-45	Pob H 45-65	Pob H >65	Pob M <30	Pob M 30-45	Pob M 45-65	Pob M >65	Índice de motorización
129	La Orotava Sur-La Perdoma	2.124	1.551	2.260	1.047	2.071	1.598	2.246	1.377	45,01%
130	Puerto de la Cruz Este-La Paz	910	851	1.319	1.239	983	855	1.400	1.359	38,06%
131	Puerto de la Cruz Este-San Antonio	911	765	1.171	801	951	709	1.229	1.018	38,07%
132	Puerto de la Cruz Oeste-El Peñón	835	771	1.171	924	806	695	1.142	1.228	38,07%
133	Puerto de la Cruz Oeste-Las Dehesas	1.025	816	1.096	702	975	782	1.153	871	38,08%
134	La Longuera- El Toscal	1.832	1.208	1.953	927	1.738	1.307	2.031	1.107	60,22%
135	Los Realejos Este	1.574	1.117	1.693	838	1.527	1.078	1.763	1.104	60,22%
136	Palo Blanco-Llanadas	412	332	426	210	440	312	393	227	60,23%
137	Los Realejos Oeste	1.103	707	1.231	570	1.011	756	1.242	742	60,22%
138	Icod el Alto	532	354	558	314	489	400	545	394	60,20%
140	La Guancha	531	406	591	402	523	413	596	495	60,68%
141	Santa Catalina	269	195	299	186	246	202	314	225	60,71%
142	Santa Bárbara	273	232	333	207	253	200	337	235	63,15%
143	La Mancha	746	497	794	418	662	486	809	593	63,14%
144	Icod de los Vinos Sur	319	264	431	231	333	241	406	264	63,12%
145	Icod de los Vinos	1.290	1.005	1.424	904	1.270	1.007	1.503	1.079	63,14%
146	Cueva del Viento	381	266	412	243	358	244	402	298	63,14%
148	Garachico	137	113	182	112	117	88	179	112	57,68%
149	El Tanque	325	253	351	221	347	235	378	263	80,72%
150	Los Silos	441	342	584	404	401	370	516	483	59,01%
180	Villaflor de Chana	79	63	100	66	82	55	91	71	170,05%
181	La Escalona	102	82	129	85	106	71	119	92	170,05%
360	Poris de Abona	348	367	492	258	352	340	424	256	77,38%
361	San Miguel de Tajao	348	361	461	170	362	310	371	151	77,38%
370	Las Eras	60	67	103	59	54	56	84	66	80,49%
371	La Zarza	87	98	150	85	78	82	123	96	80,49%
372	Fasnia	178	169	257	152	157	129	206	202	80,49%
373	Los Roques	27	26	39	23	24	20	32	31	80,49%
380	La Cisnera	105	95	129	73	95	54	124	82	77,40%
381	Icor	53	56	75	40	54	52	65	39	77,40%
382	Villa de Arico	115	156	182	82	147	105	135	100	77,40%
383	El Río	134	87	148	60	131	83	154	98	77,40%
384	Arico	176	122	262	158	170	159	236	179	77,40%
410	Puerto de Guimar	523	554	570	214	515	607	506	269	48,60%
411	El Socorro	467	390	494	246	489	414	519	281	48,60%
800	Guía de Isora	1.070	793	1.005	460	1.082	780	996	572	46,39%
801	Acojeja	284	249	352	208	325	274	347	229	46,39%
802	Playa San Juan	976	778	959	495	963	729	971	601	46,39%
1023	Fraila	2.639	1.713	2.208	611	2.257	1.544	2.008	647	53,04%
1027	Los Abrigos	1.599	1.579	1.779	448	1.538	1.597	1.627	476	74,66%
1028	Charco del Pino	845	588	901	422	751	584	897	615	74,64%
1029	Aeropuerto	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%
1035	Chimiche	248	221	270	140	215	154	244	215	74,66%
1040	Bajamar	371	392	467	218	396	392	469	254	49,08%
1041	Punta del Hidalgo	340	304	550	286	305	299	485	327	49,08%
1091	Marazul	263	201	263	135	259	200	275	156	48,60%
1092	Los Menores	629	496	611	236	563	464	570	216	48,56%
1093	Tirojo Bajo-La Concepción	462	352	461	239	456	350	484	276	48,53%
1101	Playa Paraíso	715	906	787	301	766	840	674	259	48,58%
1102	Callao Salvaje	671	670	795	420	751	713	817	424	48,57%
1103	Playa Paraíso Puerto	656	503	613	242	602	470	540	314	48,58%
1111	Las Moraditas	62	28	55	14	52	36	64	15	48,52%
1112	Las Nieves-Los Olivos	959	629	811	222	888	649	830	294	48,56%
1113	Adeje Norte	490	408	492	157	470	437	454	240	48,57%

ID	Zona	Pob H <30	Pob H 30-45	Pob H 45-65	Pob H >65	Pob M <30	Pob M 30-45	Pob M 45-65	Pob M >65	Índice de motorización
1114	Barranco de Las Torres	948	459	794	175	848	570	887	188	48,57%
1115	Polígono Las Torres	8	4	6	1	7	5	7	1	47,53%
1121	Las Nieves-San Eugenio Alto	972	1.266	1.077	400	1.042	1.056	957	336	48,58%
1122	Miraverde Sur	1.118	1.024	1.274	442	1.156	1.129	1.118	384	48,56%
1123	Embalse y Roque de los Brezos	7	6	8	3	7	7	7	2	48,98%
1124	Las Nieves-Siam Park	47	61	52	19	50	51	46	16	48,34%
1131	Adeje Sur-El Galeón	904	600	793	215	904	698	846	228	48,56%
1132	Adeje Sur - El Cerco	403	358	412	151	416	320	394	178	48,57%
1133	Adeje Sur-La Postura	1.646	1.128	1.320	317	1.539	1.117	1.451	372	48,56%
1141	Costa Adeje Sur-San Eugenio Bajo	526	654	583	283	583	541	486	251	48,55%
1142	Costa Adeje Sur-Puerto	570	709	632	306	632	586	526	272	48,56%
1143	Miraverde	653	496	536	173	638	504	557	166	48,58%
1144	Costa Adeje Norte	561	426	461	148	548	433	478	142	48,59%
1145	La Caleta	362	302	352	128	348	289	316	119	48,61%
1146	Golf Costa Adeje	120	100	116	42	115	95	104	40	48,53%
1147	Fañabé	368	307	359	130	354	294	321	122	48,55%
1151	Playa de Las Américas-Chayofita	1.117	1.012	1.080	561	1.005	927	1.062	618	53,04%
1152	Playa de Las Américas-El Camisón	905	953	813	322	977	752	631	326	53,04%
1161	Chayofa	724	641	789	297	683	629	799	271	53,03%
1162	La Camella	440	349	397	199	420	378	406	206	53,04%
1163	Arona	283	216	258	121	298	202	322	144	53,09%
1164	Las Casas y Tunez	361	308	438	159	323	261	347	183	53,04%
1165	Hospital Sur	1	1	1	1	1	1	1	0	49,00%
1171	Los Cristianos-Playa	357	354	406	243	344	322	410	316	53,04%
1172	Los Cristianos-Moreque	593	625	879	517	611	624	904	510	53,02%
1173	Los Cristianos-El Mojón	495	404	531	325	455	424	557	313	53,05%
1174	Los Cristianos-Golf	599	504	560	218	546	517	592	256	53,04%
1191	Cruz de Guanche	646	514	637	230	640	475	685	273	53,05%
1192	Valle de San Lorenzo	460	368	430	193	505	341	433	245	53,03%
1193	La Florida	736	489	658	260	682	555	638	299	53,06%
1201	Benitez-La Reina	684	451	626	152	582	458	559	169	53,03%
1202	Cabo Blanco	1.635	1.169	1.399	495	1.549	1.187	1.358	583	53,04%
1203	Buzanada	480	412	511	181	517	386	520	208	53,01%
1204	Vertedero Esperanza del Sur	9	6	8	2	8	6	7	2	53,45%
1211	Guaza	924	640	866	204	878	739	830	256	53,05%
1212	Cho	595	515	615	126	615	416	478	114	53,02%
1213	Guargacho	397	308	380	105	370	283	342	101	53,06%
1221	Palm-Mar	335	474	556	287	367	524	498	244	53,02%
1222	La Estrella del Sur	867	612	843	349	903	647	903	306	53,04%
1223	La Galleta	987	813	1.056	453	953	858	1.097	458	53,04%
1224	Montaña Aguzada	30	19	22	6	23	18	20	6	52,84%
1241	Costa del Silencio	1.262	1.154	1.724	832	1.184	1.145	1.605	888	53,03%
1242	Coromoto	207	160	198	55	193	147	178	52	53,10%
1251	El Monte O Guargacho	1.694	1.129	1.315	318	1.494	1.168	1.325	351	56,33%
1252	Montaña los Erales	206	153	169	45	191	149	167	49	56,22%
1253	Las Charifas Sur	817	680	912	491	936	722	888	407	56,36%
1254	Urbanización El Guincho y Golf del Sur	1.615	1.344	1.802	970	1.851	1.428	1.756	804	56,34%
1255	Las Charifas Norte	2.323	1.539	1.735	344	2.071	1.789	1.542	392	56,33%
1261	Aldea Blanco	540	394	476	199	531	376	484	183	56,31%
1262	Las Zocas	436	318	384	161	429	304	390	148	56,35%
1263	San Miguel de Abona	2.186	1.646	2.277	897	2.178	1.533	2.001	1.195	56,35%
1301	El Médano Oeste	1.497	1.309	1.541	560	1.371	1.446	1.481	688	74,67%

ID	Zona	Pob H <30	Pob H 30-45	Pob H 45-65	Pob H >65	Pob M <30	Pob M 30-45	Pob M 45-65	Pob M >65	Índice de motorización
1302	Montaña Bocinegro	3	3	3	1	3	3	3	1	83,20%
1311	Montaña de las Tabalbas	191	137	150	43	179	120	144	51	74,69%
1312	Montaña Casablanca	831	436	622	122	721	549	592	164	74,67%
1313	San Isidro Oeste	4.065	2.889	3.358	999	3.783	2.652	3.510	1.165	74,67%
1321	San Isidro Este	4.749	3.556	3.855	1.092	4.697	3.719	3.817	1.244	74,66%
1322	Montaña Ifara	60	48	50	16	57	48	52	18	74,79%
1331	El Salto	426	331	495	266	449	302	450	328	74,69%
1332	Granadilla de Abona	2.034	1.540	1.844	820	1.909	1.404	1.838	1.101	74,67%
1341	El Médano Este	952	689	928	207	867	800	823	205	74,69%
1342	Arenas del Mar	285	206	277	62	259	239	246	61	74,60%
1343	Montaña Pelada	3	2	3	1	3	3	3	1	83,20%
1390	Las Rosas	468	366	532	254	464	358	475	338	84,36%
1391	San Juan de la Rambla	137	109	200	144	116	105	195	191	84,36%
1470	Las Cruces	148	113	159	93	151	123	162	100	57,67%
1471	El Guincho	170	133	296	220	162	135	262	284	57,67%

Fuente: Elaboración propia

9.5 Variables explicativas de la atracción

Tal y como se ha comentado, los viajes que hacen las personas tienen su origen o destino, en su gran mayoría, en el domicilio o lugar de residencia del viajero. El otro extremo del viaje (origen o destino) está en el lugar donde el viajero acude a realizar alguna actividad, lugar de donde regresa tras completarla (trabajo, estudios, compras, ocio, etc.).

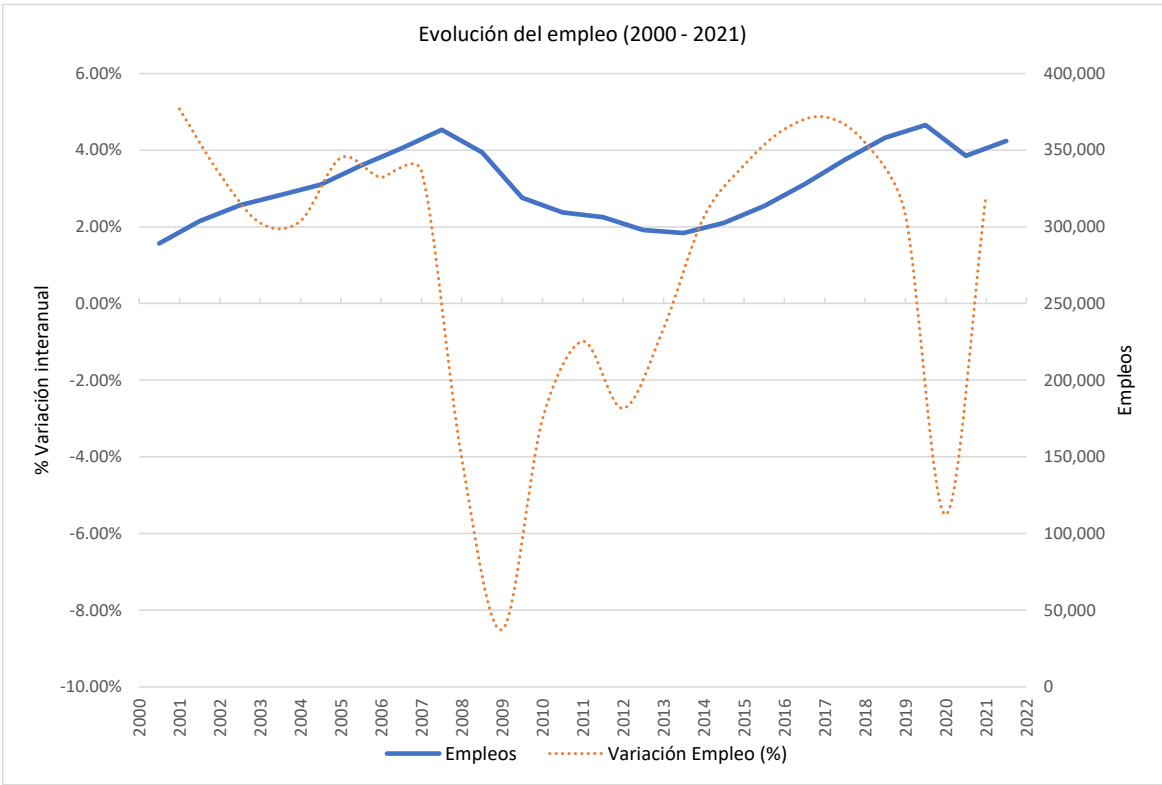
La atracción de viajes está relacionada con el lugar donde el viajero acude a realizar alguna actividad, por lo que se trata de un lugar del territorio que atrae viajes de acuerdo al volumen de empleos, plazas escolares, equipamientos, servicios, etc.

Al igual que para las variables de generación, en este apartado se analizan estas variables con una desagregación municipal.

9.5.1 Empleo

Según los datos obtenidos de la Estadística de Empleo Registrado, elaborada por el ISTAC, en el año 2021 existían una media de 356.036 empleos, lo que corresponde a una media de 2,61 habitantes por cada empleo.

Gráfico 5. Evolución del empleo (2000 - 2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

Desde el año 2000 al año 2021 el empleo ha crecido en torno a un 23%, lo que supone un incremento de unos 66.900 empleos, alcanzando el máximo en el año 2019 con 366.439 empleos. En el periodo 2008 – 2013, la variación interanual del empleo muestra una desaceleración en la creación de empleo con una tendencia en los últimos años a la reducción de empleo durante esos años y, unido al aumento de la población, hace que la relación de habitantes por empleo aumente significativamente.

Fue en el año 2013 cuando se alcanzó el menor número de empleos con un total de 295.951, cifra ligeramente superior al registrado en el año 2000. La tendencia, a partir de dicho año, fue al alza, si bien la pandemia provocada por la COVID-19 en el año 2020 supuso una destrucción de empleo con un descenso superior al 5,5%, tendencia que parece revertirse en el último año 2021.

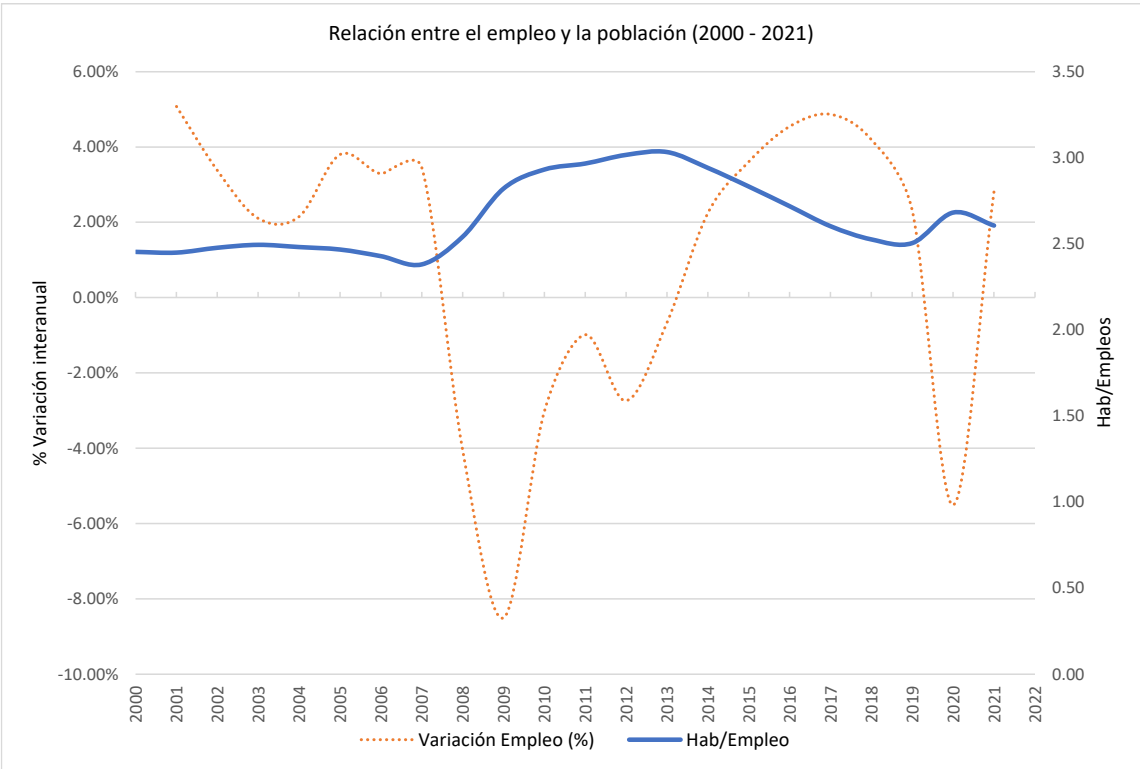
Tabla 18. Evolución del empleo (2000 - 2021)

	Empleos	Población	Hab/Empleo	Variación Empleo (%)
2000	289.094	709.365	2.45	
2001	303.772	744.076	2.45	5.08%
2002	314.034	778.071	2.48	3.38%
2003	320.642	799.889	2.49	2.10%
2004	327.544	812.839	2.48	2.15%
2005	339.994	838.877	2.47	3.80%
2006	351.178	852.945	2.43	3.29%
2007	363.325	865.070	2.38	3.46%
2008	348.634	886.033	2.54	-4.04%
2009	318.980	899.833	2.82	-8.51%
2010	309.345	906.854	2.93	-3.02%
2011	306.297	908.555	2.97	-0.99%
2012	297.918	898.680	3.02	-2.74%

	Empleos	Población	Hab/Empleo	Variación Empleo (%)
2013	295.951	897.582	3.03	-0.66%
2014	302.602	889.936	2.94	2.25%
2015	313.526	888.184	2.83	3.61%
2016	327.783	891.111	2.72	4.55%
2017	343.740	894.636	2.60	4.87%
2018	358.159	904.713	2.53	4.19%
2019	366.439	917.841	2.50	2.31%
2020	346.263	928.604	2.68	-5.51%
2021	356.036	927.993	2.61	2.82%

Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

Gráfico 6. Relación entre el empleo y la población (2000 - 2021)

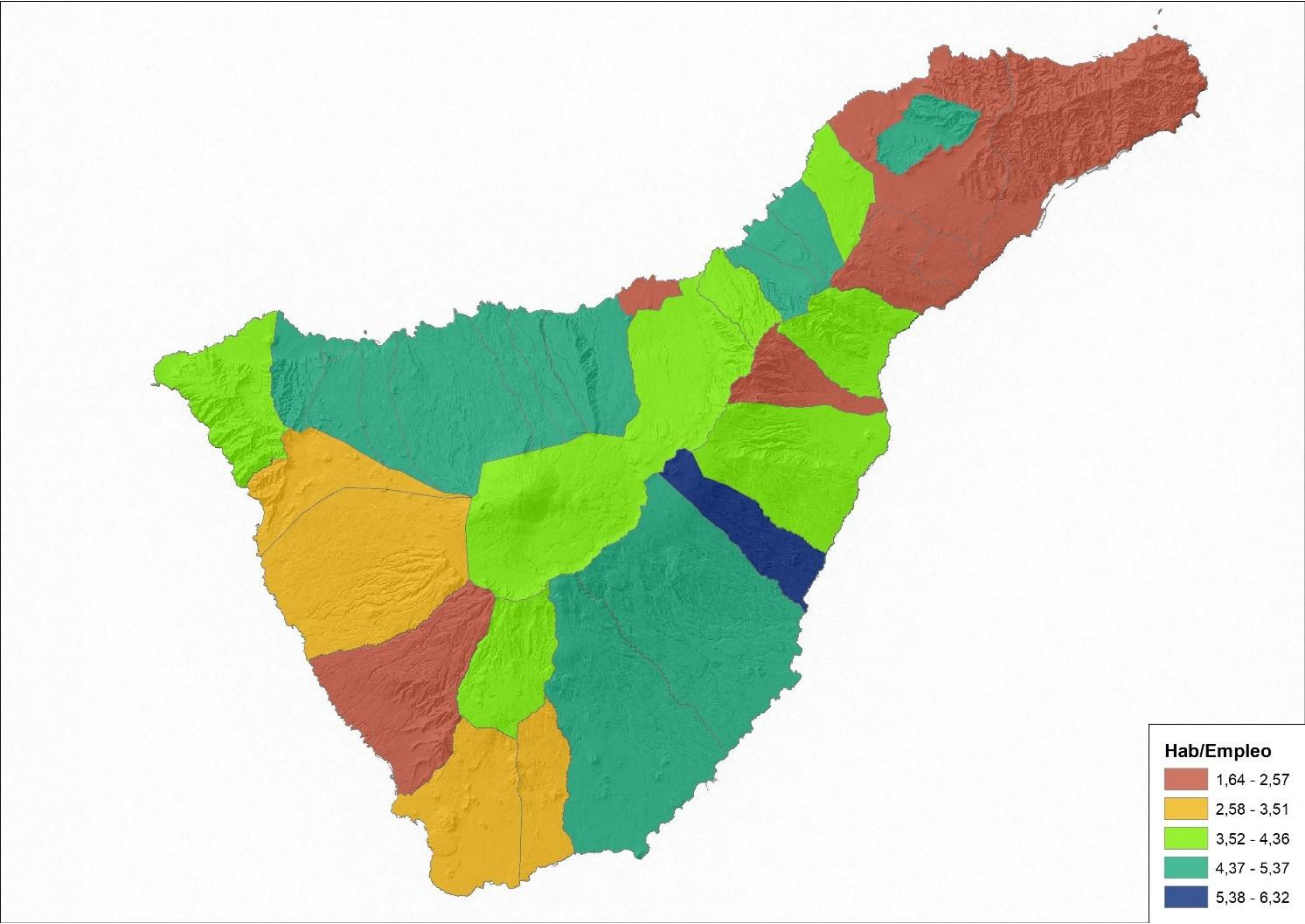


Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

En el gráfico anterior se observa cómo la relación entre el número de habitantes y el empleo a lo largo del periodo 2000 – 2021 aumenta hasta el año 2013, es decir, no se genera empleo en la misma proporción que aumenta la población, fecha en la que se regulariza y empieza a disminuir hasta el año 2019, momento en el que se produce una disminución en la variación interanual tal y como se ha comentado anteriormente.

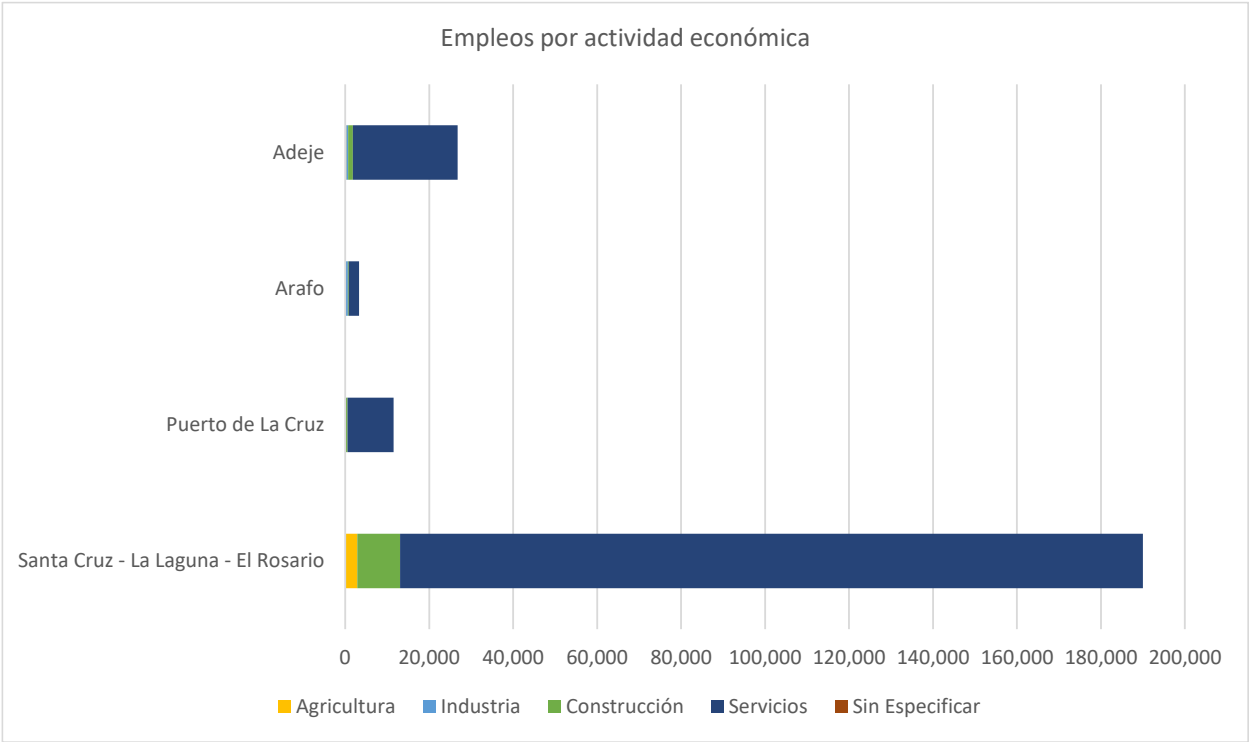
A nivel municipal se distinguen cuatro áreas (área metropolitana, Puerto de la Cruz, Arafo y Adeje) en las que la relación de habitantes por empleo es inferior a la media insular del año 2021, constituyendo zonas atractoras por este motivo. Estos municipios poseen mayores posibilidades de crecimiento poblacional, aunque en este sentido pueden influir otros aspectos como puede ser el coste del suelo, así como disponibilidad de una buena red de transporte desde el resto de municipios.

Figura 77. Distribución de la relación Hab/Empleos por municipios (2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

Gráfico 7. Relación entre el empleo y la población (2000 - 2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

De acuerdo a los datos de la Estadística de Empleo Registrado, elaborada por el ISTAC en el año 2021, el sector servicios engloba un 86% de los empleos existentes en la isla de Tenerife, siendo las actividades relacionadas con el comercio y la hostelería los que agrupan un mayor número de ellos. Muy por debajo se encuentra el sector de la construcción con un 6%.

- La primera zona está formada por los municipios de Santa Cruz – La Laguna – El Rosario, donde se concentra el mayor número de habitantes (384.163) y con 198.126 empleos. Por números absolutos, el área metropolitana es la zona donde se concentra la mayor parte de los empleos de la isla. El 89% pertenecen al sector servicios.
- El municipio de Adeje, en la sur aloja un total de 26.814 empleos, de los cuales el 93% se corresponden con el sector servicios.
- El municipio de Puerto de la Cruz, en el norte, tienen una relación de 2,57 habitantes por empleo, lo que la coloca en la cuarta área con más empleos por habitantes.
- Arafo, al igual que Puerto de la Cruz, tiene pocos habitantes en relación con el empleo que existe, lo que le supone que la relación genere 1,69 habitantes por empleo, ocupando la primera posición a nivel insular en cuanto al mayor número de empleos por habitante.

A nivel municipal, 25 de los 31 municipios están por encima de la media insular, lo que refleja el desequilibrio territorial con una gran polarización de la residencia y el empleo.

Tabla 19.Distribución de los empleos de Tenerife por sectores de actividad económica (2021)

	Empleos	%
AGRICULTURA	9.870	2,77%
A. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	9.870	2,77%
INDUSTRIA	16.277	4,57%
B. Industrias extractivas	82	0,02%
C. Industria manufacturera	11.998	3,37%
D. Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	498	0,14%
E. Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación	3.699	1,04%
CONSTRUCCIÓN	22.705	6,38%
F. Construcción	22.705	6,38%
SERVICIOS	307.183	86,28%
G. Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas	64.947	18,24%
H. Transporte y almacenamiento	18.146	5,10%
I. Hostelería	52.840	14,84%
J. Información y comunicaciones	5.834	1,64%
K. Actividades financieras y de seguros	4.363	1,23%
L. Actividades inmobiliarias	3.849	1,08%
M. Actividades profesionales, científicas y técnicas	15.262	4,29%
N. Actividades administrativas y servicios auxiliares	26.504	7,44%
O. Administración Pública y defensa; Seguridad Social obligatoria	28.267	7,94%
P. Educación	28.865	8,11%
Q. Actividades sanitarias y de servicios sociales	35.188	9,88%
R. Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	7.032	1,98%
S. Otros servicios	11.143	3,13%
T. Actividades hogares como empleadores y productores de bienes y servicios uso propio	4.876	1,37%
U. Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	69	0,02%
SIN ESPECIFICAR	1	0,00%
TOTAL TENERIFE	356.036	100,00%

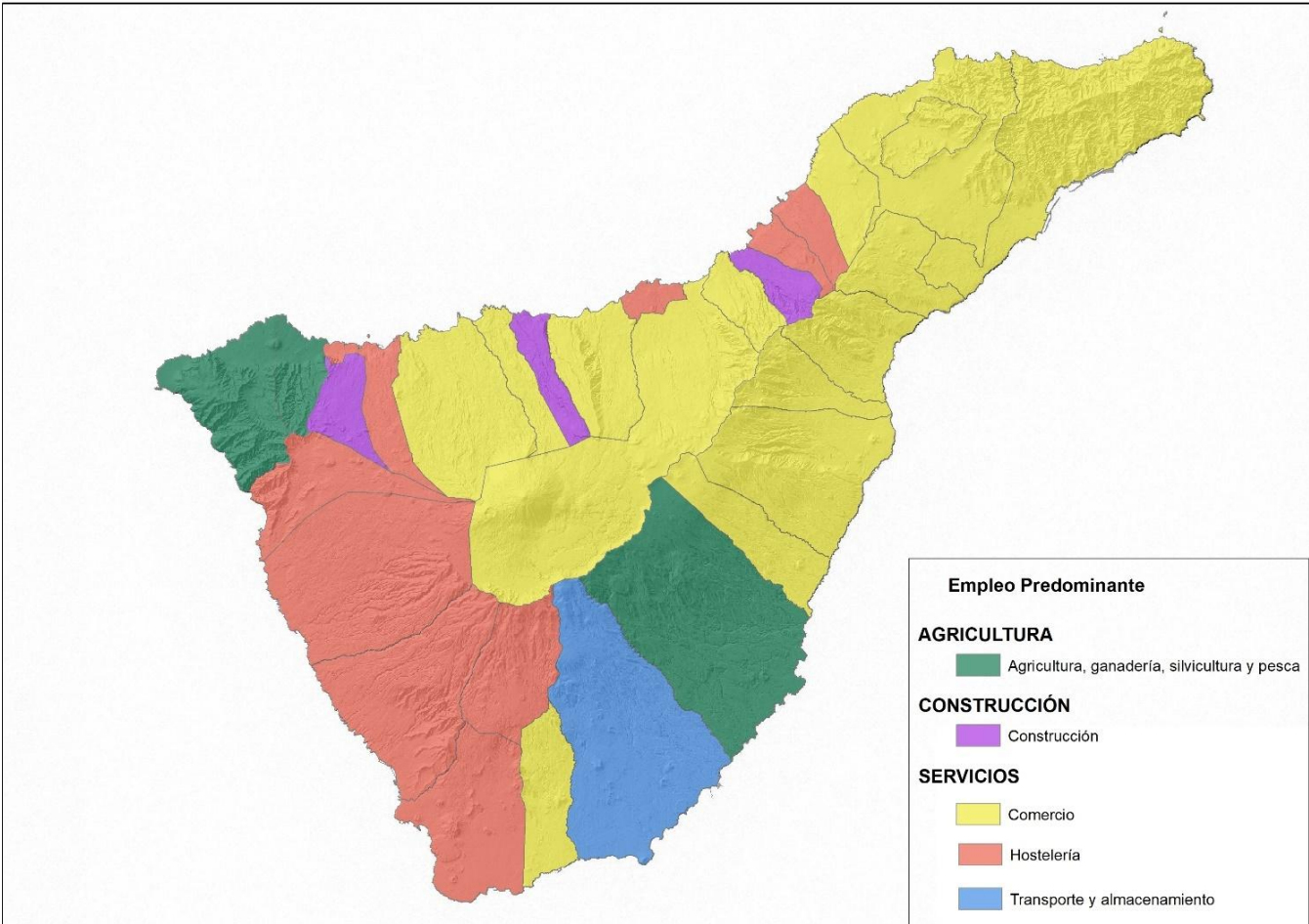
Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

En las siguientes tablas se detalla el porcentaje de los empleos según la actividad económica por municipios, destacando en color azul la actividad predominante en cada uno de ellos. Si se analizan los resultados se concluye lo siguiente:

- En los municipios turísticos (Adeje, Arona, Santiago del Teide, Guía de Isora y Puerto de la Cruz) predomina la hostelería.
- En los municipios del norte San Juan de la Rambla, El Tanque y también en La Victoria predomina la construcción.
- En el área metropolitana y en otros once municipios tanto del norte como del sur predomina el comercio.
- Granadilla de Abona es el único municipio en donde el sector servicios de transporte y almacenamiento tiene un peso importante en el reparto del empleo según sectores, debido principalmente a la localización del Aeropuerto Tenerife Sur y del Polígono Industrial de Granadilla (junto al Puerto de Granadilla).
- Finalmente, el sector primario de la agricultura predomina en los municipios de Arico, Buenavista del Norte y en Los Silos.

Estos resultados se representan en la siguiente imagen.

Figura 78. Sector de empleo predominante por municipio (2021)



Fuente: ISTAC (Atlas Estadístico de Canarias)

Tabla 20. Reparto del empleo por sectores de la actividad económica por municipios (2021) (1)

	AGRICULTURA A. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	B. Industrias extractivas	C. Industria manufacturera	INDUSTRIA D. Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	E. Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación	CONSTRUCCIÓN F. Construcción
Adeje	1,05%	0,00%	0,84%	0,02%	0,81%	4,14%
Arafo	1,40%	0,17%	16,09%	0,00%	1,32%	5,43%
Arico	17,24%	0,12%	15,69%	0,42%	7,23%	5,52%
Arona	3,13%	0,06%	2,16%	0,03%	1,15%	7,35%
Buenavista del Norte	26,03%	0,16%	3,10%	0,00%	0,16%	3,70%
Candelaria	1,79%	0,00%	5,67%	0,00%	0,09%	8,55%
Fasnia	9,52%	0,22%	2,97%	0,00%	1,34%	9,35%
Garachico	16,86%	0,00%	2,93%	0,00%	0,00%	5,53%
Granadilla de Abona	4,89%	0,08%	5,63%	0,05%	2,02%	10,74%
Guancha (La)	8,49%	0,00%	5,41%	0,00%	0,44%	9,29%
Guía de Isora	14,23%	0,00%	2,63%	0,05%	7,11%	7,44%
Güímar	7,64%	0,00%	4,93%	0,04%	1,88%	9,72%
Icod de Los Vinos	8,11%	0,02%	5,04%	0,00%	1,37%	10,01%
Laguna (La)	2,08%	0,02%	3,57%	0,07%	0,41%	6,94%
Matanza de Acentejo (La)	2,97%	0,00%	4,34%	0,00%	0,05%	12,85%
Orotava (La)	4,26%	0,01%	5,29%	0,09%	0,32%	11,04%
Puerto de La Cruz	1,17%	0,00%	0,97%	0,01%	0,89%	3,59%
Realejos (Los)	5,71%	0,00%	4,76%	0,05%	1,41%	12,39%
Rosario (El)	0,92%	0,01%	13,10%	0,01%	2,83%	9,53%
San Juan de La Rambla	11,13%	0,00%	4,57%	0,00%	0,28%	25,73%
San Miguel	2,24%	0,15%	4,05%	0,18%	0,26%	7,02%
Santa Cruz de Tenerife	1,18%	0,01%	2,24%	0,31%	0,97%	3,86%
Santa Úrsula	2,14%	0,00%	3,21%	0,01%	0,03%	14,78%
Santiago del Teide	4,05%	0,00%	1,22%	0,03%	1,16%	6,39%
Sauzal (El)	4,41%	0,00%	2,95%	0,11%	0,00%	10,51%
Silos (Los)	37,40%	0,00%	2,97%	0,00%	0,91%	5,12%
Tacoronte	3,71%	0,03%	8,29%	0,02%	0,05%	8,62%
Tanque (El)	16,32%	0,00%	3,84%	0,00%	0,19%	16,89%
Tegueste	5,72%	0,00%	6,75%	0,00%	4,75%	9,33%
Victoria de Acentejo (La)	3,77%	0,00%	3,49%	0,00%	0,06%	19,95%
Vilaflor	6,45%	0,00%	3,91%	0,00%	0,00%	6,75%
Sin especificar_TF	-	-	-	-	-	-
Total Tenerife	2,80%	0,02%	3,36%	0,14%	1,04%	6,36%

Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

Tabla 21. Reparto del empleo por sectores de la actividad económica por municipios (2021) (2)

	G. Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas	H. Transporte y almacenamiento	I. Hostelería	J. Información y comunicaciones	K. Actividades financieras y de seguros	L. Actividades inmobiliarias	M. Actividades profesionales, científicas y técnicas	N. Actividades administrativas y servicios auxiliares	O. Administración Pública y defensa; Seguridad Social obligatoria	P. Educación	Q. Actividades sanitarias y de servicios sociales	R. Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	S. Otros servicios	T. Actividades hogares como empleadores y productores de bienes y servicios uso propio	U. Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	Total
Adeje	12,31%	2,55%	53,42%	0,96%	0,31%	2,01%	2,75%	5,96%	2,72%	1,72%	2,15%	2,23%	3,22%	0,83%	0,00%	100,00%
Arafo	41,90%	2,91%	10,79%	0,21%	0,20%	0,25%	5,48%	2,80%	4,88%	2,93%	0,42%	1,39%	0,91%	0,47%	0,06%	100,00%
Arico	14,52%	1,96%	13,00%	2,46%	0,25%	0,86%	1,63%	2,41%	8,23%	3,40%	0,89%	1,60%	1,92%	0,64%	0,00%	100,00%
Arona	17,29%	3,43%	35,84%	0,94%	0,49%	2,29%	3,29%	6,48%	3,89%	1,88%	2,28%	2,80%	4,03%	1,20%	0,00%	100,00%
Buenavista del Norte	10,17%	1,07%	22,17%	0,40%	0,40%	0,36%	1,53%	3,20%	15,18%	3,00%	4,19%	2,36%	1,71%	1,11%	0,00%	100,00%
Candelaria	18,42%	6,09%	13,67%	1,12%	0,88%	1,42%	3,18%	5,44%	12,40%	5,89%	5,13%	2,37%	6,12%	1,78%	0,00%	100,00%
Fasnia	25,25%	2,30%	17,30%	1,34%	0,22%	0,67%	1,57%	1,74%	17,30%	5,10%	0,90%	1,46%	0,45%	1,01%	0,00%	100,00%
Garachico	12,77%	1,05%	25,15%	0,79%	0,44%	0,09%	1,00%	1,37%	13,56%	5,36%	7,27%	1,11%	3,95%	0,77%	0,00%	100,00%
Granadilla de Abona	15,33%	16,36%	12,14%	0,92%	0,67%	1,36%	4,80%	7,72%	5,64%	3,38%	2,02%	1,93%	3,71%	0,58%	0,01%	100,00%
Guancha (La)	22,54%	9,18%	7,00%	0,29%	0,33%	0,26%	3,61%	2,66%	11,29%	5,28%	8,60%	0,75%	3,61%	0,97%	0,00%	100,00%
Guía de Isora	11,14%	2,81%	33,72%	0,33%	0,40%	0,77%	1,83%	4,32%	5,69%	1,41%	1,03%	2,24%	2,38%	0,47%	0,00%	100,00%
Güímar	30,30%	8,61%	6,11%	0,42%	0,38%	0,54%	3,39%	3,84%	7,97%	6,51%	2,23%	1,74%	2,92%	0,83%	0,00%	100,00%
Icod de Los Vinos	33,78%	2,81%	8,60%	0,30%	0,77%	0,92%	3,98%	2,51%	6,03%	4,43%	3,62%	1,86%	4,73%	1,11%	0,00%	100,00%
Laguna (La)	18,41%	4,84%	6,50%	1,15%	0,43%	0,69%	5,95%	11,37%	4,06%	10,97%	16,14%	2,06%	3,03%	1,24%	0,06%	100,00%
Matanza de Acentejo (La)	14,95%	2,07%	17,93%	0,56%	0,39%	1,23%	3,23%	1,51%	12,97%	5,04%	14,40%	0,96%	2,98%	1,55%	0,00%	100,00%
Orotava (La)	26,44%	2,41%	8,96%	1,43%	0,55%	0,98%	4,72%	7,73%	5,64%	7,61%	4,98%	1,66%	4,15%	1,71%	0,01%	100,00%
Puerto de La Cruz	14,76%	1,25%	37,33%	1,00%	0,56%	1,70%	4,55%	6,70%	4,69%	2,85%	8,69%	2,90%	3,57%	2,81%	0,01%	100,00%
Realejos (Los)	21,65%	4,00%	9,70%	0,85%	0,80%	0,99%	5,66%	3,65%	8,02%	8,64%	4,17%	2,14%	4,40%	1,01%	0,00%	100,00%
Rosario (El)	26,21%	4,55%	6,16%	1,12%	0,58%	0,84%	4,71%	4,64%	10,86%	6,18%	1,64%	2,38%	1,81%	1,92%	0,01%	100,00%
San Juan de La Rambla	14,23%	2,66%	10,17%	0,09%	0,40%	0,68%	1,56%	2,75%	13,27%	3,66%	4,71%	0,49%	2,73%	0,89%	0,00%	100,00%
San Miguel	25,20%	6,71%	22,20%	0,72%	0,28%	1,55%	3,04%	9,62%	4,59%	3,60%	2,46%	2,67%	2,68%	0,78%	0,00%	100,00%
Santa Cruz de Tenerife	17,21%	6,05%	4,93%	2,86%	2,55%	0,81%	4,36%	7,58%	11,51%	12,04%	15,65%	1,62%	2,63%	1,62%	0,02%	100,00%
Santa Úrsula	24,62%	4,96%	15,93%	1,25%	0,79%	1,41%	2,70%	2,22%	7,89%	4,78%	3,59%	1,54%	6,14%	1,98%	0,03%	100,00%
Santiago del Teide	12,68%	2,68%	43,13%	0,62%	0,34%	2,19%	1,78%	6,80%	5,70%	1,59%	2,34%	2,25%	3,66%	1,35%	0,03%	100,00%
Sauzal (El)	16,28%	3,76%	16,92%	0,73%	0,65%	0,75%	4,66%	2,73%	8,29%	9,56%	8,59%	3,75%	2,38%	2,97%	0,00%	100,00%
Silos (Los)	12,43%	0,64%	9,58%	0,25%	0,20%	0,74%	3,01%	2,25%	12,43%	4,31%	4,12%	0,66%	2,08%	0,91%	0,00%	100,00%
Tacoronte	18,32%	2,86%	10,19%	1,27%	0,77%	0,84%	5,06%	13,12%	6,85%	7,83%	5,38%	1,93%	2,84%	2,03%	0,00%	100,00%
Tanque (El)	15,80%	0,71%	14,99%	0,00%	0,38%	0,85%	1,04%	5,65%	14,28%	3,04%	1,76%	1,66%	2,61%	0,00%	0,00%	100,00%
Tegueste	17,12%	2,62%	9,32%	1,62%	0,42%	0,64%	4,00%	5,49%	9,17%	10,48%	3,22%	1,45%	4,83%	3,05%	0,00%	100,00%
Victoria de Acentejo (La)	18,54%	8,85%	10,61%	0,42%	0,78%	0,59%	3,57%	2,24%	14,37%	4,28%	1,30%	1,91%	4,52%	0,76%	0,00%	100,00%
Vilaflor	18,29%	4,85%	23,74%	0,24%	0,83%	0,65%	0,71%	14,86%	12,02%	2,90%	1,12%	1,72%	0,59%	0,36%	0,00%	100,00%
Sin especificar_TF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Tenerife	18,20%	5,09%	14,89%	1,65%	1,23%	1,08%	4,30%	7,49%	7,68%	8,10%	10,04%	1,97%	3,13%	1,40%	0,02%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC)

9.5.2 Turismo

La actividad turística en la isla de Tenerife se puede considerar como uno de los principales motores económicos de la isla en donde, históricamente, la infraestructura turística se ha focalizado en tres polos:

- Puerto de la Cruz
- Adeje – Arona
- Santiago del Teide – Guía de Isora

Si bien, el Área de Turismo del Cabildo de Tenerife zonifica la isla en un total de cuatro zonas turísticas:

- Zona Sur
- Zona Norte
- Santa Cruz
- La Laguna – Bajamar – La Punta

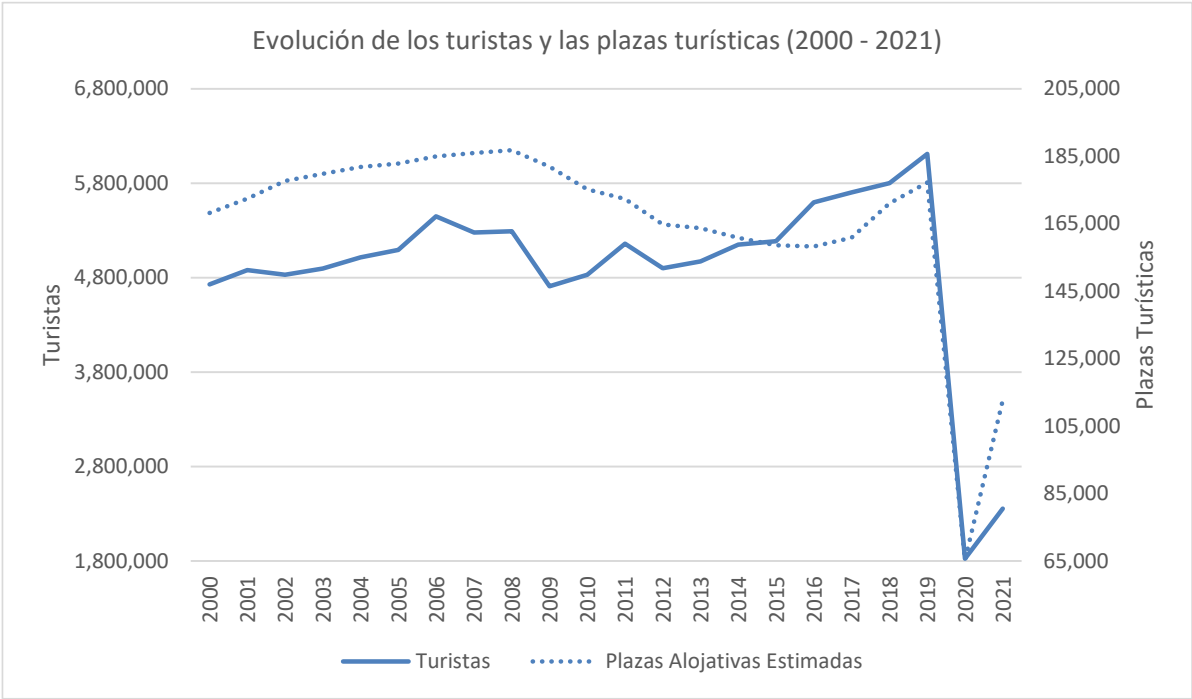
Teniendo en cuenta la evolución de las plazas y el número de visitantes en los últimos años hasta el año 2019, se observa, salvo algunos descensos puntuales durante el periodo 2006 – 2012, una tendencia creciente, manteniéndose prácticamente constante los índices de ocupación. En el año 2020, como consecuencia de la pandemia decretada por la COVID-19, el descenso en el número de turistas con respecto al año 2019 fue de un 70%, mientras que la oferta de plazas sufrió una disminución del orden del 63%.

Tabla 22. Evolución de los turistas, las plazas y el índice de ocupación

Año	Turistas	Plazas Alojativas Estimadas	Índice Ocupación
2000	4.730.425	168.161	67,0%
2001	4.880.039	172.417	68,6%
2002	4.830.315	177.708	65,0%
2003	4.898.003	179.777	64,7%
2004	5.015.977	181.874	62,8%
2005	5.093.732	182.814	63,2%
2006	5.451.013	185.012	65,0%
2007	5.278.784	186.027	61,9%
2008	5.292.327	186.842	61,7%
2009	4.707.782	181.964	53,9%
2010	4.831.325	175.168	56,1%
2011	5.160.203	172.391	63,6%
2012	4.900.817	164.800	63,2%
2013	4.973.047	163.645	64,6%
2014	5.148.453	160.815	67,1%
2015	5.186.307	158.661	67,3%
2016	5.596.764	158.295	72,8%
2017	5.704.047	160.825	72,0%
2018	5.801.954	171.029	68,6%
2019	6.110.838	177.274	67,2%
2020	1.824.653	65.196	35,6%
2021	2.354.005	112.618	47,4%

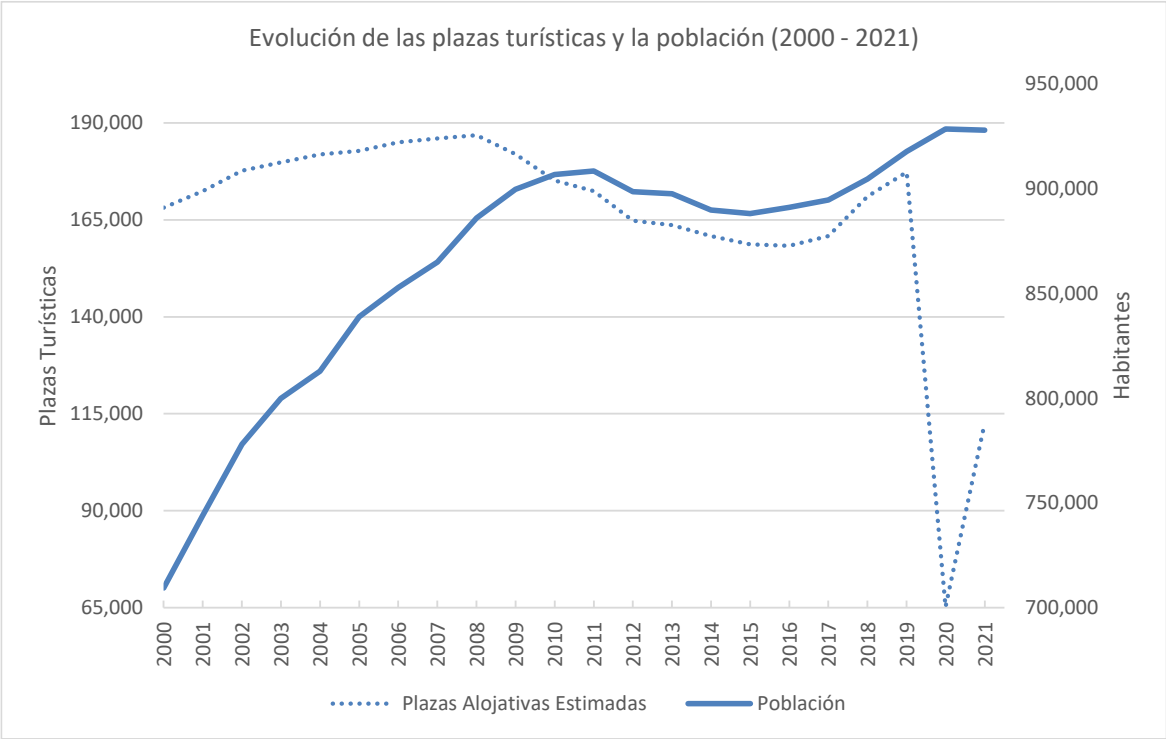
Fuente: Elaboración propia (Datos: Turismo de Tenerife)

Gráfico 8. Evolución de los turistas y plazas turísticas (2000 - 2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: Turismo de Tenerife)

Gráfico 9. Relación entre las plazas y la población (2000 - 2021)

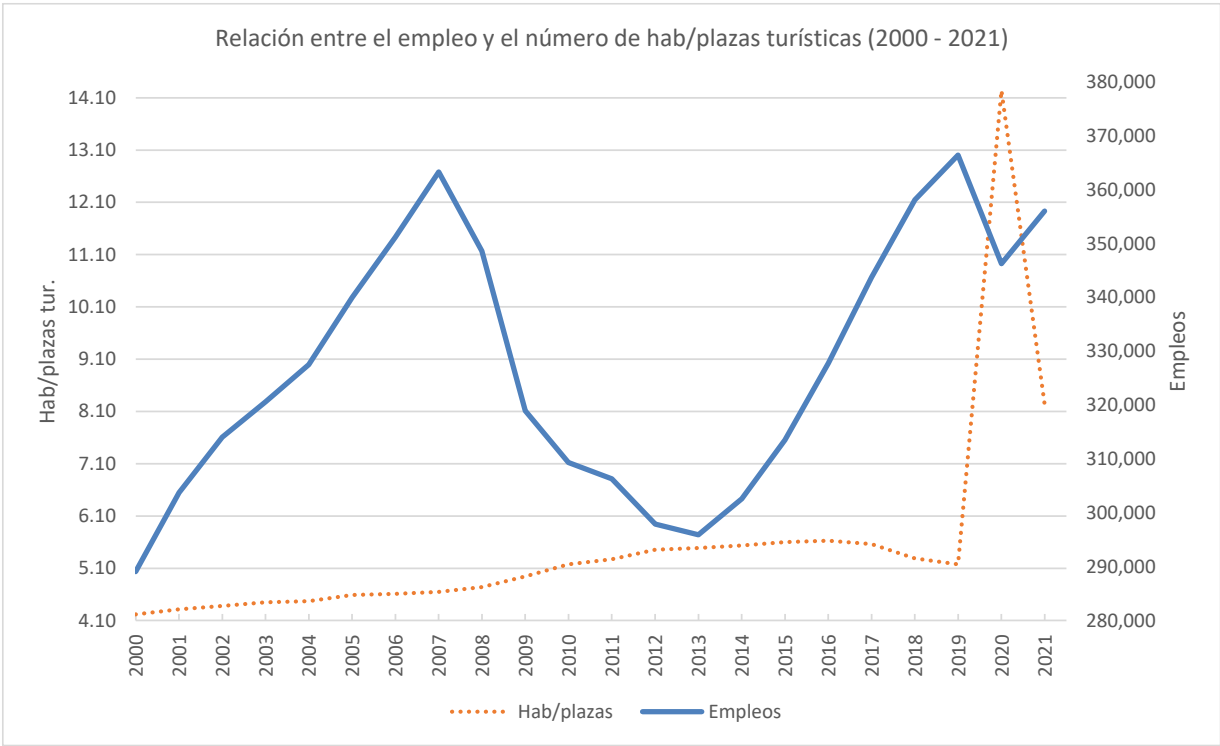


Fuente: Elaboración propia (Datos: Turismo de Tenerife, ISTAC)

En la relación entre la oferta de plazas turísticas y la población se podría intuir que un mayor número de plazas implicará un aumento en la población. En el gráfico anterior se observa que el pico de la oferta de plazas se produjo en el año 2008, mientras que la población estaba experimentando un notable crecimiento, siendo el año 2011 cuando se alcanzó la primera punta. Desde el año 2008 al 2016 se produjo un cierto descenso de la planta alojativa, a la vez que la población sufría una disminución. A partir del año 2017 la tendencia en la oferta alojativa es la de la consolidación y renovación de las plazas, pero su interrupción, en el año 2020, fue provocada por la aparición de la pandemia de la COVID-19.

El elevado número de turistas que llegan a la isla hasta el año 2019 (prepandemia), se traduce en que la proporción de éstos y los residentes sea de unos 6 turistas/habitante y año. En el año 2000, la relación habitantes/plaza alojativa es de 4,22 y evoluciona de forma ascendente hasta el año 2016, donde se alcanza una relación de 5,63 habitantes por cada plaza, lo que indica que, a nivel insular hay una menor dependencia del turismo.

Gráfico 10. Relación entre el empleo y los habitantes/plaza (2000 - 2021)

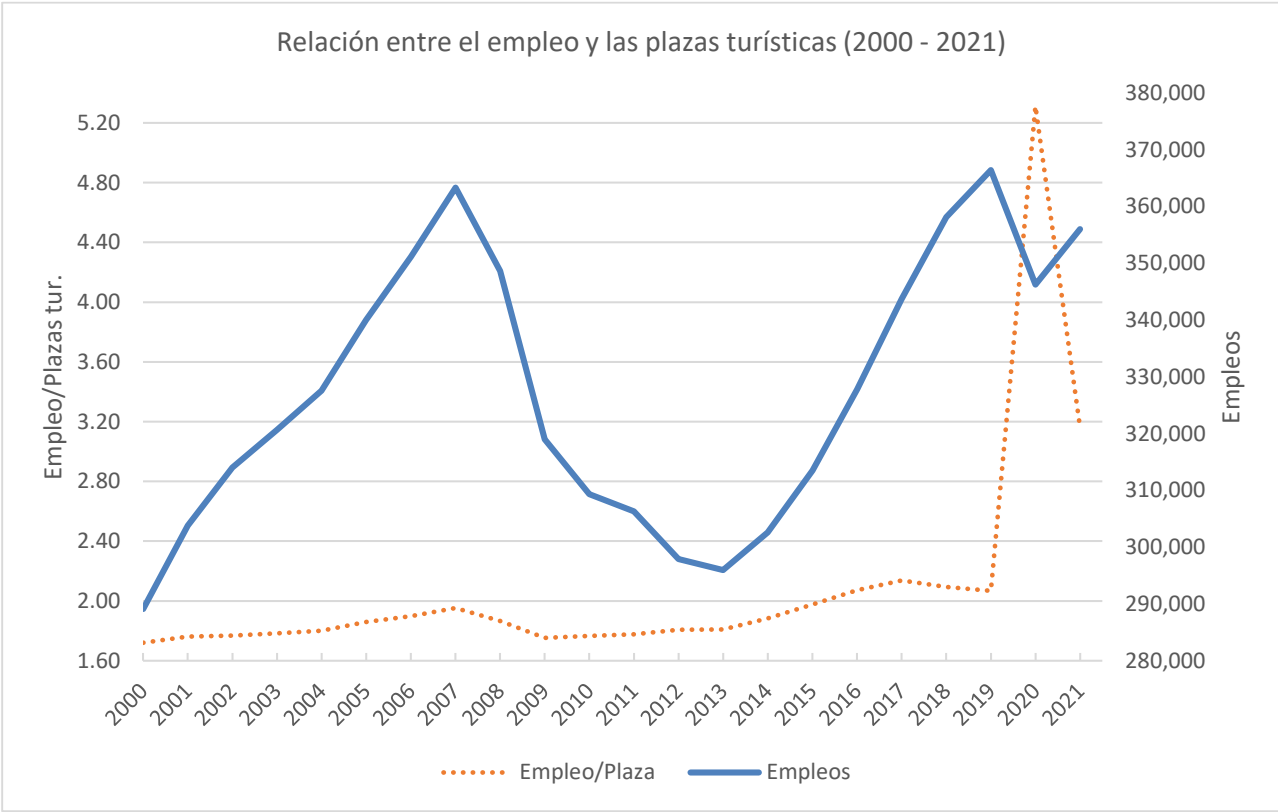


Fuente: Elaboración propia (Datos: Turismo de Tenerife, ISTAC)

Lo comentado anteriormente en cuanto a la menor dependencia del turismo a nivel insular, también se puede observar a partir de la relación entre los empleos y las plazas turísticas, de forma que, en el año 2000, esta relación se encontraba en 1,72 empleos por cada plaza, subiendo hasta los 1,95 en el año 2007. A partir del año 2008 la tendencia es de un ligero descenso para volver a subir desde el año 2011 hasta el 2017 con una relación de 2,14 empleos por cada plaza.

En el año 2020 se observa que el descenso de los empleos y de la oferta de plazas se tradujo en un aumento más que significativo de la relación entre los empleos y las plazas alojativas, así como en la relación entre los habitantes y las plazas, superándose los 5,3 empleos por cada plaza y los 14,4 habitantes por cada plaza respectivamente.

Gráfico 11. Relación entre el empleo y la oferta alojativa (2000 - 2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: Turismo de Tenerife, ISTAC)

Es interesante destacar que los municipios que tradicionalmente se han visto vinculados al sector turístico son aquellos donde se ha producido un mayor aumento poblacional en los últimos años.

Tabla 23. Variables e indicadores referidos al empleo y al turismo en los municipios turísticos⁹

Municipio	Indicador	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Adeje	Población	43.204	43.801	45.134	46.894	49.387	46.667	45.405	47.316	46.833	47.280	47.869
	Empleos	19.754	19.676	21.186	21.623	22.353	22.717	23.527	25.523	27.100	28.179	29.110
	Empleos Hostelería	9.278	9.414	10.370	10.675	10.987	11.529	12.126	13.533	14.298	14.765	15.600
	% Empleos Host.	47,0%	47,8%	48,9%	49,4%	49,2%	50,8%	51,5%	53,0%	52,8%	52,4%	53,6%
	Turistas	1.649.031	1.711.443	1.847.559	1.758.642	1.756.060	1.794.164	1.812.093	1.899.547	1.886.400	1.928.302	2.059.622
	Plazas Turísticas	64.757	62.780	61.844	60.169	59.076	58.543	57.098	56.340	55.814	57.803	58.818
	Hab/Plazas	0,67	0,70	0,73	0,78	0,84	0,80	0,80	0,84	0,84	0,82	0,81
	Empleos/Plazas	0,31	0,31	0,34	0,36	0,38	0,39	0,41	0,45	0,49	0,49	0,49
Arona	Empleos Host/Plazas	0,14	0,15	0,17	0,18	0,19	0,20	0,21	0,24	0,26	0,26	0,27
	Población	78.614	79.377	75.339	77.718	80.987	79.890	79.928	79.172	78.930	79.448	81.216
	Empleos	24.215	23.150	23.646	23.990	24.811	26.112	27.379	28.932	30.461	31.358	31.604
	Empleos Hostelería	8.197	8.186	8.768	9.174	9.614	10.185	10.594	10.962	11.566	11.887	12.025
	% Empleos Host.	33,8%	35,4%	37,1%	38,2%	38,7%	39,0%	38,7%	37,9%	38,0%	37,9%	38,0%
	Turistas	1.386.601	1.432.488	1.515.760	1.402.284	1.420.213	1.478.216	1.464.385	1.552.463	1.541.221	1.567.059	1.579.057
	Plazas Turísticas	54.367	53.044	51.623	47.144	47.089	46.235	46.282	45.738	45.865	47.023	48.768
	Hab/Plazas	1,45	1,50	1,46	1,65	1,72	1,73	1,73	1,73	1,72	1,69	1,67
Puerto de La Cruz	Empleos/Plazas	0,45	0,44	0,46	0,51	0,53	0,56	0,59	0,63	0,66	0,67	0,65
	Empleos Host/Plazas	0,15	0,15	0,17	0,19	0,20	0,22	0,23	0,24	0,25	0,25	0,25
	Población	32.219	32.571	32.817	32.665	28.929	29.435	29.412	29.497	30.036	30.483	30.468
	Empleos	13.303	12.733	12.641	12.234	12.374	12.395	12.455	12.788	13.235	13.464	13.412
	Empleos Hostelería	4.845	4.659	4.919	4.830	4.865	4.885	4.936	5.351	5.625	5.701	5.707
	% Empleos Host.	36,4%	36,6%	38,9%	39,5%	39,3%	39,4%	39,6%	41,8%	42,5%	42,3%	42,6%
	Turistas	770.532	711.648	727.752	684.289	749.088	766.881	761.912	876.529	933.110	927.180	931.473
	Plazas Turísticas	28.475	25.676	24.602	24.689	24.673	23.818	23.171	23.215	24.199	25.040	25.060
Santa Cruz de Tenerife	Hab/Plazas	1,13	1,27	1,33	1,32	1,17	1,24	1,27	1,27	1,24	1,22	1,22
	Empleos/Plazas	0,47	0,50	0,51	0,50	0,50	0,52	0,54	0,55	0,55	0,54	0,54
	Empleos Host/Plazas	0,17	0,18	0,20	0,20	0,20	0,21	0,21	0,23	0,23	0,23	0,23
	Población	222.417	222.643	222.271	206.965	206.593	205.279	203.811	203.585	203.692	204.856	207.312
	Empleos	116.999	112.687	108.193	107.447	104.325	107.450	111.050	115.129	119.839	123.594	126.970
	Empleos Hostelería	5.058	5.072	5.313	5.562	5.784	6.026	6.026	6.334	6.886	7.150	7.182
	% Empleos Host.	4,3%	4,5%	4,9%	5,2%	5,5%	5,6%	5,4%	5,5%	5,7%	5,8%	5,7%
	Turistas	154.372	155.453	154.803	168.181	181.057	203.575	215.283	236.263	240.458	227.126	232.762
Laguna (La)	Plazas Turísticas	2.504	1.947	1.913	2.550	2.633	2.633	2.597	2.810	2.943	3.880	4.283
	Hab/Plazas	88,82	114,35	116,19	81,16	78,46	77,96	78,48	72,45	69,21	52,80	48,40
	Empleos/Plazas	46,72	57,88	56,56	42,14	39,62	40,81	42,76	40,97	40,72	31,85	29,65
	Empleos Host/Plazas	2,02	2,61	2,78	2,18	2,20	2,29	2,32	2,25	2,34	1,84	1,68
	Población	150.661	152.222	153.187	153.224	151.718	153.009	152.843	153.111	153.655	155.549	157.503
	Empleos	54.529	52.649	51.180	49.550	49.465	50.047	51.418	53.574	55.838	59.361	61.262
	Empleos Hostelería	3.331	3.399	3.454	3.450	3.518	3.568	3.659	3.895	4.061	4.171	4.505
	% Empleos Host.	6,1%	6,5%	6,7%	7,0%	7,1%	7,1%	7,1%	7,3%	7,3%	7,0%	7,4%
	Turistas	32.986	44.694	32.170	28.829	32.314	34.206	37.313	43.275	55.412	72.271	89.243
	Plazas Turísticas	1.713	1.409	1.176	951	970	900	945	993	1.418	2.058	2.346
	Hab/Plazas	87,95	108,04	130,26	161,12	156,41	170,01	161,74	154,19	108,36	75,58	67,14
	Empleos/Plazas	31,83	37,37	43,52	52,10	50,99	55,61	54,41	53,95	39,38	28,84	26,11
	Empleos Host/Plazas	1,94	2,41	2,94	3,63	3,63	3,96	3,87	3,92	2,86	2,03	1,92

Fuente: Elaboración propia (Datos: Turismo de Tenerife, ISTAC)

⁹ Tal y como se ha comentado, el Cabildo de Tenerife distingue un total de cuatro zonas turísticas, si bien el desglose detallado por municipio únicamente incluye los municipios de Adeje, Arona, Puerto de la Cruz, Santa Cruz y La Laguna. La evolución de las variables se realiza a partir del año 2009 al 2019 por la disponibilidad de datos, tanto del ISTAC como de Turismo de Tenerife.

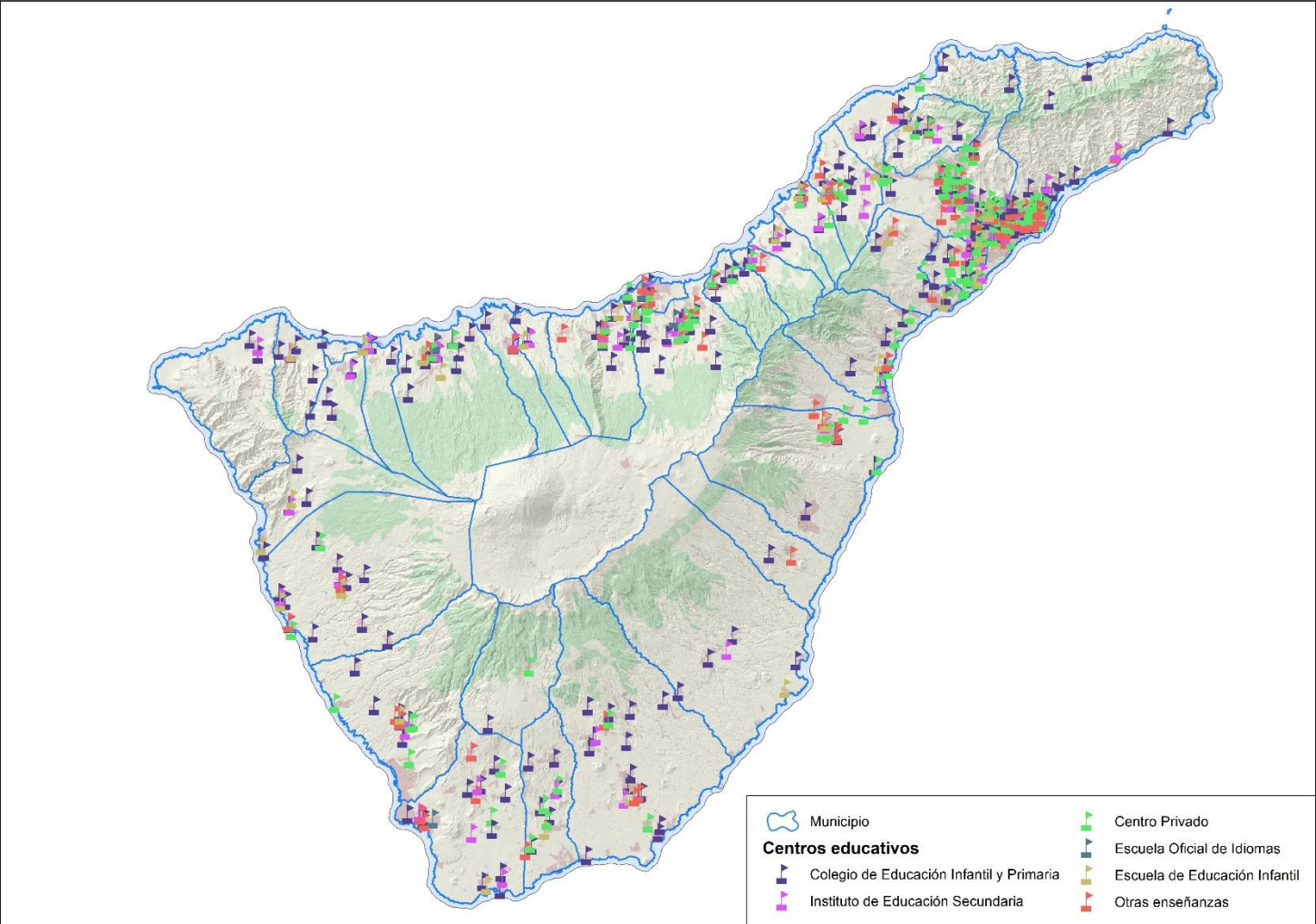
Si se analizan las relaciones anteriores, especialmente en donde la actividad de la hostelería tiene un peso destacado (Adeje, Arona y Puerto de la Cruz), se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- En el caso de los municipios del sur, Adeje y Arona, se puede observar cómo ha aumentado el empleo global, en mayor proporción que el empleo vinculado directamente a la oferta alojativa (empleo en el sector de la hostelería), lo que supone una desvinculación del empleo frente a la oferta de plazas frente a ésta cuando crece.
- En el norte, en Puerto de la Cruz, el crecimiento de ambos empleos se ha producido en la misma proporción, lo que indica una mayor dependencia frente al sector turístico.
- En los últimos años, la relación del empleo vinculado a la hostelería y la oferta alojativa se ha ido consolidando en el valor de 0,20 – 0,21 empleos en hostelería por plaza turística, que son los valores obtenidos en los municipios de Adeje, Arona y Puerto de la Cruz.

9.5.3 Educación

La oferta de las plazas educativas por zona de movilidad se ha obtenido a partir de la localización geográfica de cada centro educativo y las plazas que oferta cada uno de ellos, dato suministrado por la Viceconsejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias. El total de estudiantes no universitarios matriculados en el año 2021 fue de 156.671. Mientras, el número de alumnos de la Universidad de La Laguna (ULL), en Tenerife¹⁰, en el curso 2021 – 2022 se eleva a 20.416.

Figura 79. Centros educativos No Universitarios de Tenerife



Fuente: Elaboración propia (Datos: IdeCanarias, Gobierno de Canarias)

Tabla 24. Número de centros educativos No Universitarios por municipio
(ed. infantil, ed. primaria, ed. secundaria, ed. especial, ...)

Municipio	Nº de Centros Educativos
ADEJE	9
ARAFO	2
ARICO	5
ARONA	21
BUENAVISTA DEL NORTE	3
CANDELARIA	7
EL ROSARIO	6
EL SAUZAL	5
EL TANQUE	4

¹⁰ En Tenerife existen otras universidades de carácter privado que, a día de hoy, representan un bajo porcentaje del alumnado universitario con respecto al total insular.

Municipio	Nº de Centros Educativos
FASNIA	1
GARACHICO	3
GRANADILLA DE ABONA	18
GUÍA DE ISORA	14
GÜÍMAR	10
ICOD DE LOS VINOS	18
LA GUANCHA	4
LA MATANZA DE ACENTEJO	3
LA OROTAVA	22
LA VICTORIA DE ACENTEJO	4
LOS REALEJOS	13
LOS SILOS	7
PUERTO DE LA CRUZ	13
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	66
SAN JUAN DE LA RAMBLA	3
SAN MIGUEL DE ABONA	9
SANTA CRUZ DE TENERIFE	80
SANTA ÚRSULA	5
SANTIAGO DEL TEIDE	5
TACORONTE	12
TEGUESTE	5
VILAFLOR DE CHASNA	2
Total	379

Fuente: Elaboración propia (Datos: IdeCanarias, Gobierno de Canarias)

En la siguiente tabla se detalla la evolución del alumnado no universitario. Se observa cómo el año 2018 fue el que experimentó un mayor descenso del número de alumnos, no llegando, incluso, al 1% con respecto al año 2017. Prácticamente, desde el año 2019 se ha producido un descenso generalizado.

Tabla 25. Evolución del alumnado No Universitario de Tenerife en centros públicos, privados y concertados según etapa

Etapa	2017	2018	2019	2020	2021
Educación Infantil	21.419	21.363	21.597	20.850	20.209
Educación Primaria	51.534	51.570	50.214	48.454	47.528
Educación Secundaria Obligatoria	36.192	37.048	37.545	37.613	37.239
Educación Especial	666	722	740	779	788
Bachillerato	12.766	12.666	13.005	13.362	13.886
Total	122.577	123.369	123.101	121.058	119.650

Fuente: Elaboración propia (Datos: Estadísticas del Gobierno de Canarias, Consejería de Educación, Universidades, cultura y deportes)

Tabla 26. Evolución del alumnado No Universitario de Tenerife en centros públicos, privados y concertados según etapa (%)

Etapa	2017	2018	2019	2020	2021
Educación Infantil	-	-0,3%	0,4%	-0,9%	-1,4%
Educación Primaria	-	0,1%	-1,3%	-2,0%	-2,0%
Educación Secundaria Obligatoria	-	2,4%	1,9%	1,3%	0,7%
Educación Especial	-	8,4%	5,4%	5,4%	4,3%
Bachillerato	-	-0,8%	0,9%	1,5%	2,1%
Total	-	0,6%	0,2%	-0,4%	-0,6%

Fuente: Elaboración propia (Datos: Estadísticas del Gobierno de Canarias, Consejería de Educación, Universidades, cultura y deportes)

Si se incluyen los ciclos formativos de Formación Profesional, así como otras enseñanzas, se observa cómo en el periodo 2017 - 2019 se produjo un ligero aumento del alumnado, si bien en los dos años siguientes se produjo un descenso del orden del 1% con respecto al alumnado del año 2017.

Tabla 27. Evolución del alumnado No Universitario de Tenerife en centros públicos, privados y concertados según etapa

Etapa	2017	2018	2019	2020	2021
Educación Infantil	21.419	21.363	21.597	20.850	20.209
Educación Primaria	51.534	51.570	50.214	48.454	47.528
Educación Secundaria Obligatoria	36.192	37.048	37.545	37.613	37.239
Educación Especial	666	722	740	779	788
Bachillerato	12.766	12.666	13.005	13.362	13.886
Ciclo Formativo de FP Básica	1.370	1.323	1.312	1.226	1.195
CCFF Grado Medio (presencial y a distancia)	7.182	6.912	7.028	6.789	6.815
CCFF Grado Superior (presencial y a distancia)	9.445	9.770	10.187	10.488	10.418
Programa de FP Adaptada	169	167	194	182	185
Alumnado Total Régimen General (Público, Concertado y Privado)	140.743	141.541	141.822	139.743	138.263
Educación de Personas Adultas	5.676	6.200	6.173	4.991	5.777
Ens. Prof. de Artes Plásticas y Diseño y Enseñanzas Artísticas Superiores de Diseño	695	689	690	730	813
Enseñanzas Deportivas de Régimen Especial	578	509	462	438	474
Enseñanzas Musicales de Régimen Especial	1.198	1.300	1.231	1.172	1.222
Estudios de Escuelas Oficiales de Idiomas LOE/LOMCE	12.641	11.564	11.478	9.298	9.059
Alumnado Total Otras Enseñanzas (Público, Concertado y Privado)	20.788	20.262	20.034	16.629	17.345
Total Enseñanzas No Universitarias	161.531	161.803	161.856	156.372	155.608

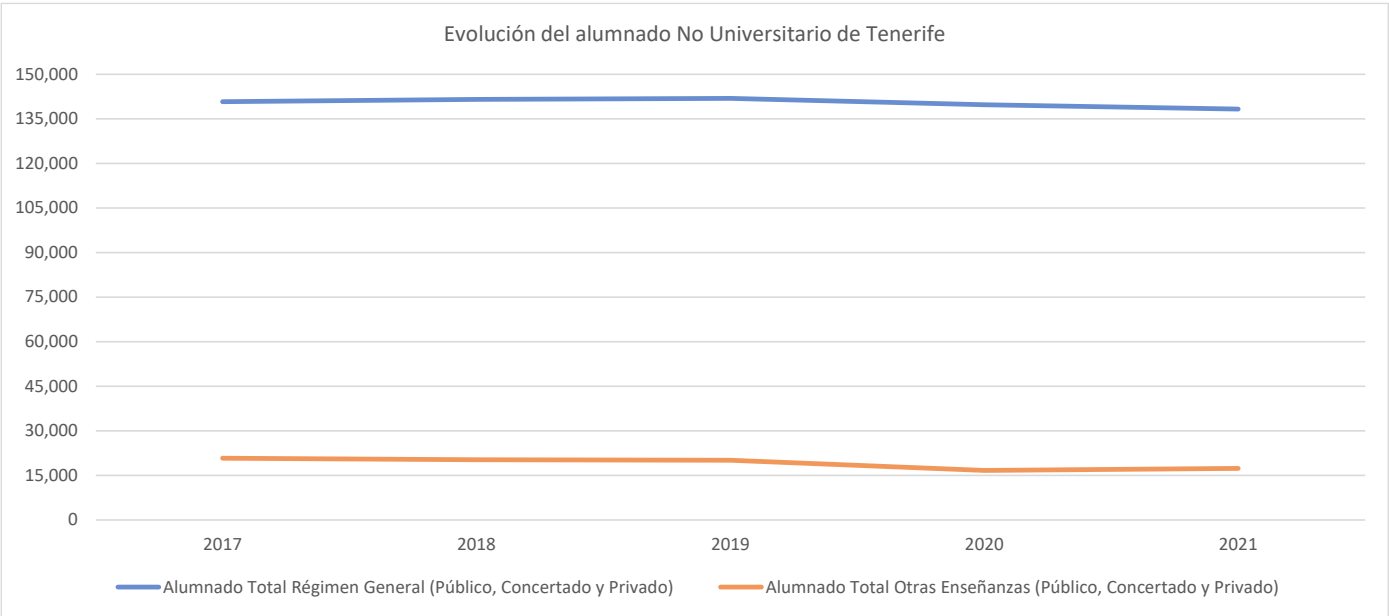
Fuente: Elaboración propia (Datos: Estadísticas del Gobierno de Canarias, Consejería de Educación, Universidades, cultura y deportes)

Tabla 28. Evolución del alumnado No Universitario de Tenerife en centros públicos, privados y concertados según etapa (%)

Etapa	2017	2018	2019	2020	2021
Educación Infantil	-	-0,3%	0,4%	-0,9%	-1,4%
Educación Primaria	-	0,1%	-1,3%	-2,0%	-2,0%
Educación Secundaria Obligatoria	-	2,4%	1,9%	1,3%	0,7%
Educación Especial	-	8,4%	5,4%	5,4%	4,3%
Bachillerato	-	-0,8%	0,9%	1,5%	2,1%
Ciclo Formativo de FP Básica	-	-3,4%	-2,1%	-3,6%	-3,4%
CCFF Grado Medio (presencial y a distancia)	-	-3,8%	-1,1%	-1,9%	-1,3%
CCFF Grado Superior (presencial y a distancia)	-	3,4%	3,9%	3,6%	2,5%
Programa de FP Adaptada	-	-1,2%	7,1%	2,5%	2,3%
Alumnado Total Régimen General (Público, Concertado y Privado)	-	0,6%	0,4%	-0,2%	-0,4%
Educación de Personas Adultas	-	9,2%	4,3%	-4,2%	0,4%
Ens. Prof. de Artes Plásticas y Diseño y Enseñanzas Artísticas Superiores de Diseño	-	-0,9%	-0,4%	1,7%	4,0%
Enseñanzas Deportivas de Régimen Especial	-	-	-	-8,8%	-4,8%
Enseñanzas Musicales de Régimen Especial	-	8,5%	1,4%	-0,7%	0,5%
Estudios de Escuelas Oficiales de Idiomas LOE/LOMCE	-	-8,5%	-4,7%	-9,7%	-8,0%
Alumnado Total Otras Enseñanzas (Público, Concertado y Privado)	-	-2,5%	-1,8%	-7,2%	-4,4%
Total	-	0,2%	0,1%	-1,1%	-0,9%

Fuente: Elaboración propia (Datos: Estadísticas del Gobierno de Canarias, Consejería de Educación, Universidades, cultura y deportes)

Gráfico 12. Evolución del alumnado No Universitario de Tenerife en centros públicos, privados y concertados según etapa (2017 – 2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: Estadísticas del Gobierno de Canarias, Consejería de Educación, Universidades, cultura y deportes)

Adicionalmente, se incluye una evolución del número de alumnos de la ULL en los últimos cinco años según el colectivo.

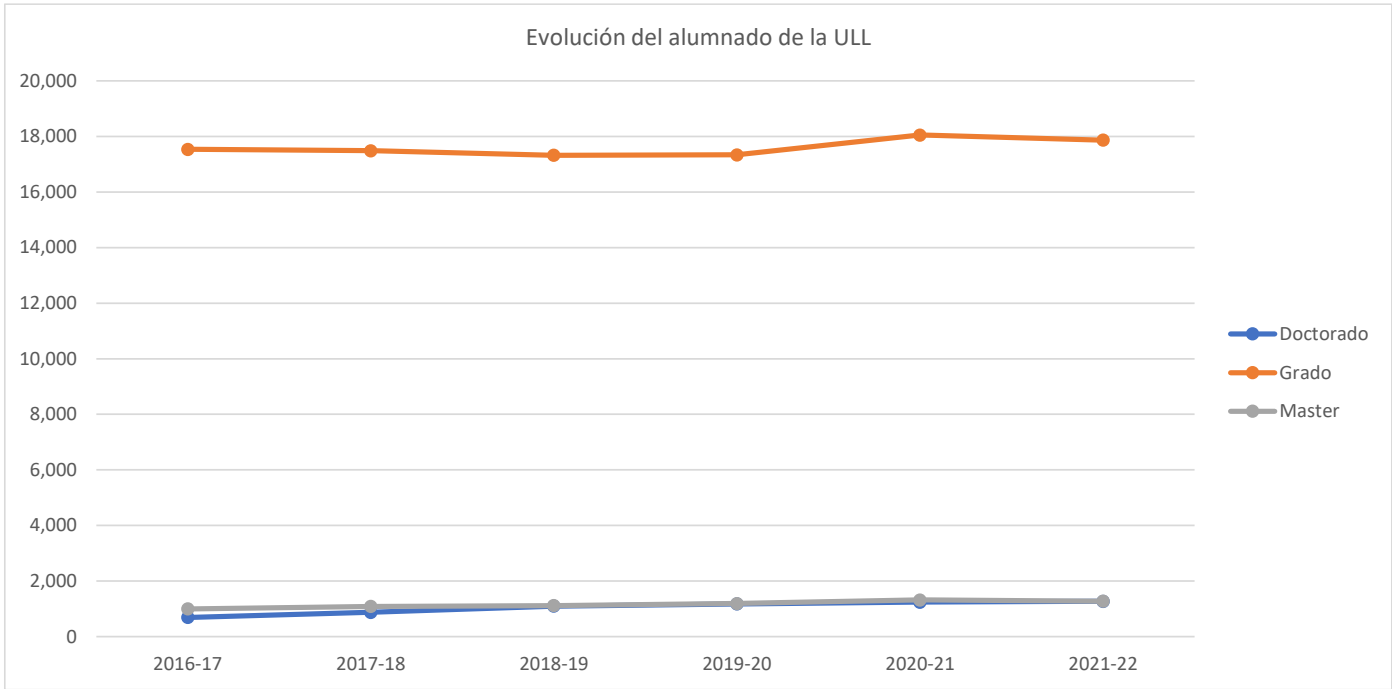
Tabla 29. Evolución del alumnado por colectivo

Curso	Doctorado	Grado	Master	Total
2016-17	692	17.533	1.002	19.227
2017-18	877	17.485	1.089	19.451
2018-19	1.097	17.320	1.120	19.537
2019-20	1.176	17.335	1.191	19.702
2020-21	1.243	18.049	1.320	20.612
2021-22	1.274	17.866	1.276	20.416
Total	6.359	105.588	6.998	118.945

Fuente: Elaboración propia (Datos: ULL, Gabinete de Análisis y Planificación)

Se observa cómo la cuota del alumnado matriculado en el colectivo tipo ‘Grado’ supone, en el último curso escolar, más de un 87% en relación al total, si bien, en los últimos años ha experimentado una cierta disminución, a favor del alumnado matriculado en el colectivo ‘Máster’, incrementándose en más de un punto porcentual desde el curso 2016 – 2017. En cuanto al total del alumnado matriculado, también se observa un ligero incremento del 1,2% anual en los últimos años.

Gráfico 13. Evolución del alumnado de la ULL según colectivo (2016 – 2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: ULL, Gabinete de Análisis y Planificación)

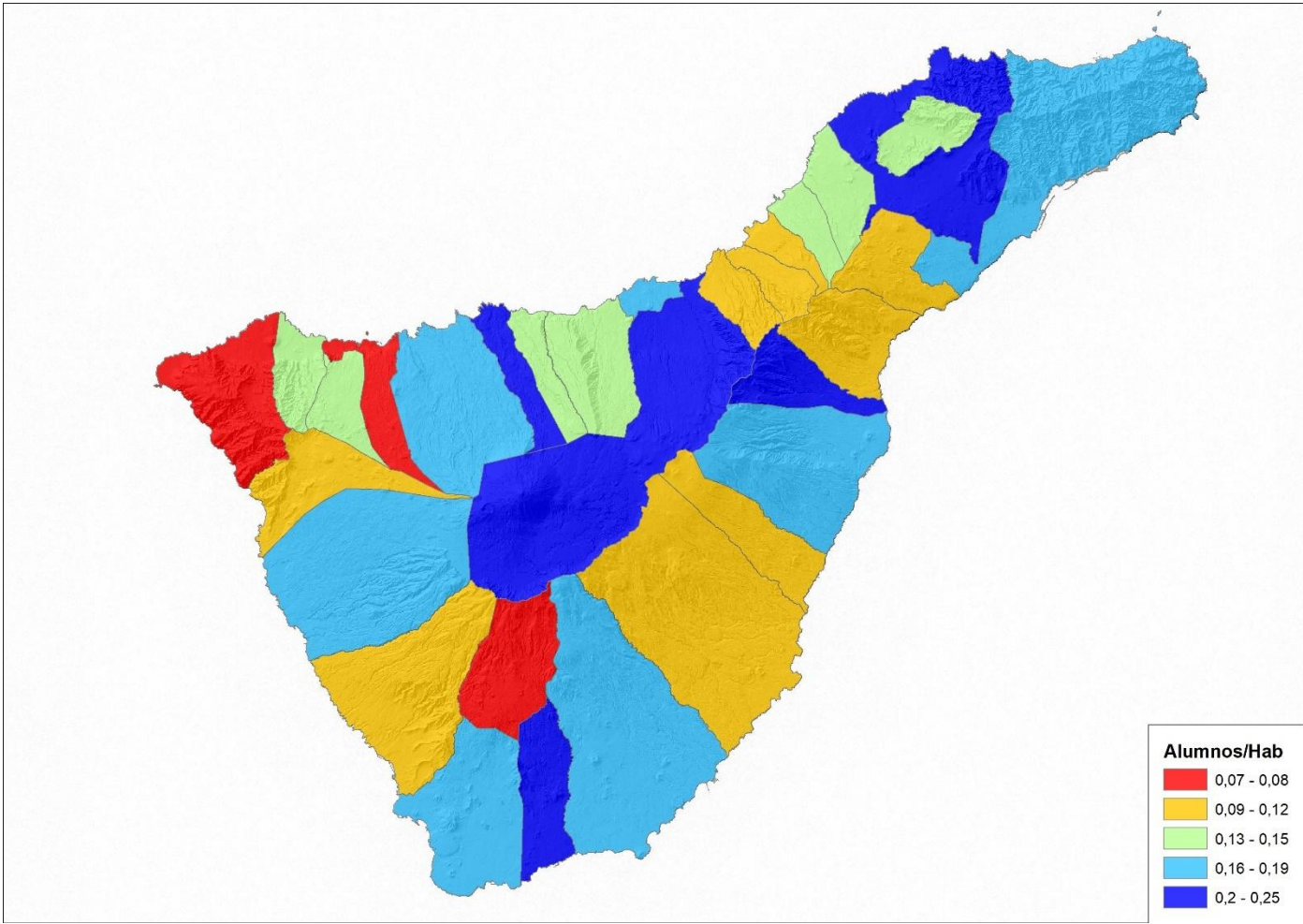
En la siguiente tabla se calcula la distribución de alumnos no universitarios por municipio, calculando en cada uno el ratio de alumnos según la población.

Tabla 30. Distribución del número de alumnos por municipio

Municipio	Alumnos 2021	Población 2021	Alumnos No Universitarios/hab
ADEJE	5.473	48.733	0,11
ARAFO	1.109	5.604	0,20
ARICO	834	8.234	0,10
ARONA	14.235	82.563	0,17
BUENAVISTA DEL NORTE	387	4.766	0,08
CANDELARIA	3.051	28.463	0,11
EL ROSARIO	2.079	17.590	0,12
EL SAUZAL	1.279	8.918	0,14
EL TANQUE	357	2.829	0,13
FASNIA	273	2.807	0,10
GARACHICO	384	4.895	0,08
GRANADILLA DE ABONA	8.259	51.850	0,16
GUÍA DE ISORA	3.881	21.827	0,18
GÜÍMAR	3.795	21.000	0,18
ICOD DE LOS VINOS	3.774	23.310	0,16
LA GUANCHA	1.413	5.553	0,25
LA MATANZA DE ACENTEJO	860	9.114	0,09
LA OROTAVA	8.562	42.219	0,20
LA VICTORIA DE ACENTEJO	971	9.161	0,11
LOS REALEJOS	5.568	36.824	0,15
LOS SILOS	712	4.692	0,15
PUERTO DE LA CRUZ	5.179	30.179	0,17
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	31.390	158.010	0,20
SAN JUAN DE LA RAMBLA	655	4.854	0,13
SAN MIGUEL DE ABONA	4.817	21.872	0,22
SANTA CRUZ DE TENERIFE	39.686	208.563	0,19
SANTA ÚRSULA	1.545	14.987	0,10
SANTIAGO DEL TEIDE	1.170	11.115	0,11
TACORONTE	3.232	24.346	0,13
TEGUESTE	1.615	11.326	0,14
VILAFLOR DE CHASNA	126	1.789	0,07
Total	156.671	927.993	0,17

Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC, Oficina de Estadística y Explotación de Datos. Viceconsejería de Educación, Universidades y Deportes)

Figura 80. Distribución de la relación Alumnos no universitarios/Hab por municipios (2021)



Fuente: Elaboración propia (Datos: ISTAC, Oficina de Estadística y Explotación de Datos. Viceconsejería de Educación, Universidades y Deportes)

Se observa cómo, entre los municipios destaca la relación de 0,25 alumnos por cada habitante en el municipio de La Guancha, cerca de un punto por encima de la media insular (0,17 alumnos/habitante). En el lado opuesto, los municipios con peor ratio son Vilaflor, Buenavista y Garachico, todos con valores inferiores a 0,09 alumnos por habitante. Respecto a esta media de la enseñanza no universitaria, es de esperar que en un futuro se mantenga en valores similares a pesar del envejecimiento de la pirámide de la distribución por edades de la población.

9.5.4 Densidad de actividades económicas

La densidad de actividades económicas es un factor indispensable para conseguir ciudades complejas y organizadas, pues la densidad y diversidad de estas actividades genera tejidos urbanos dinámicos y vitales de forma que los tejidos más compactos, centrales y accesibles son los que concentran mayor densidad de actividad.

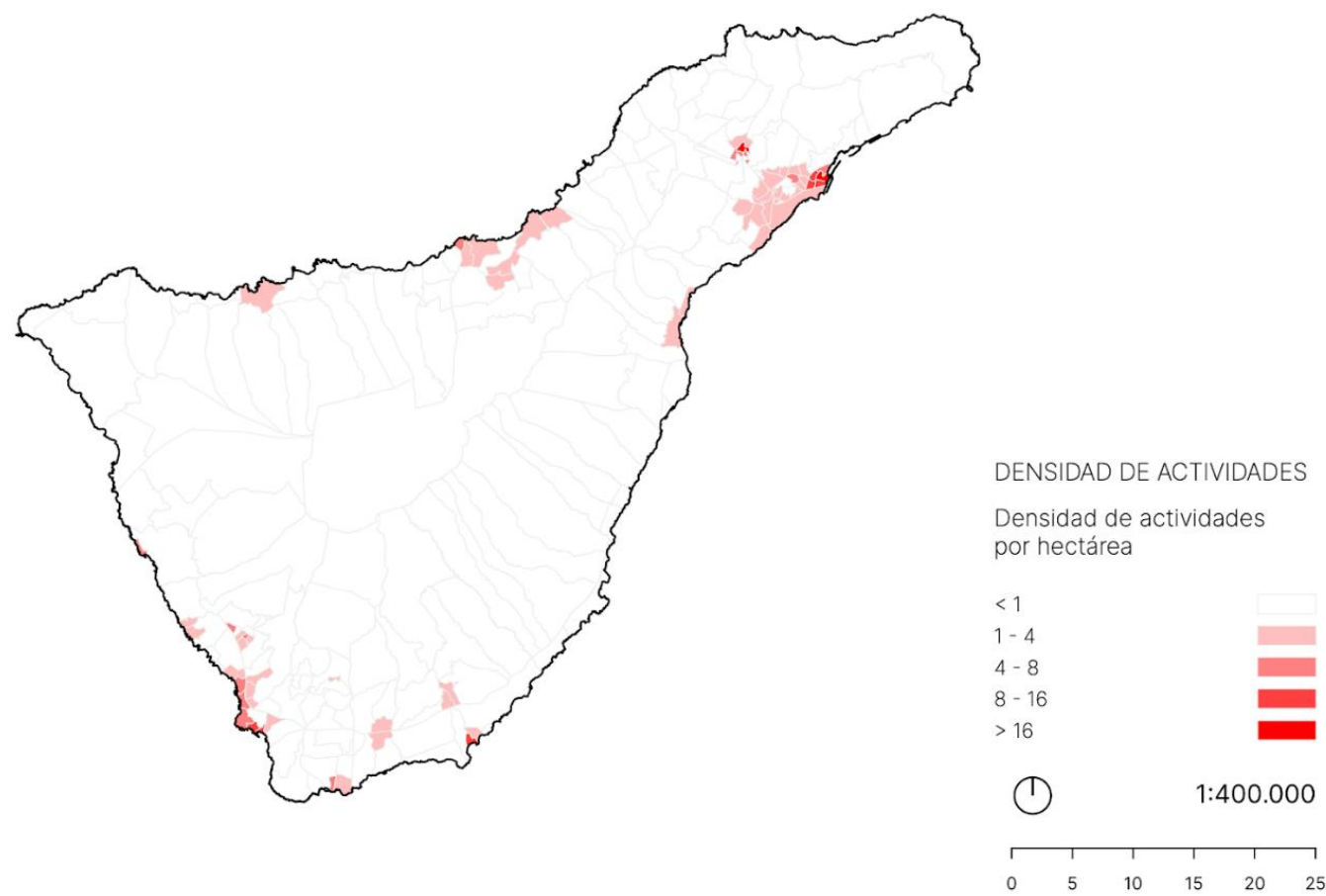
En la siguiente figura se observa cómo el grueso de las actividades económicas de la isla se concentra en:

- En el Área Metropolitana: en el casco de La Laguna y en el centro y en el suroeste de Santa Cruz
- En la zona Norte: en Santa Úrsula, La Orotava, Puerto de la Cruz e Icod de Los Vinos
- En la zona Sureste: en Candelaria y Güímar

- En la zona Sur: en los municipios de Granadilla, San Miguel, Arona y Adeje.

Básicamente esta concentración de actividades se localiza en los Polígonos Industriales y en las diferentes zonas portuarias localizadas a lo largo del territorio insular, si bien tanto el área metropolitana como la zona turística de Adeje y Arona, destacan debido alta densidad de actividades, especialmente vinculadas con el sector servicios y de hostelería.

Figura 81. Densidad de actividades económicas por zona de movilidad (Nº actividades/Ha)



Fuente: Elaboración propia

9.5.5 Proyecciones a futuro

Tal y como se ha explicado anteriormente, el presente Plan de Movilidad considera dos años horizonte para proyectar las alternativas propuestas, el 2035 y 2045, por lo que se debe estimar cómo se comportarán el empleo, el turismo y las plazas escolares y sus posibles crecimientos.

Nuevamente, dada la validez del modelo construido en el “Estudio de alternativas de un corredor de transporte público de alta capacidad entre San Isidro y Adeje”, se ha optado por aplicar los crecimientos anuales mostrados en el mismo:

- Para las plazas educativas se ha supuesto que se mantiene la relación actual [Plazas escolares/población] actual, por lo que allí donde se obtienen los mayores incrementos poblacionales es donde habrán los mayores incrementos de plazas educativas.

- Para la prognosis de variación del empleo en el futuro se han utilizado los datos de población ocupada publicados por el ISTAC y se ha calculado la tasa de crecimiento medio anual para las diferentes comarcas de la isla. Finalmente se aplican esas tasas de crecimiento a las diferentes zonas de movilidad.
- La estimación futura del número de turistas se obtiene a partir de la tasa de crecimiento anual del número de turistas entres los años 2006 y 2019 para cada municipio aplicándolo al producto plazas turísticas autorizadas*factor medio de ocupación.

De este modo, las variables atractoras de viaje quedarían de este modo:

Tabla 31. Variables socioeconómicas relacionadas con el empleo, el turismo y las plazas escolares (2035)

ID	Zona	Empleo	Plazas escolares	Turistas
1	Buenavista del Norte	1.025	356	187
2	El Palmar	0	70	116
3	Puerto de Santiago	5.173	576	9.606
4	Santiago del Teide	2.059	88	332
5	Alcalá	2.224	662	1.751
6	Chio	905	352	171
7	Piedra Hincada	1.804	430	2.221
39	El Escobonal	867	128	26
40	La Medida	0	131	13
42	Guimar	5.146	768	37
43	Balandra-Los Picos	0	552	76
44	La Hidalga	3.021	219	16
45	Arafo	528	693	49
46	Candelaria Costa	1.006	984	92
47	Las Cuevecitas	0	171	124
48	Araya	0	163	30
49	Las Caletillas	2.092	924	837
50	Iguate	0	220	186
51	Candelaria Interior	933	314	154
52	El Rosario	1.691	955	486
53	La Esperanza	3.125	576	211
54	S.C. Tenerife Sureste-Añaza	3.044	2.153	23
55	S.C. Tenerife Sur Centro-Barranco Grande	2.828	1.128	46
56	S.C. Tenerife Suroeste-Llano del Moro	2.242	1.871	0
57	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Palmetum	19.176	1.138	301
58	La Laguna Sur Sur-Taco	2.081	2.276	37
59	S.C. Tenerife Sur Centro-El Draguillo	4.369	1.998	23
60	S.C. Tenerife Suroeste-Volcanes	4.363	1.778	46
61	La Laguna Suroeste-Los Baldíos	1.538	504	37
62	La Laguna Suroeste	6.150	2.310	0
63	La Laguna Sur Sur- Los Andenes	2.108	2.364	37
64	La Laguna Sur Sur-Las Chumberas	6.427	1.889	152
65	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Plaza San Carlos	11.137	1.216	208
66	S.C. Tenerife Casco Puerto	15.853	1.708	1.039
67	S.C. Tenerife Casco Puerto-Ramón y Cajal	5.615	1.825	185
68	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Estadio de fútbol	10.595	2.251	370

ID	Zona	Empleo	Plazas escolares	Turistas
69	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Club de Tenis	2.382	1.492	623
70	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Parque Leoncio Oramas	4.081	1.561	69
71	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Miramar	127	1.110	0
72	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Parque Cuchillos de Tristán	1.720	1.339	46
73	Hospital Nuestra Señora de la Candelaria	3.103	0	0
74	S.C. Tenerife Casco Sur Sur-Las Delicias	1.321	1.470	0
75	S.C. Tenerife Casco Sur Sur	1.490	1.974	23
76	La Laguna Sur Norte 2	5.091	2.430	37
77	Hospital Universitario+Campus Ofra	4.618	0	0
78	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Hosital San Juan de Dios	1.241	696	92
79	Campus universitario La Guajara	0	3	0
80	La Laguna-La Cuesta	2.306	1.446	75
81	La Laguna Sur Norte	801	1.778	0
82	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Parque Las Indias	1.920	2.030	0
83	S.C. Tenerife Casco Norte Interior-Pabellón La Salud	2.078	2.045	23
84	S.C. Tenerife Casco Norte Interior-Hospital Quirón	2.559	1.537	277
85	S.C. Tenerife Casco Norte Costa-Pono de Oro	8.947	1.623	324
86	S.C. Tenerife Casco Norte Costa-José Martí	4.425	2.074	439
87	S.C. Tenerife Norte-María Jiménez	0	708	46
88	S.C. Tenerife Norte-Cueva Bermeja	94	38	0
89	S.C. Tenerife Norte-San Andrés	2.768	667	808
90	S.C. Tenerife Norte-Taganana	0	0	231
91	S.C. Tenerife Norte-Catalanes	0	389	23
92	S.C. Tenerife Norte-Los Campitos	0	171	0
93	La Laguna Sureste-Los Valles	1.813	2.535	189
94	La Laguna Sureste	1.392	2.062	112
95	La Laguna-Vega de las Mercedes	546	1.193	152
96	Campus universitarios Central+Anchieta	0	26	0
97	La Laguna Centro Sur	5.741	1.863	339
98	San Cristóbal de La Laguna	7.893	1.501	792
99	La Laguna Centro Norte	4.206	2.207	378
100	La Laguna-Las Canteras	791	562	37
101	La Laguna-San Lázaro	6.413	1.385	75
102	Aeropuerto Tenerife Norte	1.275	0	0
103	Pedro Álvarez	382	249	35
105	Tegueste Centro	1.324	877	63
106	El Portezuelo	0	338	28
107	Guamasa	891	1.218	112
108	Tejina	1.222	1.821	75
109	Valle de Guerra	1.830	1.207	227
110	Tacoronte Norte (El Pris)	964	332	413
111	Tacoronte Norte (La Caridad)	80	465	124
112	Tacoronte Sur (Barranco de las Lajas)	1.034	277	21
113	Tacoronte	3.298	597	83
114	Tacoronte Sur (Agua García)	740	250	0
115	El Sauzal	675	361	211

ID	Zona	Empleo	Plazas escolares	Turistas
116	Ravelo	283	249	21
117	La Matanza de Acentejo	1.840	338	258
118	La Resbala	680	97	21
119	La Victoria de Acentejo	2.596	703	21
120	La Vera-Carril	531	278	0
121	Santa Ursula	4.961	569	825
122	El Farrobillo	128	245	200
123	El Teide	0	9	17
124	Chasna	1.494	1.499	49
125	Pinoleris	1.001	479	49
126	Dehesa Alta	4.808	2.244	99
127	El Durazno	619	69	66
128	La Orotava Norte	3.397	2.095	164
129	La Orotava Sur-La Perdoma	5.325	2.301	114
130	Puerto de la Cruz Este-La Paz	8.647	796	5.834
131	Puerto de la Cruz Este-San Antonio	5.826	663	3.420
132	Puerto de la Cruz Oeste-El Peñón	4.749	684	3.018
133	Puerto de la Cruz Oeste-Las Dehesas	3.976	685	2112
134	La Longuera- El Toscal	4.000	2.023	738
135	Los Realejos Este	4.273	1.771	296
136	Palo Blanco-Llanadas	0	491	147
137	Los Realejos Oeste	2.468	1.218	296
138	Icod el Alto	214	652	246
140	La Guancha	1.637	1.522	121
141	Santa Catalina	0	780	36
142	Santa Bárbara	0	224	97
143	La Mancha	2.354	575	42
144	Icod de los Vinos Sur	0	271	316
145	Icod de los Vinos	3.500	1.069	427
146	Cueva del Viento	0	294	69
148	Garachico	0	54	52
149	El Tanque	692	285	110
150	Los Silos	1.048	670	268
180	Villaflor de Chana	461	45	191
181	La Escalona	494	58	0
360	Poris de Abona	503	127	234
361	San Miguel de Tajao	388	121	234
370	Las Eras	93	24	26
371	La Zarza	211	34	26
372	Fasnía	425	69	26
373	Los Roques	168	11	26
380	La Cisnera	125	32	59
381	Icor	158	22	59
382	Villa de Arico	458	63	59
383	El Río	95	42	59
384	Arico	224	59	59

ID	Zona	Empleo	Plazas escolares	Turistas
410	Puerto de Guimar	523	263	252
411	El Socorro	1.916	228	252
800	Guía de Isora	2.143	844	363
801	Acojeja	1.074	232	363
802	Playa San Juan	1.032	765	0
1023	Fraile	590	2.052	295
1027	Los Abrigos	903	1.137	366
1028	Charco del Pino	0	634	56
1029	Aeropuerto	3.675	0	0
1035	Chimiche	0	205	170
1040	Bajamar	58	663	0
1041	Punta del Hidalgo	41	378	565
1091	Marazul	323	139	540
1092	Los Menores	705	308	16
1093	Tirojo Bajo-La Concepción	570	243	9
1101	Playa Paraíso	1.068	443	3.813
1102	Callao Salvaje	1.056	444	1.416
1103	Playa Paraíso Puerto	807	380	0
1111	Las Moraditas	198	29	15
1112	Las Nieves-Los Olivos	3142	486	0
1113	Adeje Norte	1.829	271	48
1114	Barranco de Las Torres	2.905	431	0
1115	Polígono Las Torres	22	3	0
1121	Las Nieves-San Eugenio Alto	1.781	622	2.354
1122	Miraverde Sur	1.903	648	1.185
1123	Embalse y Roque de los Brezos	11	4	0
1124	Las Nieves-Siam Park	85	30	0
1131	Adeje Sur-El Galeón	1.723	435	0
1132	Adeje Sur - El Cerco	885	227	0
1133	Adeje Sur-La Postura	3.062	793	0
1141	Costa Adeje Sur-San Eugenio Bajo	3.624	348	7.847
1142	Costa Adeje Sur-Puerto	3.878	373	12.518
1143	Miraverde	3.452	323	0
1144	Costa Adeje Norte	2.965	277	6.387
1145	La Caleta	2.048	196	1.888
1146	Golf Costa Adeje	679	65	335
1147	Fañabé	2.086	200	0
1151	Playa de Las Américas-Chayofita	9.746	1.133	512
1152	Playa de Las Américas-El Camisón	7.774	871	17.164
1161	Chayofa	2.119	682	281
1162	La Camella	1.189	402	0
1163	Arona	817	281	15
1164	Las Casas y Tunez	1.019	335	21
1165	Hospital Sur	4	1	0
1171	Los Cristianos-Playa	2.433	387	1.336
1172	Los Cristianos-Moreque	4.388	721	.4454

ID	Zona	Empleo	Plazas escolares	Turistas
1173	Los Cristianos-El Mojón	3.032	492	3.277
1174	Los Cristianos-Golf	3.383	544	2.014
1191	Cruz de Guanche	282	595	0
1192	Valle de San Lorenzo	205	422	0
1193	La Florida	294	646	0
1201	Benitez-La Reina	682	500	0
1202	Cabo Blanco	1.784	1.364	0
1203	Buzanada	690	424	9
1204	Vertedero Esperanza del Sur	8	7	0
1211	Guaza	453	806	0
1212	Cho	302	517	0
1213	Guargacho	187	326	7
1221	Palm-Mar	643	472	88
1222	La Estrella del Sur	1.067	1.231	42
1223	La Galleta	1.338	1.033	33
1224	Montaña Aguzada	27	20	5
1241	Costa del Silencio	821	1.323	2.329
1242	Coromoto	99	170	0
1251	El Monte O Guargacho	2.327	1.488	19
1252	Montaña los Erales	303	195	0
1253	Las Charifas Sur	1.400	785	0
1254	Urbanización El Guincho y Golf del Sur	2.768	1.553	7.615
1255	Las Charifas Norte	3.123	1.853	0
1261	Aldea Blanco	296	486	0
1262	Las Zocas	239	392	0
1263	San Miguel de Abona	1.317	2.252	203
1301	El Médano Oeste	1.628	1.029	2.696
1302	Montaña Bocinegro	2	2	0
1311	Montaña de las Tabalbas	149	113	0
1312	Montaña Casablanca	603	436	0
1313	San Isidro Oeste	3.281	2.481	764
1321	San Isidro Este	2.667	2.919	19
1322	Montaña Ifara	35	39	0
1331	El Salto	625	355	0
1332	Granadilla de Abona	2.544	1.397	384
1341	El Médano Este	1.462	572	64
1342	Arenas del Mar	437	171	1.249
1343	Montaña Pelada	197	2	435
1390	Las Rosas	1	417	61
1391	San Juan de la Rambla	0	106	61
1470	Las Cruces	217	73	150
1471	El Guincho	644	71	150

Fuente: Elaboración propia

Tabla 32. Variables socioeconómicas relacionadas con el empleo, el turismo y las plazas escolares (2045)

ID	Zona	Empleo	Plazas escolares	Turistas
1	Buenavista del Norte	871	330	204
2	El Palmar	0	65	127
3	Puerto de Santiago	5.507	572	13.463
4	Santiago del Teide	2.192	87	465
5	Alcalá	2.368	727	2.454
6	Chio	963	387	240
7	Piedra Hincada	1.920	473	3.112
39	El Escobonal	980	148	28
40	La Medida	0	151	14
42	Guimar	5.821	887	41
43	Balandra-Los Picos	0	637	83
44	La Hidalga	3.418	228	17
45	Arafo	598	720	54
46	Candelaria Costa	1.138	1.224	101
47	Las Cuevecitas	0	212	135
48	Araya	0	203	33
49	Las Caletillas	2.367	1.149	914
50	Igueste	0	274	203
51	Candelaria Interior	1.055	390	169
52	El Rosario	1.704	958	531
53	La Esperanza	3.149	578	230
54	S.C. Tenerife Sureste-Añaza	3.067	2.398	28
55	S.C. Tenerife Sur Centro-Barranco Grande	2.850	1.255	56
56	S.C. Tenerife Suroeste-Llano del Moro	2.259	2.084	0
57	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Palmetum	19.319	1.267	362
58	La Laguna Sur Sur-Taco	2.096	2.410	53
59	S.C. Tenerife Sur Centro-El Draguillo	4.402	2.224	28
60	S.C. Tenerife Suroeste-Volcanes	4.396	1.980	56
61	La Laguna Suroeste-Los Baldíos	1.550	534	53
62	La Laguna Suroeste	6.196	2.446	0
63	La Laguna Sur Sur- Los Andenes	2.124	2.504	53
64	La Laguna Sur Sur-Las Chumberas	6.475	2.001	217
65	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Plaza San Carlos	11.220	1.353	251
66	S.C. Tenerife Casco Puerto	15.278	1.901	1.252
67	S.C. Tenerife Casco Puerto-Ramón y Cajal	5.657	2.032	223
68	S.C. Tenerife Casco Sur Costa-Estadio de fútbol	10.674	2.506	446
69	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Club de Tenis	2.400	1.662	750
70	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Parque Leoncio Oramas	4.112	1.738	84
71	S.C. Tenerife Casco Sur Centro-Miramar	128	1.236	0
72	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Parque Cuchillos de Tristán	1.733	1.491	56
73	Hospital Nuestra Señora de la Candelaria	3.126	0	0
74	S.C. Tenerife Casco Sur Sur-Las Delicias	1.331	1.636	0
75	S.C. Tenerife Casco Sur Sur	1.501	2.197	28
76	La Laguna Sur Norte 2	5.129	2.573	53
77	Hospital Universitario+Campus Ofra	4.653	0	0

ID	Zona	Empleo	Plazas escolares	Turistas
78	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Hosital San Juan de Dios	1.251	775	111
79	Campus universitario La Guajara	0	3	0
80	La Laguna-La Cuesta	2.323	1.532	107
81	La Laguna Sur Norte	807	1.882	0
82	S.C. Tenerife Casco Suroeste-Parque Las Indias	1.935	2.260	0
83	S.C. Tenerife Casco Norte Interior-Pabellón La Salud	2.094	2.276	28
84	S.C. Tenerife Casco Norte Interior-Hospital Quirón	2.578	1.711	334
85	S.C. Tenerife Casco Norte Costa-Pono de Oro	9.014	1.807	390
86	S.C. Tenerife Casco Norte Costa-José Martí	4.458	2.309	529
87	S.C. Tenerife Norte-María Jiménez	0	788	56
88	S.C. Tenerife Norte-Cueva Bermeja	95	42	0
89	S.C. Tenerife Norte-San Andrés	2.789	743	973
90	S.C. Tenerife Norte-Taganana	0	0	278
91	S.C. Tenerife Norte-Catalanes	0	433	28
92	S.C. Tenerife Norte-Los Campitos	0	191	0
93	La Laguna Sureste-Los Valles	1.827	2.684	270
94	La Laguna Sureste	1.402	2.184	160
95	La Laguna-Vega de las Mercedes	550	1.264	217
96	Campus universitarios Central+Anchieta	0	28	0
97	La Laguna Centro Sur	5.784	1.972	484
98	San Cristóbal de La Laguna	7.952	1.590	1.131
99	La Laguna Centro Norte	4.237	2.337	540
100	La Laguna-Las Canteras	796	595	53
101	La Laguna-San Lázaro	6.461	1.467	107
102	Aeropuerto Tenerife Norte	1.285	0	0
103	Pedro Álvarez	385	266	38
105	Tegueste Centro	1.334	938	68
106	El Portezuelo	0	362	30
107	Guamasa	898	1.289	160
108	Tejina	1.231	1.929	107
109	Valle de Guerra	1.844	1.278	324
110	Tacoronte Norte (El Pris)	971	350	451
111	Tacoronte Norte (La Caridad)	80	490	135
112	Tacoronte Sur (Barranco de las Lajas)	1.042	292	23
113	Tacoronte	3.323	630	90
114	Tacoronte Sur (Agua García)	746	264	0
115	El Sauzal	680	380	230
116	Ravelo	285	262	23
117	La Matanza de Acentejo	1.854	365	281
118	La Resbala	685	103	22
119	La Victoria de Acentejo	2.616	750	22
120	La Vera-Carril	535	297	0
121	Santa Ursula	4.998	543	901
122	El Farrobillo	129	234	218
123	El Teide	0	10	19
124	Chasna	1.691	1.683	54

ID	Zona	Empleo	Plazas escolares	Turistas
125	Pinoleris	1.132	537	54
126	Dehesa Alta	5.439	2.518	108
127	El Durazno	700	70	63
128	La Orotava Norte	3.843	2.351	179
129	La Orotava Sur-La Perdoma	6.024	2.582	125
130	Puerto de la Cruz Este-La Paz	9.782	810	5.582
131	Puerto de la Cruz Este-San Antonio	6.590	675	3.273
132	Puerto de la Cruz Oeste-El Peñón	5.372	695	2.887
133	Puerto de la Cruz Oeste-Las Dehesas	4.497	697	2.021
134	La Longuera- El Toscal	4.525	2.016	806
135	Los Realejos Este	4.834	1.764	323
136	Palo Blanco-Llanadas	0	489	161
137	Los Realejos Oeste	2.792	1.214	323
138	Icod el Alto	242	650	268
140	La Guancha	1.522	1.561	197
141	Santa Catalina	0	799	59
142	Santa Bárbara	0	218	106
143	La Mancha	2.187	558	46
144	Icod de los Vinos Sur	0	263	345
145	Icod de los Vinos	3.252	1.037	466
146	Cueva del Viento	0	285	76
148	Garachico	0	48	57
149	El Tanque	588	265	120
150	Los Silos	890	595	293
180	Villaflor de Chana	545	40	209
181	La Escalona	585	52	0
360	Poris de Abona	595	138	255
361	San Miguel de Tajao	459	131	255
370	Las Eras	110	24	29
371	La Zarza	250	35	29
372	Fasnia	503	71	29
373	Los Roques	199	11	29
380	La Cisnera	148	35	64
381	Icor	187	24	64
382	Villa de Arico	541	68	64
383	El Río	112	45	64
384	Arico	265	64	64
410	Puerto de Guimar	592	304	275
411	El Socorro	2.168	263	275
800	Guía de Isora	2.281	928	509
801	Acojeja	1.143	255	509
802	Playa San Juan	1.099	840	0
1023	Fraile	628	2.391	301
1027	Los Abrigos	1.068	1.526	593
1028	Charco del Pino	0	851	90
1029	Aeropuerto	4.346	0	0

ID	Zona	Empleo	Plazas escolares	Turistas
1035	Chimiche	0	275	275
1040	Bajamar	58	702	0
1041	Punta del Hidalgo	41	400	807
1091	Marazul	344	178	568
1092	Los Menores	750	396	17
1093	Tirojo Bajo-La Concepción	607	312	10
1101	Playa Paraíso	1.137	569	4.006
1102	Callao Salvaje	1.124	570	1.488
1103	Playa Paraíso Puerto	859	488	0
1111	Las Moraditas	211	37	16
1112	Las Nieves-Los Olivos	3.345	624	0
1113	Adeje Norte	1.947	349	51
1114	Barranco de Las Torres	3.093	553	0
1115	Polígono Las Torres	23	4	0
1121	Las Nieves-San Eugenio Alto	1.896	799	2.473
1122	Miraverde Sur	2.026	832	1.245
1123	Embalse y Roque de los Brezos	12	5	0
1124	Las Nieves-Siam Park	91	39	0
1131	Adeje Sur-El Galeón	1.834	558	0
1132	Adeje Sur - El Cerco	942	292	0
1133	Adeje Sur-La Postura	3.260	1.019	0
1141	Costa Adeje Sur-San Eugenio Bajo	3.858	448	8.245
1142	Costa Adeje Sur-Puerto	4.129	479	13.152
1143	Miraverde	3.675	415	0
1144	Costa Adeje Norte	3.156	356	6.711
1145	La Caleta	2.180	252	1.983
1146	Golf Costa Adeje	722	83	352
1147	Fañabé	2.221	257	0
1151	Playa de Las Américas-Chayofita	10.375	1321	524
1152	Playa de Las Américas-El Camisón	8.276	1015	17.564
1161	Chayofa	2.256	795	287
1162	La Camella	1.266	469	0
1163	Arona	869	327	15
1164	Las Casas y Tunez	1.085	391	21
1165	Hospital Sur	5	1	0
1171	Los Cristianos-Playa	2.590	450	1.367
1172	Los Cristianos-Moreque	4.671	840	4.557
1173	Los Cristianos-El Mojón	3.228	573	3.353
1174	Los Cristianos-Golf	3.601	634	2.061
1191	Cruz de Guanche	300	693	0
1192	Valle de San Lorenzo	218	492	0
1193	La Florida	313	752	0
1201	Benítez-La Reina	726	583	0
1202	Cabo Blanco	1.899	1.589	0
1203	Buzanada	735	494	9
1204	Vertedero Esperanza del Sur	9	8	0

ID	Zona	Empleo	Plazas escolares	Turistas
1211	Guaza	482	939	0
1212	Cho	321	602	0
1213	Guargacho	199	380	7
1221	Palm-Mar	684	550	90
1222	La Estrella del Sur	1.136	1.434	43
1223	La Galleta	1.424	1.204	34
1224	Montaña Aguzada	29	24	5
1241	Costa del Silencio	874	1542	2.384
1242	Coromoto	105	198	0
1251	El Monte O Guargacho	2.752	2.246	26
1252	Montaña los Erales	359	295	0
1253	Las Charifas Sur	1.656	1.185	0
1254	Urbanización El Guincho y Golf del Sur	3.273	2.344	10.671
1255	Las Charifas Norte	3.693	2.797	0
1261	Aldea Blanco	350	734	0
1262	Las Zocas	282	592	0
1263	San Miguel de Abona	1.558	3.398	284
1301	El Médano Oeste	1.925	1.382	4.367
1302	Montaña Bocinegro	3	3	0
1311	Montaña de las Tabalbas	177	152	0
1312	Montaña Casablanca	713	585	0
1313	San Isidro Oeste	3.880	3.330	1.237
1321	San Isidro Este	3.154	3.919	30
1322	Montaña Ifara	41	52	0
1331	El Salto	739	476	0
1332	Granadilla de Abona	3.009	1.876	623
1341	El Médano Este	1.729	768	103
1342	Arenas del Mar	517	230	2.022
1343	Montaña Pelada	3.310	3	704
1390	Las Rosas	1	402	66
1391	San Juan de la Rambla	0	102	66
1470	Las Cruces	184	65	164
1471	El Guincho	547	63	164

Fuente: Elaboración propia

10 Variables explicativas asociadas con la oferta de transporte

Para completar la definición de la realización de un viaje es necesario el vincular los viajes realizados al territorio, concretando cómo se realiza (modo e itinerario). Esto completaría el esquema clásico de modelización en cuatro etapas:

- La **Producción de Viajes**, considerando que obedece a dos fenómenos distintos (la generación y la atracción) y cuyas variables explicativas ya han sido estimadas tanto para la situación actual como para los escenarios futuros del análisis en cada zona de movilidad.
- La **Distribución Espacial** de esos viajes, introduciendo los conceptos de Origen y Destino elaborando las matrices origen/destino (O/D). La distribución está condicionada por la oferta de transporte.
- El **Reparto Modal**, que se determina a partir de la captación de cada modo en las diferentes relaciones O/D para los diferentes motivos de los viajes.
- La selección de itinerarios o **Asignación de Viajes** a la red, determinando los caminos o rutas escogidas para cada relación y la carga por tramo para líneas o redes viarias en los distintos períodos horarios de análisis.

En este apartado se trata de explicar las tres últimas etapas desde el análisis del sistema de transporte, completando así la explicación del viaje completo desde la generación de la necesidad de viajar hasta su materialización.

10.1 La distribución de los viajes

De acuerdo con los apartados anteriores, cuando un ámbito territorial se divide en una serie de zonas de análisis, cada una de ellas generará un cierto volumen de viajes (según su población) y atraerá también un cierto número de viajes (según sus empleos, plazas educativas, etc.).

Si una zona concreta tiene un perfil diversificado y equilibrado (en ella hay población, empleo, equipamientos, etc., en volúmenes concordantes), es probable que la zona emita y reciba un número relativamente reducido de viajes exteriores. Por el contrario, si una zona tiene un perfil altamente especializado o polarizado (ciudades dormitorio, aglomeraciones industriales o de servicios, etc.), la zona emitirá y recibirá un número elevado de viajes desde las zonas exteriores.

El fenómeno ‘Distribución de Viajes’ se refiere a cómo se distribuyen los orígenes y destinos de los viajes entre unas y otras zonas a partir de los volúmenes de viajes que genera y que atrae cada una de ellas. En definitiva, se estiman las matrices origen – destino. Como pauta general, cabe esperar que, ante ofertas semejantes de empleo, educación, equipamientos y servicios, etc., la población trate de disminuir la distancia del viaje entre su domicilio (generación) y el lugar donde desarrollará la actividad correspondiente (atracción).

En síntesis, y con la aproximación más sencilla, se puede admitir que el número de viajes entre dos zonas (zona A y zona B, por ejemplo), viajes con origen en A y destino en B y viceversa, será:

- Proporcional (directamente) a la suma de:
 - Los viajes generados por A multiplicados por los viajes atraídos por B.
 - Los viajes generados por B multiplicados por los viajes atraídos por A.
- Proporcional (inversamente) al inconveniente que es preciso asumir para ir de una zona a otra zona, es decir, el coste del transporte (distancias, tiempos de viaje, etc.).

10.2 El reparto modal

El análisis y modelización de la elección del modo de transporte ha puesto de manifiesto, desde hace mucho tiempo, que las personas no toman esa decisión de forma equitativa. Por el contrario, la elección está clara y apriorísticamente sesgada a favor del vehículo privado, por varios factores:

- En España y en las sociedades de su entorno hay una predisposición cultural e ideológica, que valora en mucho la autonomía en las decisiones y la privacidad.
- El vehículo privado se ve favorecido por dos hechos concordantes:
 - En general, no cargan sobre él todos los costes económicos externos que genera.
 - Algunas partidas de coste que sí cargan sobre él no tienen, en cambio, presencia diferencial a la hora de decidir en la selección del modo de transporte.

Este último detalle remite a un problema más amplio. Las administraciones y los planificadores olvidan con demasiada frecuencia que los viajeros tienen su propia lógica y que esta lógica:

- Determina sus decisiones de viajar o no viajar, de hacerlo en un modo u otro, de hacerlo por un itinerario u otro.
- Al menos para esos viajeros y titulares es tan buena o mejor que la lógica de las administraciones y la de los planificadores.

De manera que, si las administraciones y los planificadores entienden que su lógica es preferible a la de los viajeros y los titulares de las mercancías, tienen que ir más allá de las declaraciones de principios y de las campañas de información y concienciación. Tienen que conseguir que esa lógica que ellos consideran mejor se manifieste como tal en el momento en que los viajeros y los titulares de las mercancías toman sus decisiones.

En otro caso, mientras los viajeros perciban que viajar en su automóvil es más rápido, más cómodo, más gratificante, más barato, el pretender que elijan el transporte público colectivo, por razones de interés general, de sostenibilidad, etc., está condenado al fracaso de antemano.

10.3 La asignación de viajes

Conocida la movilidad actual y futura habrá que analizar el comportamiento de ésta sobre la red de transporte.

Las características físicas (distancias) y funcionales de la red (coste, velocidad, etc.), las posibilidades de combinación entre sí de los diferentes modos determinan, en gran medida, la utilización que se hace de ellas.

La selección de itinerarios o asignación es un concepto típico de la modelización matemática de transportes que permite representar la materialización de los viajes sobre la red. Ello da la posibilidad de comprobar el estado del funcionamiento de la red, determinando los puntos conflictivos y permite simular el impacto de nuevas alternativas en el escenario actual y otros futuros.