

PIMSIT

Plan Insular de Movilidad
Sostenible de Tenerife



Documento Final

Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan

Septiembre, 2026

Tomo IX. Documento de Recomendaciones,
Directrices y Premisas para la ejecución del Plan

Índice

1

PARTE 1. DISPOSICIONES GENERALES

3

1.1

Naturaleza y objeto

3

1.2

Ámbito territorial

3

1.3

Vigencia y efecto

3

1.4

Revisión del PIMSIT

3

1.5

Carácter de las recomendaciones

3

1.6

Contenido del PIMSIT

3

1.7

Interpretación del documento

3

1.8

Cooperación interadministrativa

4

2

PARTE 2. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN

5

2.1

Condiciones generales

5

2.2

Instrumentos para el desarrollo del PIMSIT

5

2.3

Consortio Insular de Movilidad de Tenerife (CIMT): Estructura y funcionamiento

5

2.4

Condicionantes sectoriales en ámbitos aeroportuarios

8

3

PARTE 3. MODELO DE ORDENACIÓN

9

3.1

Infraestructuras y Servicios del PIMSIT

9

3.2

La Red Ferroviaria como elemento estructurante complementario

9

3.3

Programas de actuación del PIMSIT

9

3.4

Prioridad de las acciones

11

3.5

Mecanismo de actualización y revisión de prioridades

11

4

PARTE 4. EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA Y CRITERIOS PARA LA IMPLANTACIÓN DESDE LA SOSTENIBILIDAD

12

4.1

Integración ambiental del Modelo de Ordenación

12

4.2

Evaluación y seguimiento ambiental de las actuaciones

12

4.3

Instrumentos de seguimiento ambiental

12

4.4

Criterios transversales de adaptación al cambio climático y resiliencia

12

5

PARTE 5. FINANCIACIÓN

14

5.1

Régimen económico y financiero

14

5.2

Previsión de gastos

14

5.3

Criterios para la financiación de las actuaciones

15

5.4

Previsión de ingresos

15

6

PARTE 6. RECOMENDACIÓN FINAL Y ENTRADA EN VIGOR

16

6.1

Recomendación final

16

6.2

Entrada en vigor

16

6.3

Responsabilidad de la ejecución

16

6.4

Divulgación y participación ciudadana

16

7

PARTE FINAL. ÍNDICE DE RECOMENDACIONES

17

1 PARTE 1. DISPOSICIONES GENERALES

1.1 Naturaleza y objeto

El Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) se concibe como un instrumento estratégico para guiar la transformación de la movilidad en la isla hacia un modelo sostenible, accesible y respetuoso con el medio ambiente. Este Plan busca promover la reducción del uso del vehículo privado, fomentar el transporte público y la movilidad activa, así como impulsar la electrificación del transporte.

El PIMSIT tiene como objetivo ofrecer un marco de RECOMENDACIONES, DIRECTRICES Y ORIENTACIONES que orienten a las administraciones públicas y entidades privadas en la implementación de políticas de movilidad más eficientes y sostenibles, alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), el Acuerdo de París y las normativas europeas y nacionales relacionadas.

1.2 Ámbito territorial

El ámbito de aplicación de las recomendaciones del PIMSIT abarca la totalidad de la isla de Tenerife. Este Plan tiene en cuenta tanto las áreas urbanas como rurales, y todos los modos de transporte que operan en la isla, incluyendo transporte público, privado, ciclistas, peatones y modos de transporte innovadores o emergentes como el transporte a demanda.

Las recomendaciones son aplicables a todas las administraciones locales, autonómicas y nacionales con competencias en la Planificación y gestión de la movilidad en Tenerife, así como a operadores de transporte público y actores privados del sector.

1.3 Vigencia y efecto

El PIMSIT entrará en vigor inmediatamente tras su adopción formal por parte del **Cabildo Insular de Tenerife** y tendrán un horizonte temporal de aplicación de **diez (10) años**. Se prevé una formulación completa al final de este período donde se debe recoger la efectividad del presente documento y realizar los ajustes necesarios en función de los avances tecnológicos, las necesidades de la población y las prioridades políticas y sociales de la isla.

Las revisiones parciales podrán realizarse antes del plazo de cinco años si se identifican cambios significativos en la normativa, en la demanda de transporte o en las circunstancias socioeconómicas que requieran ajustes.

En cualquier caso, se llevarán a cabo los métodos de seguimiento y evaluación determinados en las diferentes actuaciones

1.4 Revisión del PIMSIT

El PIMSIT deberá ser revisado cada cinco años para asegurar su coherencia con las normativas vigentes y las políticas de movilidad insular. El Cabildo Insular será responsable de coordinar estas revisiones, asegurándose de que se basen en criterios técnicos, sociales y económicos, y en consonancia con la normativa europea y nacional. La revisión podrá ser parcial y el alcance será determinado por el Cabildo Insular en función de las adaptaciones que considere necesario realizar. Igualmente se podrá realizar una modificación del PIMSIT antes

de dicho plazo en caso de que se produzcan cambios importantes en las normativas de movilidad, avances tecnológicos o necesidades emergentes de la población.

1.5 Carácter de las recomendaciones

Las recomendaciones contenidas en el PIMSIT tienen un carácter orientativo y no vinculante para las administraciones locales o entidades privadas. Sin embargo, **para el Cabildo Insular de Tenerife**, como promotor del Plan, **y aquellas administraciones que se integren en el Consorcio insular de movilidad de Tenerife (CIMT)**, las recomendaciones serán vinculantes una vez aprobadas en pleno. Este carácter vinculante implicará que las actuaciones promovidas por el Cabildo deberán estar alineadas con las directrices establecidas en el PIMSIT, lo que no implica obligaciones de ejecución en los plazos, presupuesto, orden y condiciones establecidas en este documento, pues no hay que perder de vista el carácter estratégico de este instrumento.

A nivel de coordinación con otras administraciones, se promoverá su adopción con el fin de garantizar una implementación coherente y eficaz de las políticas de movilidad en toda la isla.

1.6 Contenido del PIMSIT

El contenido del PIMSIT se organiza en torno a cuatro partes principales:

- 1. DOCUMENTO DE INFORMACIÓN
 - MEMORIA DE INFORMACIÓN (Tomos I al V)
 - PLANOS DE INFORMACIÓN (Tomo VI)
- 2. DOCUMENTO DE ORDENACIÓN
 - MEMORIA DE ORDENACIÓN (Tomo VII)
 - PLANOS DE ORDENACIÓN (Tomo VIII)
- 3. DOCUMENTO DE RECOMENDACIONES, DIRECTRICES Y PREMISAS PARA LA EJECUCIÓN DEL PLAN
 - DOCUMENTO DE RECOMENDACIONES, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan (Tomo IX)
- 4. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
 - ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO (Tomo X)

Este documento está complementado por anexos y fichas técnicas que proporcionan detalles específicos sobre las infraestructuras, servicios y programas propuestos.

1.7 Interpretación del documento

Las recomendaciones del PIMSIT deben interpretarse como un conjunto coherente y articulado, cuyo propósito es garantizar el cumplimiento de los objetivos generales de movilidad sostenible en Tenerife.

En caso de ambigüedad o conflicto entre las distintas recomendaciones, se priorizarán aquellas que favorezcan un mayor impacto positivo en términos de sostenibilidad, accesibilidad y equidad social.

Cualquier modificación o ajuste en la implementación de las recomendaciones deberá tener en cuenta los criterios expuestos en este documento y estará sujeta a los principios generales de Planificación y gestión del territorio, con la cooperación de todas las partes implicadas.

1.8 Cooperación interadministrativa

La cooperación entre las distintas administraciones públicas será esencial para el éxito de las recomendaciones del PIMSIT. El Cabildo Insular de Tenerife y el **Consortio Insular de movilidad** (CIMT) deberán liderar este proceso, coordinando las acciones con los **Ayuntamientos**, el **Gobierno de Canarias** y las entidades locales, garantizando así una ejecución eficiente y coherente de las políticas de movilidad.

Además, se fomentará la participación de actores privados y la colaboración con operadores de transporte y organizaciones de la sociedad civil, para asegurar que las recomendaciones reflejan las necesidades de todos los sectores implicados y promuevan la sostenibilidad a largo plazo.

2 PARTE 2. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN

2.1 Condiciones generales

La ejecución de las recomendaciones del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) se promoverá a través del Cabildo Insular de Tenerife, en primer lugar y el Consorcio Insular de movilidad en segundo lugar, como principales impulsores y coordinadores de las acciones. El Cabildo deberá liderar los esfuerzos para asegurar la coherencia y la integración de las actuaciones entre las diferentes administraciones y operadores de transporte, promoviendo la colaboración y garantizando la coherencia en la implementación de las medidas propuestas.

La ejecución de las medidas contempladas en el PIMSIT se regirá por los principios de movilidad sostenible, accesibilidad universal y equidad territorial, favoreciendo un desarrollo inclusivo y respetuoso con el medio ambiente.

Se priorizarán las actuaciones que contribuyan a:

- La reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).
- La mejora de la conectividad entre zonas urbanas y rurales, asegurando una distribución equitativa de los recursos y servicios de movilidad.
- El impulso de la innovación tecnológica, promoviendo el uso de tecnologías inteligentes de transporte (ITS), la electrificación del transporte y soluciones de movilidad a demanda.

Los proyectos y acciones incluidas en el PIMSIT deberán estar alineados con los planes y políticas nacionales y autonómicas en materia de movilidad sostenible, asegurando una coordinación efectiva entre los diferentes niveles de la administración pública.

Se adoptará un enfoque de evaluación continua, mediante el cual se monitoricen los indicadores clave de rendimiento de cada actuación (KPIs) sin perder de vista especialmente la reducción del uso del vehículo privado, el aumento del uso del transporte público y la mejora en la calidad del aire.

2.2 Instrumentos para el desarrollo del PIMSIT

Para facilitar la ejecución de las recomendaciones del PIMSIT, se promoverá el uso de una serie de **instrumentos de Planificación, gestión y coordinación** que permitan la implementación adecuada de las directrices establecidas:

1. **Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS):** Se fomentará la elaboración y actualización de los **PMUS** municipales para alinearlos con los objetivos y recomendaciones del PIMSIT. El Cabildo y el CIMT facilitará la cooperación técnica y el apoyo necesario para asegurar que estos Planes locales contribuyan a los objetivos generales de movilidad sostenible.
2. **Convenios de cooperación interadministrativa:** Se impulsará la firma de convenios entre el Cabildo, los municipios, el Gobierno de Canarias y otras entidades públicas y privadas. Estos acuerdos se orientarán a la financiación conjunta y a la coordinación de las actuaciones estratégicas, garantizando una implementación alineada con los principios del PIMSIT.

3. **Proyectos específicos:** Se promoverá el desarrollo de proyectos específicos que materialicen las recomendaciones del PIMSIT. Estos proyectos deberán detallar la Planificación de infraestructuras, servicios y medidas de movilidad activa, así como las fases de implementación, plazos y financiación.
4. **Evaluación y seguimiento:** Se establecen mecanismos de seguimiento y evaluación de las actuaciones implementadas, basados en indicadores de rendimiento, como el aumento del uso del transporte público y la reducción de las emisiones. Estos mecanismos deberán revisarse periódicamente para ajustar las estrategias y asegurar el cumplimiento de los objetivos del PIMSIT.
5. **Instrumentos financieros:** Se fomentará la búsqueda de recursos financieros para la ejecución de las acciones del PIMSIT, incluyendo fondos autonómicos, estatales y europeos. Se incentivará la captación de recursos a través de los Fondos de Cohesión y otros mecanismos de financiación sostenible.
6. **Instrumentos de Planeamiento según la Ley del Suelo de Canarias:**
 - o **Planes Territoriales Especiales (PTE):** Se promoverá la adaptación de los **Planes Territoriales Especiales** para integrar las infraestructuras y servicios de transporte recomendados en el PIMSIT, garantizando que las actuaciones estén alineadas con la ordenación territorial de la isla
 - o **Planes Generales de Ordenación (PGO):** Se incentivará la adaptación de los **Planes Generales de Ordenación** municipales para integrar las recomendaciones del PIMSIT, asegurando que los desarrollos urbanos y las infraestructuras de movilidad se Planifiquen de forma coordinada.
 - o **Proyectos de Interés Insular (PII):** Se apoyará la tramitación de **Proyectos de Interés Insular** que permitan la ejecución de infraestructuras o actuaciones estratégicas vinculadas a la movilidad sostenible, facilitando la implementación ágil de las acciones clave del PIMSIT.

2.3 Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife (CIMT): Estructura y funcionamiento

El Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife (CIMT) se promoverá como la principal entidad gestora para la coordinación, Planificación y ejecución de las medidas y actuaciones contenidas en el Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT). Este Consorcio tendrá como objetivo integrar todos los modos de transporte insular bajo una gestión coherente y eficiente, garantizando que las actuaciones se alineen con los objetivos del PIMSIT y se implementen de manera efectiva en todo el territorio de la isla.

1. Naturaleza y competencias del Consorcio

El Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife será una **entidad pública de gestión integrada**, conformada por el **Cabildo Insular de Tenerife**, los **Ayuntamientos**, el **Gobierno de Canarias**, y otras entidades públicas y privadas relacionadas con el transporte. El CIMT asumirá la responsabilidad de la Planificación estratégica, coordinación y gestión del sistema de transporte insular, incluyendo el transporte público, infraestructuras viarias y servicios de movilidad activa.

Composición del Consorcio: estará abierto a todos los municipios de la isla, si bien se incentivará especialmente la participación efectiva de los municipios de más de 20.000 habitantes, es decir Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de La Laguna, Arona, Granadilla de Abona, Adeje, La Orotava, Puerto de la Cruz, Los Realejos, Candelaria, Icod de los Vinos, Guía de Isora, Güímar, San Miguel de Abona y Tacoronte.

El Consorcio tendrá las siguientes competencias clave:

- **Gestión del transporte público:** El Consorcio será responsable de la planificación y operación del transporte público en la isla, incluyendo la red de guaguas, tranvías y otros modos de transporte

público, pero también trabajará con operadores discrecionales en aspectos como el transporte escolar o especializado a empresas, así como el transporte a la demanda. También gestionará la integración de las redes, la unificación de tarifas, la mejora de la interoperabilidad entre modos de transporte y la gestión eficiente de las flotas y rutas. Además, se creará un sistema de compensaciones entre operadores, que permita una operación eficiente y equilibrada.

- **Planificación estratégica:** Elaboración o supervisión los Planes de movilidad urbana, rural e interurbana, asegurando que las actuaciones estén alineadas con los objetivos del PIMSIT. También tendrá un papel clave en la Planificación de infraestructuras, asegurando la coherencia con los Planes Generales de Ordenación (PGO) y los Planes Territoriales Especiales (PTE).
- **Coordinación interadministrativa:** Será el encargado de fomentar y gestionar la cooperación entre el Cabildo Insular, los ayuntamientos, el Gobierno de Canarias y otros organismos implicados en la movilidad, facilitando la implementación de las acciones del PIMSIT de manera coordinada.
- **Apoyo técnico a los Ayuntamientos:** El Consorcio proporcionará asistencia técnica a los Ayuntamientos de la isla para la implementación de medidas locales de movilidad. Este apoyo incluirá asesoramiento para la creación de Zonas de Bajas Emisiones, mejora de la accesibilidad peatonal, etc., desarrollo de carriles bici y la optimización de los servicios de transporte público en áreas específicas. El Consorcio podrá colaborar en el desarrollo de Planes de Movilidad y su implantación.
- **Monitoreo y evaluación de la movilidad:** El Consorcio tendrá la tarea de monitorear el impacto de las acciones del PIMSIT mediante la recopilación de datos y el uso de indicadores de rendimiento (uso del transporte público, reducción de emisiones, congestión, etc.), asegurando que se realicen ajustes cuando sea necesario.

2. Estructura del Consorcio

El Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife estará organizado en una estructura jerárquica y participativa, diseñada para garantizar una gestión eficiente y representativa de los intereses de todas las partes implicadas.

- **Consejo Rector:** Será el órgano de gobierno del Consorcio, compuesto por representantes del **Cabildo Insular, ayuntamientos, Gobierno de Canarias**, operadores de transporte y otros actores clave. Este consejo será responsable de aprobar los Planes anuales de actuación, los presupuestos y las decisiones estratégicas del Consorcio.
- **Dirección General:** Encabezará la gestión operativa diaria del Consorcio, supervisando la implementación de los proyectos y acciones del PIMSIT. La Dirección General reportará directamente al Consejo Rector y se encargará de coordinar los departamentos operativos del Consorcio.
- **Departamentos técnicos:** El CIMT contará con varios departamentos especializados en áreas clave como:
 - **Planificación y Movilidad Sostenible:** Encargado de diseñar y supervisar la ejecución de los proyectos de infraestructuras y servicios de transporte y a la implementación de proyectos de movilidad activa, como el fomento de la bicicleta y la peatonalización
 - **Gestión del Transporte Público:** Responsable de la coordinación de rutas, horarios, frecuencias y calidad del servicio del transporte público.
 - **Innovación y Nuevas Tecnologías:** Dedicado al desarrollo e implementación de proyectos tecnológicos e innovación, .

3. Funcionamiento del Consorcio

El CIMT deberá operar de manera transparente y eficiente, garantizando la colaboración entre los distintos actores públicos y privados implicados en la movilidad de Tenerife.

- **Reuniones periódicas:** El Consejo Rector se reunirá de manera trimestral para evaluar el progreso de las acciones y proyectos del PIMSIT, aprobar las nuevas actuaciones, y coordinar la asignación de recursos y prioridades.
- **Participación ciudadana:** Se promoverá un modelo de gobernanza participativa, donde la ciudadanía y los grupos de interés locales puedan participar activamente en la toma de decisiones a través de consultas públicas, encuestas y foros de participación. El CIMT se encargará de gestionar estos procesos participativos para asegurar que las necesidades de la población se integren en las decisiones de movilidad.
- **Coordinación con operadores de transporte:** El CIMT trabajará estrechamente con los operadores de transporte público, tanto públicos como privados, para garantizar que los servicios ofrecidos estén alineados con las recomendaciones del PIMSIT. Además, se coordinarán aspectos como la integración tarifaria y la intermodalidad.

4. Objetivos principales del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife

El CIMT tendrá como objetivo principal la consecución de los retos y metas establecidos en el PIMSIT. Para ello, se promoverán las siguientes líneas de actuación:

- **Promoción del transporte público y del transporte a la demanda:** Aumentar la cuota modal del transporte público frente al vehículo privado, mejorando la eficiencia, calidad y frecuencia del servicio mediante una red jerarquizada de transporte e implementando un sistema de transporte a la demanda en zonas con un umbral mínimo de viajeros, garantizando así una movilidad accesible y eficiente en toda la isla.
- **Integración con la Red Jerarquizada con el Sistema de Transporte a la Demanda:** Asegurar que el transporte a la demanda esté plenamente integrado con la red jerarquizada.
- **Intermodalidad:** Fomentar la integración de diferentes modos de transporte, garantizando una movilidad fluida y accesible en todo el territorio insular.
- **Movilidad sostenible:** Implementar medidas que reduzcan las emisiones de gases contaminantes, como la electrificación de la flota de transporte público y la creación de infraestructuras para la movilidad activa.
- **Equidad territorial:** Asegurar que las áreas rurales y menos pobladas también cuenten con un servicio de transporte eficiente y accesible, evitando la exclusión social y económica.
- **Innovación y desarrollo de una movilidad inteligente y digital** con el desarrollo de aplicaciones móviles y plataformas de gestión de transporte en tiempo real

5. Financiación y recursos

El Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife gestionará los fondos asignados a las actuaciones del PIMSIT, tanto provenientes de fuentes públicas como privadas. Entre sus responsabilidades estará la búsqueda activa de fondos europeos, financiación estatal y apoyos autonómicos para ejecutar los proyectos de mayor impacto.

Además, se promoverá la financiación mediante ingresos propios, como tarifas integradas de transporte, ingresos por aparcamientos disuasorios y posibles peajes urbanos o medidas de regulación del tráfico.

El Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife (CIMT) será responsable de gestionar los recursos financieros necesarios para implementar las medidas y actuaciones contempladas en el Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT). Este proceso incluirá la captación de fondos de diferentes fuentes, tanto públicas como privadas, y su distribución eficiente para asegurar la consecución de los objetivos del plan.

5.1. Fuentes de financiación

Dado el carácter multisectorial y multi-competencial de las fuentes de financiación propuestas para el CIMT, es crucial advertir sobre la necesidad de una coordinación interadministrativa robusta. Algunas fuentes, que se citan a continuación, implican competencias que pueden solaparse entre las distintas administraciones (Cabildo, Ayuntamientos, Gobierno de Canarias y el Estado). Para mitigar posibles conflictos o retrasos en la obtención de recursos, es aconsejable establecer convenios específicos que delimiten claramente las responsabilidades y los flujos de financiación. Además, se debe promover la cooperación temprana y constante entre los organismos implicados, mediante mesas de trabajo técnico y comités de seguimiento que supervisen el cumplimiento de las competencias y aseguren una implementación eficiente y coordinada del financiamiento del PIMSIT.

Algunas líneas de financiación para explorar la financiación del CIMT pueden ser las siguientes:

Fondos Públicos:

- Administraciones integrantes: La financiación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife (CIMT) estará respaldada por la contribución de sus socios principales, el Cabildo Insular de Tenerife y los Ayuntamientos de la isla. El Cabildo asignará una parte significativa de su presupuesto anual para financiar las actuaciones del CIMT, priorizando proyectos de movilidad sostenible y la modernización del transporte público. Los Ayuntamientos, especialmente aquellos con más de 20.000 habitantes, participarán en la financiación de proyectos que afecten a sus jurisdicciones y en la implementación de medidas locales de movilidad.
- Fondos europeos: El CIMT promoverá la captación de fondos europeos, incluyendo programas como el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Mecanismo Conectar Europa (CEF), que financian proyectos de infraestructura de transporte sostenible, digitalización y descarbonización.
- Financiación estatal: Se buscará la colaboración del Gobierno de España a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y otros organismos que facilitan recursos para infraestructuras de transporte, como el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).
- Apoyo autonómico: El Gobierno de Canarias también contribuirá al financiamiento del PIMSIT mediante asignaciones específicas para movilidad sostenible, así como a través de convenios de colaboración en infraestructuras viarias y servicios de transporte público.

Fondos privados:

- Colaboración público-privada (PPP): El CIMT promoverá acuerdos con operadores privados para cofinanciar proyectos estratégicos, como la electrificación de flotas o la construcción de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos. Esta colaboración también puede incluir operadores de transporte discrecional o empresas tecnológicas que aporten soluciones de movilidad digital.
- Ingresos por servicios: Se buscarán ingresos propios a través de la explotación de servicios asociados al transporte público, concesiones de servicios varios y explotación de aparcamientos disuasorios.

Recursos complementarios:

- Tarificación dinámica y peajes urbanos: Con las particularidades señaladas en el propio documento y necesarias modificaciones reglamentarias se evaluará la posible implementación de medidas de regulación del tráfico y la congestión mediante peajes por congestión en zonas con alta densidad de tráfico. Este tipo de ingresos no solo financiará el transporte público, sino que también desincentivará el uso del vehículo privado en áreas críticas.

- Zonas de Bajas Emisiones (ZBE): Parte de los ingresos derivados de sanciones o tarifas en zonas de bajas emisiones, además de los fondos asociados a la mejora de estas áreas, podrán ser reinvertidos en la mejora de las infraestructuras de transporte sostenible

5.2. Asignación de recursos

Los fondos captados por el CIMT se destinarán a cubrir las siguientes áreas prioritarias del PIMSIT:

1. **Infraestructuras de transporte público:** La mayor parte de los recursos se destinarán a la mejora y ampliación de la red de transporte público, incluyendo la modernización de las estaciones de guaguas, la ampliación de la red tranviaria y la construcción de intercambiadores estratégicos para fomentar la intermodalidad.
2. **Movilidad activa:** El desarrollo de infraestructuras para la movilidad activa (carriles bici, sendas peatonales) y medidas de mejora de la accesibilidad serán financiadas con un enfoque territorial equilibrado, priorizando las áreas urbanas con alta demanda y los entornos rurales para garantizar la equidad territorial.
3. **Innovación y digitalización:** Se priorizarán inversiones en soluciones tecnológicas avanzadas que faciliten la gestión eficiente de la movilidad y el transporte. Esto incluye el desarrollo de plataformas digitales para la gestión del transporte en tiempo real, sistemas de información para usuarios (como aplicaciones móviles que optimicen los trayectos y las conexiones intermodales) y la implementación de tecnologías ITS (Sistemas de Transporte Inteligente) que mejoren la eficiencia de la red de transporte, desde la optimización de rutas hasta la gestión del tráfico. Además, se destinarán fondos para promover el uso del transporte a demanda, integrando nuevas herramientas digitales que ofrezcan una movilidad más flexible y accesible en áreas de menor densidad.
4. **Electrificación y sostenibilidad:** Un componente clave será la financiación de la electrificación de la flota de transporte público y la instalación de puntos de recarga en toda la isla, para reducir la dependencia de los combustibles fósiles y cumplir con los objetivos de descarbonización.

5.3. Mecanismos de control y transparencia

El CIMT implementará un sistema de **control financiero** riguroso para asegurar el uso eficiente y transparente de los recursos. Entre las medidas de gestión financiera se incluirán:

- Auditorías externas periódicas: Se realizarán auditorías financieras y de cumplimiento para verificar que los fondos se utilicen de manera adecuada y conforme a los objetivos del PIMSIT.
- Evaluación de proyectos: Los proyectos se someterán a una evaluación de viabilidad económica antes de su ejecución, y se establecerán indicadores de retorno social y ambiental que guiarán la inversión en cada iniciativa.
- Transparencia en la gestión de recursos: El CIMT publicará informes financieros anuales y actualizaciones periódicas sobre el uso de los fondos, que estarán disponibles para consulta pública. Además, se utilizarán plataformas digitales para asegurar la trazabilidad de las inversiones y permitir un monitoreo en tiempo real.

5.4. Estrategia de sostenibilidad financiera

El CIMT desarrollará una **estrategia de sostenibilidad financiera a largo plazo** para garantizar la continuidad de las actuaciones del PIMSIT más allá del ciclo de financiación actual. Esta estrategia incluirá:

- Diversificación de ingresos: Se buscará aumentar la participación de fondos privados y explorar nuevas fuentes de ingresos, como sistemas de suscripción flexibles adaptados a las necesidades de los usuarios

o nuevos modelos de colaboración público-privada que financien infraestructuras y servicios de movilidad sostenible

- Resiliencia ante fluctuaciones económicas: Estudiar la creación de un fondo de contingencia para mitigar los efectos de posibles reducciones en los ingresos por servicios debido a crisis económicas o cambios en los patrones de movilidad.

2.4 Condicionantes sectoriales en ámbitos aeroportuarios

En el desarrollo de las actuaciones del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) que puedan afectar a zonas de servicio aeroportuario, servidumbres aeronáuticas o servidumbres acústicas, los instrumentos de planificación, proyectos y actuaciones deberán ajustarse a la normativa sectorial estatal vigente en materia de aviación civil.

En estos casos, será preceptiva la obtención del informe favorable del Ministerio competente en materia de transporte aéreo y, cuando corresponda, la autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). La delimitación precisa de los ámbitos afectados y el análisis de compatibilidad con las servidumbres aeroportuarias se realizará en las fases posteriores de planificación territorial, urbanística o de proyecto constructivo, en función de la naturaleza de cada actuación.

El presente Plan, en coherencia con su carácter estratégico, no define ni delimita dichos ámbitos, debiendo garantizarse en todo caso la adecuada coordinación interadministrativa con los organismos competentes en materia aeroportuaria.

3 PARTE 3. MODELO DE ORDENACIÓN

3.1 Infraestructuras y Servicios del PIMSIT

El **modelo de ordenación** del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) se estructura en torno a una serie de infraestructuras y servicios que tienen como objetivo principal mejorar la movilidad sostenible en la isla. Las actuaciones recomendadas se centran en reducir la dependencia del vehículo privado, promover el transporte público, y fomentar la movilidad activa y la electrificación del transporte. Estas medidas se articulan a través de programas estratégicos y proyectos específicos cuya ejecución será promovida por el **Cabildo Insular de Tenerife** en colaboración con las administraciones del Estado, autonómica y locales y otros actores.

Infraestructuras clave:

- **Infraestructura de soporte de transporte público:** Se planificará la ampliación y mejora de las infraestructuras asociadas a la red de guaguas y tranvía, de acuerdo con el modelo de ordenación propuesto.
- **Red ferroviaria insular:** El modelo contempla la integración futura del sistema ferroviario como eje vertebrador del transporte interurbano de alta capacidad. El Tren del Sur, incluido en el PIOT y con un Plan Territorial Especial aprobado, forma parte del modelo de ordenación como infraestructura estratégica que puede ser ejecutada en fases, comenzando por el tramo San Isidro - Adeje. Asimismo, se reconoce el interés institucional en el desarrollo del Tren del Norte, actualmente en una fase inicial de definición técnica. Aunque su materialización no se contempla en el horizonte 2045, su incorporación a largo plazo reforzaría significativamente la conectividad estructural de la isla.
- **Infraestructuras viarias:** Se promoverá la creación de las ampliaciones viarias previstas en el modelo de ordenación con la inclusión de los carriles BUS-VAO (Vehículos de Alta Ocupación) de carácter tecnológico en las principales vías de Tenerife, como la TF-1 y la TF-5, y la ejecución de nuevas vías y mejoras en la red viaria recogidas en el Plan con el fin de mejorar la fluidez del transporte público y reducir la congestión en los corredores principales.
- **Aparcamientos disuasorios:** Se fomentará la construcción de los aparcamientos disuasorios planificados en las entradas a las zonas urbanas y turísticas, para facilitar la intermodalidad y reducir el uso del vehículo privado en el centro de las ciudades, preferentemente vinculados con el origen de los viajes y no con el destino.

Servicios de movilidad:

- **Red de transporte público:** Se planificará la ampliación y mejora de la **red de guaguas y tranvía**, de acuerdo al modelo de ordenación propuesto, incluyendo la implementación de nuevas rutas y la optimización de las existentes, así como la flexibilidad para su reordenación en el caso de entrada en funcionamiento de la red ferroviaria.
- **Electrificación del transporte:** Además de la red ferroviaria, se impulsará la **electrificación** de la flota de guaguas y taxis, así como la creación de una red insular de puntos de recarga de vehículos eléctricos. Esta medida contribuirá significativamente a la reducción de emisiones de gases contaminantes y a la promoción de la movilidad limpia.

- **Movilidad a demanda:** Se recomienda la implementación de **servicios de transporte a demanda** en las zonas rurales y menos pobladas de la isla, para garantizar la accesibilidad de todas las áreas y reducir la dependencia del coche privado.
- **Movilidad activa:** Se priorizará la creación de infraestructuras seguras y conectadas para **peatones y ciclistas**, con la construcción de carriles bici y rutas peatonales que fomenten los desplazamientos no motorizados. Esto incluirá la mejora de los entornos urbanos para hacerlos más accesibles y atractivos para los desplazamientos a pie.

3.2 La Red Ferroviaria como elemento estructurante complementario

El modelo de ordenación del PIMSIT mantiene una visión estratégica y flexible respecto al desarrollo de una red ferroviaria en Tenerife, entendiendo que su materialización está condicionada a factores financieros, técnicos y de oportunidad institucional. A pesar de ello, se reconoce el valor potencial que estas infraestructuras pueden aportar al sistema insular de movilidad sostenible en horizontes temporales medios y largos.

El Tren del Sur, infraestructura incluida en el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT) y con Plan Territorial Especial aprobado, dispone de proyectos constructivos ya desarrollados y ha superado la tramitación ambiental de su planeamiento. Su grado de avance lo posiciona como una opción viable a medio plazo, con posibilidad de ejecución en dos fases, siendo la primera —entre San Isidro y Adeje— plausible en el horizonte 2035, en caso de lograrse los mecanismos de financiación adecuados. Su eventual integración en el sistema de transporte público de Tenerife está prevista en el modelo como un elemento estructurante, sin condicionar el desarrollo actual de otras soluciones interurbanas de alta capacidad como los carriles BUS-VAO.

Por su parte, el Tren del Norte presenta un estadio más incipiente de planificación, habiéndose aprobado únicamente el documento de aprobación inicial de su Plan Territorial Especial. No obstante, el reciente impulso dado por el Cabildo Insular mediante un concurso de ideas a través de Metrotenerife demuestra el interés por mantener abierta su posible evolución futura. Dadas sus incertidumbres técnicas, trazado no definido y falta de planificación constructiva, el modelo no lo incluye dentro del horizonte 2045, aunque se contempla su eventual incorporación en el escenario de planificación posterior, si las condiciones técnicas, financieras y territoriales lo permiten.

El modelo de ordenación propuesto ha sido diseñado para ser compatible con la incorporación futura de estas infraestructuras ferroviarias. En caso de materializarse, podrían convertirse en el eje estructurante principal del transporte interurbano insular, mientras que los carriles BUS-VAO podrían reconvertirse a otros usos (como corredores multimodales, carriles para tráfico general o vías sujetas a gestión dinámica del tráfico, incluso peajes por uso), previa adaptación del marco legislativo correspondiente, como la Ley de Carreteras de Canarias.

Así, se configura un marco abierto, capaz de dar respuesta a las necesidades actuales mediante soluciones más inmediatas y flexibles, y al mismo tiempo, mantener las condiciones para una evolución progresiva hacia un sistema ferroviario de alta capacidad, sostenible y estructurante para la isla de Tenerife.

3.3 Programas de actuación del PIMSIT

Las actuaciones del PIMSIT se estructuran en una serie de programas que articulan las intervenciones en infraestructuras, servicios y políticas. Estos programas están diseñados para abordar los principales retos de movilidad en la isla y promover un sistema de transporte más eficiente y sostenible.

Programa 1: Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público

Se enfocará en mejorar la infraestructura, instalaciones y sistemas asociados al transporte público, con el fin de hacerlo más **eficiente, accesible y atractivo** para la ciudadanía. Se busca optimizar las conexiones entre núcleos poblacionales, fomentar el uso del transporte público y reducir el uso del vehículo privado. Entre otras actuaciones:

- Creación de carriles exclusivos para transporte público en coordinación con la mejora y ampliación de la red viaria particularmente en las autovías TF-5 y TF-1.
- Mejora de las estaciones y paradas de tranvía y de guaguas

Programa 2: Programa de Infraestructura Viaria

Tiene como objetivo **mejorar, mantener y adaptar** la red vial para garantizar una movilidad eficiente y segura. Se trabajará en la modernización de las infraestructuras existentes, la creación de nuevas vías necesarias y la implementación de tecnologías avanzadas que mejoren la gestión del tráfico. El fin último es equilibrar el flujo vehicular, reducir los tiempos de viaje y mejorar la seguridad vial. Entre otras actuaciones se señalan:

- Construcción de nuevas infraestructuras viarias y ampliación de la capacidad de las existentes, considerando la inclusión del transporte público en su diseño y ejecución.
- Mantenimiento y mejora de la red vial existentes, proporcionando una accesibilidad homogénea a todo el territorio insular.

Programa 3: Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo

El transporte colectivo debe ser potenciado como una alternativa al coche privado. Se promoverá la mejora de la **frecuencia y calidad del servicio de guaguas y tranvías**, así como la extensión de rutas en áreas menos atendidas. Las principales acciones recomendadas son:

- Incremento de la frecuencia de los servicios de guaguas de acuerdo al modelo propuesto.
- Mejora de la intermodalidad, facilitando el acceso a intercambiadores y aparcamientos disuasorios.
- Extensión del transporte a la demanda en áreas de baja densidad de viajeros.

Programa 4: Control y Regulación del Vehículo Privado

Se recomienda el establecimiento de medidas de regulación del uso del vehículo privado en zonas urbanas congestionadas, como la limitación del estacionamiento en superficie y la creación de Zonas de Bajas Emisiones y eventualmente, la implementación de peajes por congestión

Programa 5: Promoción de la Movilidad Activa

Se priorizará la creación de entornos seguros y accesibles para peatones y ciclistas. La infraestructura para la movilidad activa deberá integrarse con el resto del sistema de transporte insular. Entre otras actuaciones:

- Construcción de carriles bici en los principales núcleos y conectándolos.

- Creación de rutas peatonales que promuevan los desplazamientos a pie, especialmente en áreas urbanas y turísticas.

Programa 6: Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora

Se promueve el uso de tecnologías de la información para la gestión digital de la movilidad, con el desarrollo de aplicaciones móviles y plataformas de gestión de transporte en tiempo real. Estas herramientas permitirán a los usuarios acceder a información actualizada sobre el tráfico, horarios de transporte público, y opciones de movilidad compartida. Las principales acciones recomendadas son:

- Implementación de sistemas inteligentes de control de tráfico.
- Desarrollo de una plataforma insular de movilidad que integre todos los modos de transporte.

Programa 7: Transporte de Mercancías

Se promueve la optimizar el transporte de mercancías para mejorar la eficiencia logística, reducir las emisiones contaminantes y minimizar el impacto del transporte pesado en la red vial. Se priorizarán las soluciones sostenibles y la integración de tecnologías avanzadas que mejoren la planificación y el seguimiento del transporte de mercancías, tanto a nivel insular como intermodal. Entre otras actuaciones se pueden destacar:

- Optimización de rutas logísticas.
- Digitalización y trazabilidad del transporte de mercancías
- Uso de vehículos de transporte sostenibles

Programa 8: Movilidad Eléctrica

Fomento de la transición hacia una movilidad más limpia y sostenible mediante la **promoción de vehículos eléctricos (VE) y la infraestructura necesaria para su implementación**. Se busca reducir la dependencia de los combustibles fósiles y las emisiones de gases de efecto invernadero, promoviendo un entorno más saludable y sostenible. Entre otras actuaciones se pueden destacar

- Instalación de puntos de recarga.
- Incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos.
- Renovación de flotas públicas

Programa 9: Regulación, Planeamiento y Financiación

Persigue establecer un marco regulatorio sólido y coherente que garantice la **implementación efectiva de las acciones de movilidad**. También se busca planificar de manera estratégica y asegurar los recursos financieros necesarios para llevar a cabo los proyectos de movilidad sostenible. La coordinación entre administraciones y el sector privado será clave para el éxito del programa. Entre otras actuaciones se pueden destacar

- Desarrollo de regulaciones específicas para la movilidad sostenible
- Incorporación de criterios de movilidad sostenible en el planeamiento
- Coordinación interadministrativa
- Creación de instrumentos financieros específicos.

En la Memoria de Ordenación se adjuntan las fichas de las actuaciones incluidas en cada Programa

3.4 Prioridad de las acciones

La priorización de las actuaciones del PIMSIT no responde a un criterio rígido ni vinculante, sino que constituye una herramienta de orientación estratégica que facilita la toma de decisiones por parte del Cabildo Insular de Tenerife y las administraciones implicadas. Dado el carácter estratégico y flexible del Plan, la jerarquización de las actuaciones se basa en un análisis multicriterio que permite evaluar cada propuesta desde una perspectiva integral, contemplando tanto su viabilidad como su impacto esperado.

Este análisis se estructura en torno a los siguientes **cuatro grandes criterios**, en línea con lo definido en el capítulo 8 de la *Memoria de Ordenación*:

- **Consecución de los objetivos del Plan:** Se analiza la capacidad de la actuación para contribuir a los objetivos generales del PIMSIT, como el incremento de la participación del transporte público, la reducción del uso del vehículo privado, la mejora de la accesibilidad o el impulso de modos sostenibles.
- **Evaluación de los impactos:** Se valoran los efectos sociales, de género, ambientales y de mejora del servicio que puede generar cada actuación, incluyendo su potencial para reducir emisiones, mejorar la seguridad vial o incrementar la equidad territorial.
- **Evaluación de los riesgos:** Se examinan los factores de incertidumbre o dificultad asociados a cada actuación, como problemas de gestión, rechazo de los interesados, escasez de equipo técnico o falta de financiación.
- **Viabilidad de ejecución:** Se analiza la factibilidad de llevar a cabo la actuación desde las perspectivas técnica, económica y política, considerando tanto los recursos necesarios como el contexto institucional y normativo.

Cada uno de estos criterios se valora de forma independiente mediante una puntuación normalizada, y posteriormente se integra en una **valoración total**, a partir de la cual se propone un orden de prioridad dentro de cada programa de actuación. Esta ponderación considera como penalización el riesgo (con peso negativo), siguiendo la metodología recogida en el Documento de Ordenación.

Además, la priorización se visualiza mediante herramientas gráficas, como diagramas de burbujas, que permiten identificar las actuaciones más relevantes en función de su coste, impacto y viabilidad, lo que refuerza la dimensión estratégica del análisis.

En todo caso, se establece que las prioridades resultantes:

- **No son de cumplimiento obligatorio**, pero se recomienda su consideración en la planificación y programación operativa del Cabildo y demás entidades.
- **Son revisables** a medida que evolucionan las circunstancias técnicas, presupuestarias, sociales o normativas.
- **Sirven de base para la programación y asignación de recursos**, especialmente en el marco de la financiación multianual de la movilidad sostenible.

3.5 Mecanismo de actualización y revisión de prioridades

Dado el carácter estratégico y abierto del modelo de ordenación, se prevé que la priorización de las actuaciones no sea estática, sino sujeta a revisión periódica en función de la evolución del contexto insular. Por tanto, se recomienda que el Cabildo de Tenerife implemente un **mecanismo de seguimiento, evaluación y reprogramación**, con los siguientes elementos:

- **Periodicidad:** La revisión de la priorización de actuaciones deberá realizarse al menos anualmente o al menos, coincidiendo con los ciclos de planificación presupuestaria o ante la aparición de circunstancias relevantes (cambios normativos, disponibilidad de financiación, nuevas demandas sociales o cambios tecnológicos).
- **Herramientas de apoyo:** Se fomentará el uso de matrices multicriterio, análisis de sensibilidad y participación de los agentes implicados para asegurar que los criterios de evaluación se adaptan a las nuevas prioridades y realidades.
- **Vinculación con el seguimiento del Plan:** La revisión se integrará dentro de los informes periódicos de seguimiento del PIMSIT, y sus conclusiones se incorporarán a la memoria anual de evaluación estratégica del sistema de movilidad insular.
- **Flexibilidad para la innovación:** Se permitirá la incorporación de nuevas actuaciones no contempladas inicialmente, siempre que respondan a los principios del Plan y superen los filtros de viabilidad, oportunidad y coherencia con los objetivos estratégicos del modelo.

4 PARTE 4. EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA Y CRITERIOS PARA LA IMPLANTACIÓN DESDE LA SOSTENIBILIDAD

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

4.1 Integración ambiental del Modelo de Ordenación

La evaluación ambiental ha acompañado todo el proceso de elaboración del Plan, garantizando la inclusión de criterios de sostenibilidad desde su fase inicial. La selección de alternativas, la definición del modelo de ordenación y la priorización de actuaciones han estado guiadas por principios de sostenibilidad ambiental, incluyendo:

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

4.2 Evaluación y seguimiento ambiental de las actuaciones

Dado que el PIMSIT es un marco estratégico, muchas de las actuaciones recogidas deberán ser objeto, en su desarrollo posterior, de la evaluación ambiental que corresponda según su tipología y ámbito territorial. Para ello, se establecen las siguientes recomendaciones de aplicación ambiental:

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

4.3 Instrumentos de seguimiento ambiental

El seguimiento de los efectos ambientales del Plan se realizará mediante los instrumentos que defina el programa de vigilancia ambiental, de acuerdo con lo establecido en la Declaración Ambiental Estratégica. Se recomienda:

- Elaborar informes de seguimiento bienales sobre los efectos reales del Plan respecto a los objetivos ambientales definidos en la EAE.
- Integrar la información ambiental en el sistema de indicadores de seguimiento del PIMSIT.
- Impulsar la transparencia y participación de los agentes sociales y ambientales en la evaluación continua del Plan, incorporando sus observaciones en las futuras revisiones.

4.4 Criterios transversales de adaptación al cambio climático y resiliencia

En el desarrollo de las actuaciones previstas en el PIMSIT, los instrumentos territoriales, urbanísticos y los proyectos constructivos deberán integrar, además de los procedimientos ambientales legalmente exigibles, los siguientes criterios orientadores de adaptación al cambio climático:

- a) **Análisis de riesgos climáticos:** Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico o de movilidad, deberán evaluar su vulnerabilidad frente a los principales riesgos asociados al cambio climático, incluyendo inundaciones, subida del nivel del mar, erosión litoral, incendios forestales, olas de calor y fenómenos meteorológicos extremos.
- b) **Riesgos costeros:** En actuaciones situadas en ámbitos litorales o próximos al mar se utilizarán, como referencia, los estudios y cartografías del PIMA Adapta Costas u otros instrumentos oficiales vigentes en materia de adaptación del litoral.
- c) **Escenarios climáticos:** Se emplearán proyecciones climáticas actualizadas, incluyendo las disponibles a través del visor estatal AdapteCCA y fuentes oficiales equivalentes.

Actuaciones con incidencia territorial que se incluyan en Proyectos Básicos o Constructivos

Se proponen los siguientes criterios, tanto en fase de planificación, obras como en fase de explotación.

FASE DE PLANIFICACIÓN (PROYECTO)

- Identificar el alcance, las variables, los riesgos y los datos con el enfoque en los escenarios de cambio climático para el territorio sobre el que se pretende actuar, así como el análisis y sensibilidad de los activos viales al cambio climático.
- Integrar herramientas como PIMA Adapta Costas, AdapteCCA, o equivalentes.
- Evaluar y priorizar riesgos, incluyendo el análisis de vulnerabilidad realizado para identificar elementos críticos de la infraestructura vial.
- Desarrollar y seleccionar respuestas y estrategias de adaptación. Se deberán identificar, seleccionar y priorizar las respuestas de adaptación identificadas.
- Integración de los resultados en los procesos de toma de decisiones.
- En infraestructuras estratégicas o de elevada complejidad se fomentará la consulta temprana al Órgano Ambiental competente.

FASE DE OBRAS

Son de aplicación los criterios de integración ambiental propuestos sobre Calidad del Aire, concretamente sobre las emisiones de gases.

Además, se proponen los siguientes criterios de resiliencia frente al cambio climático como criterios orientadores:

Pavimento de carreteras

Los principales riesgos para la superficie de la carretera asociados con el cambio climático son, dependiendo de la zona climática, el calor extremo y la insolación, la mayor incidencia de fuertes lluvias y la fluctuación de la temperatura alrededor del punto de congelación.

Las temperaturas muy altas se manifiestan por un mayor riesgo de oxidación del asfalto, enjuague y sangrado de superficies bituminosas y/o agrietamiento. A medida que aumenta la temperatura de la mezcla de asfalto, la fase aglutinante pierde rigidez, y las deformaciones irreversibles causadas por la carga de tráfico estático o dinámico se acumularán a un ritmo más rápido. Las posibles soluciones incluyen las siguientes:

- Ajuste del diseño de la mezcla bituminosa (utilizando aglutinantes con mayor punto de ablandamiento, incluida la modificación polimérica del betún, selección de esqueleto de agregado más fuerte);
- Ajuste del diseño estructural del pavimento (diseños flexibles, semirígidos y rígidos/compuestos);
- Mayor uso del concreto debido a su mayor resistencia a la temperatura y otras ventajas (vida útil más larga, posibilidad de mayor carga, menor necesidad de mantenimiento), aunque los costos de compra son ligeramente más altos.
- Cambiar el diseño de la mezcla de pavimento de concreto para reducir la cantidad de agua requerida.
- Aumentar la reflectancia (albedo) de la superficie de la carretera, por ejemplo, mediante el uso de elementos brillantes y de colores en la carretera o revestimientos reflectantes de las superficies de la carretera.
- Enfriar pavimentos con agua.

Los principales impactos de un aumento en la frecuencia de las precipitaciones intensas incluyen daños por agua al asfalto, menor capacidad de carga de las capas inferiores del pavimento y menor seguridad y comodidad para el usuario (menos fricción, menos comodidad). Las posibles respuestas de adaptación, similares a las que hacen frente a la fluctuación de la temperatura y una mayor frecuencia de ciclos de congelación / deshielo son:

- Uso de pavimentos permeables/de embalse. El agua se almacena en la estructura del pavimento y se filtra en el suelo o se descarga por un sistema de drenaje.
- Uso de capas superiores porosas que pueden facilitar el drenaje del agua a los lados de la carretera y evitar el aquaplaning.
- Para superficies de concreto se recomiendan mayores contenidos de cemento y menores proporciones de cemento de agua.
- Desarrollo de recubrimientos hidrofóbicos adecuados para su uso a nivel micromecánico y/o de pavimento.

Taludes y contenciones

Estabilización con técnicas combinadas: bioingeniería, mallas, muros verdes, etc.

Sistema de drenaje vial

La capacidad del sistema de drenaje debe adaptarse a una mayor intensidad y frecuencia de precipitaciones extremas y complementarse con instalaciones de retención de agua (por ejemplo, presas, embalses) y medidas de protección estructural (diques, terraplenes). El diseño de las alcantarillas debe ajustarse para acomodar volúmenes de agua más altos en un corto período de tiempo. En términos de definición del diseño de la capacidad del sistema de drenaje, deben utilizarse las curvas intensidad-duración-frecuencia (curvas IDF), teniendo en cuenta la influencia del cambio climático y actualizando estas curvas IDF con las características de lluvia proyectadas en futuros escenarios climáticos.

Puentes e infraestructuras similares

Las principales preocupaciones relacionadas con el cambio climático pertinentes para el diseño, la construcción y la gestión de las estructuras de puentes existentes son la mayor incidencia de inundaciones, el aumento de las descargas fluviales, las inestabilidades de la erosión y la pendiente y la fluctuación de la temperatura.

Vegetación a lo largo de las carreteras

La vegetación a lo largo de las carreteras contribuye a la protección del medio ambiente, en particular a la reducción del ruido y la contaminación, y también puede tener una función de adaptación, por ejemplo, protegiendo la carretera de la luz solar directa. Por otro lado, el uso inadecuado de la vegetación a lo largo de la carretera puede ser un factor de riesgo de interrupción del tráfico cuando ocurren fenómenos meteorológicos extremos y también puede influir en la seguridad vial. Por lo tanto, las recomendaciones para construir carreteras resilientes al clima incluyen la sustitución de árboles maduros por setos (utilizando plantas leñosas elásticas adecuadas y más adaptadas a una zona climática determinada) y la plantación de la vegetación a una distancia suficiente de la carretera.

Eficiencia energética y mitigación del cambio climático

- Reducción del consumo energético en túneles e iluminación mediante LED y sistemas inteligentes.
- Infraestructura preparada para electromovilidad (puntos de recarga).

FASE DE EXPLOTACIÓN

Es de aplicación el criterio propuesto sobre *Calidad del Aire*.

Además, se proponen los siguientes criterios de resiliencia frente al cambio climático como recomendaciones:

Gestión inteligente de la movilidad en situación de emergencia

- Sistemas ITS para monitorizar deslizamientos, temperaturas, viento y nivel de agua.
- Paneles dinámicos para gestión de tráfico y rutas alternativas.
- Protocolos de cierre y reapertura basados en índices de seguridad climática.

Mantenimiento preventivo y monitorización continua

- Inspecciones programadas según vulnerabilidad climática.
- Digital twins (gemelos digitales) para modelizar el deterioro acelerado.
- Protocolos de mantenimiento adaptativo para lluvias torrenciales, olas de calor e incendios.

Actuaciones sin incidencia territorial

Como se expuso en el subapartado de *Resultado de los Indicadores*, el Modelo de Ordenación propuesto, tanto en el escenario 2035 como 2045 prevé una reducción de las emisiones de CO₂ respecto a la Alternativa CERO-DN, previendo, por tanto, un impacto positivo.

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

5 PARTE 5. FINANCIACIÓN

5.1 Régimen económico y financiero

El éxito del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) dependerá en gran medida de la correcta financiación de las actuaciones recomendadas. Se promoverá una combinación de fuentes de financiación públicas y privadas, así como la captación de fondos europeos y otros recursos externos, con el objetivo de garantizar la sostenibilidad económica del Plan a largo plazo.

El Cabildo Insular de Tenerife, como promotor del PIMSIT, jugará un papel clave en la búsqueda de financiación, gestionando la distribución de los recursos entre las diferentes administraciones y programas, y asegurando que las inversiones se dirijan de manera prioritaria hacia las actuaciones más críticas para el desarrollo de la movilidad sostenible.

Componentes de la financiación del sistema de movilidad insular:

La financiación del sistema de movilidad insular en Tenerife tiene dos componentes esenciales:

1. **Fondos destinados al Transporte Insular Integrado (TII):** Basado en el artículo 8 del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF), el transporte público regular de viajeros se reconoce como un servicio público esencial. Dadas las características singulares de Canarias, la planificación y gestión de este transporte se llevará a cabo de manera integrada y con carácter insular. Conforme al REF, se garantiza la financiación a través de los Presupuestos Generales del Estado, de manera similar a la financiación del transporte metropolitano en otras regiones.
- o **Contratos-programa y subvenciones:** La financiación se articula a través de contratos-programa y subvenciones anuales del Estado, cubriendo tanto los costos operativos del sistema de transporte público como su mejora continua.

o **Optimización de la eficiencia operativa:** Se establecerán objetivos claros para mejorar la productividad de los operadores de transporte, garantizando que las asignaciones de fondos públicos se utilicen de manera eficiente.
2. **Fondos para grandes infraestructuras de transporte:** Además del TII, se requerirán importantes recursos para el desarrollo y modernización de grandes infraestructuras de transporte que son clave para el PIMSIT. Estas incluyen la construcción y mejora de intercambiadores, carriles BUS-VAO, sistemas de transporte eléctrico e infraestructura para la movilidad activa. Estas inversiones serán cofinanciadas por varias fuentes, incluidas las aportaciones estatales, autonómicas y los Fondos Europeos.
- o **Programación plurianual:** La ejecución de estas grandes infraestructuras se realizará a través de programas plurianuales, convenios específicos y estudios de coste-beneficio, que prioricen las inversiones de mayor impacto en la movilidad sostenible. Se coordinará la cofinanciación de los proyectos entre las administraciones locales, regionales y estatales, con el objetivo de maximizar la eficiencia de los recursos disponibles.

Fuentes de financiación:

Para llevar a cabo estas actuaciones, se contemplarán diversas fuentes de financiación:

2. Fondos Públicos:

- o **Cabildo Insular de Tenerife:** Se promoverá que el Cabildo asigne una parte significativa del presupuesto anual a las actuaciones del PIMSIT, priorizando proyectos clave como la ampliación del transporte público, la electrificación de la flota y la creación de infraestructuras para la movilidad activa intermunicipal.
- o **Gobierno de Canarias:** Se incentivará la participación del Gobierno de Canarias en la cofinanciación de proyectos de interés regional, como las infraestructuras viarias y los programas de gestión de la movilidad.
- o **Administración General del Estado:** Se fomentará la colaboración con el Gobierno de España para acceder a fondos estatales destinados a la movilidad sostenible, como parte de los compromisos nacionales en reducción de emisiones y mejora del transporte.

3. Fondos Europeos:

- o **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER):** Se fomentará la captación de fondos europeos a través del FEDER, que financia proyectos de transporte público, electrificación del transporte y movilidad activa, alineados con los objetivos de descarbonización y sostenibilidad de la Unión Europea.
- o **Instrumentos como el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia:** Se incentivará la solicitud de fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que financia proyectos orientados a la recuperación verde y digital.

4. Financiación Privada:

- o Se fomentará la **colaboración público-privada** para el desarrollo de infraestructuras y servicios de movilidad, como la instalación de estaciones de recarga eléctrica y la gestión de aparcamientos disuasorios. Se incentivará la inversión privada en proyectos que contribuyan a los objetivos del PIMSIT.

5.2 Previsión de gastos

Se promoverá una Planificación económica rigurosa para asegurar que los costes asociados al desarrollo de las infraestructuras y servicios del PIMSIT se gestionen de manera eficaz. Los gastos se dividirán en dos grandes categorías: inversiones iniciales y costes de operación.

Inversiones iniciales:

- **Infraestructuras de transporte público:** Se priorizará la financiación de la ampliación y modernización del sistema de transporte público (trenes, tranvía, guaguas, intercambiadores), con un coste estimado para las fases iniciales de implementación.
- **Carriles BUS-VAO y plataformas reservadas:** Se promoverá la inversión en la creación de carriles exclusivos para el transporte público y los vehículos de alta ocupación, lo cual requerirá una asignación significativa de recursos para las obras viales.
- **Estaciones de recarga eléctrica:** La electrificación del transporte requerirá inversiones para la instalación de puntos de recarga, especialmente en áreas urbanas y zonas estratégicas de la red viaria.
- **Infraestructuras para la movilidad activa:** Se prevé una inversión inicial importante en la construcción de carriles bici y rutas peatonales, priorizando las áreas de mayor demanda y conectividad.

- **Sistemas de gestión y tecnología (ITS):** Se invertirá en la implementación de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) para gestionar el tráfico, optimizar las rutas de transporte público, monitorizar la movilidad en tiempo real y mejorar la experiencia del usuario. Esto incluirá plataformas digitales para la gestión del transporte y aplicaciones móviles para la integración modal y el transporte a demanda.

Costes operativos:

- **Mantenimiento de infraestructuras:** Se promoverá que una parte significativa del presupuesto se destine al mantenimiento y renovación de las infraestructuras de transporte, garantizando que estas se mantengan en óptimas condiciones para su uso a largo plazo.
- **Gestión de servicios de transporte público:** Se fomentará la asignación de recursos para la operación diaria del sistema de transporte público, asegurando que los servicios cuenten con la frecuencia y calidad necesarias para atraer a más usuarios.
- **Operación de sistemas de gestión (ITS y digitalización):** Los costos operativos incluirán el mantenimiento y actualización de los sistemas de transporte inteligente y las plataformas digitales de gestión, que permiten la coordinación eficiente del tráfico, la optimización de rutas, el control de flotas y la información en tiempo real para los usuarios.

5.3 Criterios para la financiación de las actuaciones

La financiación de las actuaciones del PIMSIT se promoverá según criterios de prioridad y viabilidad económica. Se priorizarán las actuaciones que tengan mayor impacto en la mejora de la movilidad sostenible y que sean viables financieramente a corto y largo plazo de acuerdo a los siguientes criterios:

1. **Impacto ambiental:** Se priorizarán las acciones que contribuyan más directamente a la reducción de las emisiones de gases contaminantes y que apoyen la transición hacia un modelo de movilidad más limpio.
2. **Mejora del transporte público:** Las inversiones en la ampliación y mejora de la red de transporte público serán clave para reducir la dependencia del vehículo privado.
3. **Accesibilidad:** Se promoverán actuaciones que mejoren la accesibilidad para toda la población, incluyendo la creación de infraestructuras en áreas rurales y de difícil acceso.

5.4 Previsión de ingresos

Se promoverá la utilización de **nuevas fuentes de ingresos** para la financiación del PIMSIT, incluyendo:

- **Peajes y sistemas de tarificación vial en zonas de alta congestión,** como mecanismo de regulación del tráfico y fuente de ingresos adicionales.
- **Ingresos derivados del aparcamiento regulado,** tanto en superficie como en aparcamientos disuasorios, con tarifas que incentiven el uso del transporte público.
- **Subsidios y apoyos gubernamentales,** tanto a nivel estatal como autonómico, para proyectos específicos de movilidad sostenible.

6 PARTE 6. RECOMENDACIÓN FINAL Y ENTRADA EN VIGOR

6.1 Recomendación final

El **Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT)** ofrece una hoja de ruta para transformar la movilidad en la isla hacia un modelo más sostenible, equitativo y eficiente. Este documento ha sido diseñado para orientar y coordinar las actuaciones de todas las administraciones públicas implicadas, así como para fomentar la participación del sector privado y la sociedad civil en la creación de un sistema de transporte que responda a las necesidades presentes y futuras de la población de Tenerife.

La implementación efectiva de las recomendaciones del PIMSIT dependerá de la coordinación interadministrativa y del compromiso de todos los actores involucrados en el ámbito de la movilidad. Se promueve la adopción de un enfoque colaborativo, en el cual las distintas administraciones, desde el Cabildo Insular hasta los municipios, trabajen conjuntamente para cumplir los objetivos establecidos en el Plan.

Asimismo, se recomienda que las medidas y proyectos se implementen de forma progresiva, priorizando aquellas acciones que generen un impacto más inmediato en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, en la reducción de emisiones y en la eficiencia del sistema de transporte.

6.2 Entrada en vigor

Las recomendaciones contenidas en el **PIMSIT** entrarán en vigor a partir de su **aprobación por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife**. La aprobación formal por parte del Cabildo marcará el inicio del proceso de implementación de las actuaciones propuestas, el cual será gestionado por las distintas administraciones competentes.

Plazos de implementación

Se promoverá un enfoque escalonado para la puesta en marcha de las distintas medidas, basándose en los siguientes principios:

1. **Inicio inmediato:** Algunas medidas, como la promoción del uso del transporte público y la mejora de la red de guaguas, deberán implementarse de manera prioritaria tras la aprobación del Plan.
2. **Medio plazo:** Las actuaciones relacionadas con infraestructuras mayores, como la ampliación del tranvía, la creación de carriles BUS-VAO y la construcción de aparcamientos disuasorios, se ejecutarán a lo largo de los primeros cinco años de aplicación del PIMSIT, en función de la disponibilidad de recursos financieros y de los procesos de Planificación y licitación.
3. **Revisión periódica:** Las recomendaciones del PIMSIT se revisarán periódicamente, al menos cada cinco años, para evaluar su efectividad y adaptarlas a los cambios normativos, tecnológicos y sociales que puedan surgir. Esta revisión garantizará la flexibilidad y actualización constante de las actuaciones del Plan.

6.3 Responsabilidad de la ejecución

El **Cabildo Insular de Tenerife**, como promotor del PIMSIT, será el principal responsable de garantizar que las recomendaciones del Plan sean implementadas en los plazos establecidos. Para ello, deberá coordinarse con las administraciones locales y autonómicas, así como con los operadores de transporte y otros actores clave, para asegurar la correcta ejecución de las medidas previstas.

Se promoverá la creación de comités de seguimiento y coordinación, que se reunirán de forma regular para evaluar el progreso de las actuaciones, identificar posibles obstáculos y proponer soluciones para asegurar la implementación exitosa del Plan.

El Cabildo deberá garantizar que la financiación destinada a las actuaciones del PIMSIT sea gestionada de manera eficiente y que los recursos se distribuyan de acuerdo a las prioridades establecidas en el Plan

6.4 Divulgación y participación ciudadana

Una parte esencial del éxito del PIMSIT radica en la **participación activa de la ciudadanía**. Se promoverá la realización de campañas de sensibilización y divulgación, tanto para informar sobre los beneficios de las medidas adoptadas como para promover el uso de los modos de transporte más sostenibles, como el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Además, se fomentará la participación de la ciudadanía en el proceso de seguimiento y evaluación de las recomendaciones, mediante mecanismos como encuestas, plataformas digitales y foros de consulta pública. Esto permitirá recoger **las opiniones y sugerencias** de los usuarios y adaptar las medidas a las necesidades reales de la población de Tenerife.

7 PARTE FINAL. ÍNDICE DE RECOMENDACIONES

A continuación, se presenta un índice con todos los epígrafes que componen el Documento de Recomendaciones del Plan Insular de Movilidad *Sostenible de Tenerife (PIMSIT)*, organizados de forma correlativa para facilitar su consulta:

Parte 1: Disposiciones Generales

- 1. Naturaleza y objeto
- 2. Ámbito territorial
- 3. Vigencia y efecto
- 4. Revisión del PIMSIT
- 5. Carácter de las recomendaciones
- 6. Contenido del PIMSIT
- 7. Interpretación del documento
- 8. Cooperación interadministrativa

Parte 2: Desarrollo y Ejecución del Plan

- 9. Condiciones generales
- 10. Instrumentos para el desarrollo del PIMSIT
- 11. Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife: Estructura y funcionamiento

Parte 3: Modelo de Ordenación

- 12. Infraestructuras y Servicios del PIMSIT
- 13. Programas de actuación del PIMSIT
- 14. Prioridad de las acciones
- 15. Mecanismo de actualización y revisión de prioridades

Parte 4: Evaluación Ambiental Estratégica y criterios para la implantación desde la sostenibilidad

- 16. Integración ambiental del Modelo de Ordenación
- 17. Evaluación y seguimiento ambiental de las actuaciones
- 18. Instrumentos de seguimiento ambiental

Parte 5: Financiación

- 19. Régimen económico y financiero
- 20. Previsión de gastos
- 21. Criterios para la financiación de las actuaciones
- 22. Previsión de ingresos

Parte 6: Recomendación Final y entrada en vigor

- 23. Recomendación final
- 24. Entrada en vigor
- 25. Responsabilidad de la ejecución
- 26. Divulgación y participación ciudadana

Parte 7: Parte Final. Índice de Recomendaciones

