

PIMSIT

Plan Insular de Movilidad
Sostenible de Tenerife



Documento Final **Memoria de Ordenación**

Septiembre, 2026
Informe de análisis y respuesta
a las alegaciones recibidas

Índice

1 INTRODUCCIÓN2

2 DE LA ADMINISTRACIÓN y EMPRESAS PÚBLICAS3

2.1 Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Subdirección General de Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial3

2.2 Metropolitano de Tenerife SA3

2.3 Ayuntamiento de Los Realejos5

2.4 Ayuntamiento de Puerto de la Cruz6

2.5 Consejería Insular del Medio Natural, Sostenibilidad, Seguridad y Emergencias7

2.6 Dirección Insular de Proyectos Estratégicos9

2.7 Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife 10

2.8 AENA – Dirección de Planificación Aeroportuaria y Control Regulatorio 12

2.9 Ayuntamiento de Güímar 13

2.10 Viceconsejería de Transición Ecológica del Gobierno de Canarias 14

2.11 Subdirección General de Puertos y Aeropuertos 15

3 DE LOS COLEGIOS PROFESIONALES, PARTIDOS POLÍTICOS Y OTRAS ASOCIACIONES 17

3.1 Colegio Oficial de Arquitectos de Tenerife, La Gomera y El Hierro 17

3.2 Podemos Canarias 19

3.3 Demarcación de Santa Cruz de Tenerife del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (CICCP) 20

4 PARTICULARES 22

4.1 Asociaciones vecinales de Valle de Guerra (La Laguna) 22

4.2 Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico” 23

4.3 Asociación de Vecinos Afectados por Planes Urbanísticos Orillas de Las Pedreras (AVAOP) 24

4.4 Asociación RODEO – Investigación en Modelos de Gestión de Masas Forestales 26

4.5 Asociación Unión de Mayores Las Viñas 28

4.6 Asociación de Medio Ambiente Geneto Verde de San Miguel de Geneto 29

4.7 Asociación de Vecinos Unión Cultural de San Miguel de Geneto 31

4.8 Federación de Asociaciones Los Menceyes 32

4.9 Asociación de Vecinos Octubre 1953 de San Luis Gonzaga de Taco 34

4.10 Asociación Cultural AGRARTE 36

4.11 Joaquín Galera Gaspar 37

4.12 Joaquín Galera Gaspar (Colectivo por una movilidad sostenible) 39

4.13 Asociación Sociocultural CONTFUSA Solidaria 41

4.14 Asociación Comisión de Fiestas de La Santa Cruz de Ofra–Las Mantecas 43

4.15 Federación de Asociaciones La Cuesta–Argujón “FALCA” 44

4.16 Asociación en Defensa de la Publicidad, el Marketing Digital y de los Artistas Canarios 46

4.17 Vecinos afectados de la Urbanización Hespérides 48

ANEXOS:

ANEXO 1. INFORMES EMITIDOS POR LAS ADMINISTRACIONES Y EMPRESAS PÚBLICAS

ANEXO 2. INFORMES EMITIDOS POR COLEGIOS PROFESIONALES, PARTIDOS POLÍTICOS Y OTROS

ANEXO 3. INFORMES EMITIDOS POR PARTICULARES

1 INTRODUCCIÓN

De acuerdo con el punto 6.5 del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPPT) del contrato de servicios para la redacción del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) y de conformidad con el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el artículo 21.2 establece que la versión inicial del Plan junto con el EsAE debe someterse a información pública y a consulta de las administraciones públicas cuyas competencias pudiesen resultar afectadas, por un plazo mínimo de cuarenta y cinco (45) días hábiles y máximo de dos (2) meses. Transcurrido dicho plazo, el adjudicatario debe introducir las modificaciones que, como consecuencia del proceso participativo, se estimen oportunas, actualizándose, en su caso, el Estudio Ambiental Estratégico, y elaborándose la propuesta final del Plan.

En este marco, se deben realizar, entre otros, los siguientes trabajos:

- a) Redacción del informe de contestación a las alegaciones producidas durante la información pública del documento aprobado inicialmente.
- b) Modificaciones en el Plan para atender las observaciones resultantes de la información pública y de los informes sectoriales de las administraciones competentes afectadas, con objeto de posibilitar su aprobación definitiva.
- c) Elaboración de la documentación necesaria para su remisión al órgano ambiental, a efectos de análisis técnico y emisión de la Declaración Ambiental Estratégica.

El trámite de información pública y participación correspondiente al Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT y su Estudio Ambiental Estratégico se desarrolló con las siguientes fechas:

- Inicio del plazo: lunes, 13 de octubre de 2025, a las 00:00 h (Atlantic/Canary).
- Fin del plazo: viernes, 19 de diciembre de 2025, a las 23:59 h (Atlantic/Canary).

Como resultado del trámite de información pública y consultas administrativas se recibieron un total de 31 escritos, correspondientes a 11 informes de administraciones públicas y empresas públicas, 2 informes de colegios profesionales, 1 escrito de un partido político y 17 escritos de particulares y asociaciones ciudadanas.

Según la síntesis incluida en la Memoria del Plan y en el anexo de respuestas del Avance, los escritos se agrupan principalmente en los siguientes bloques temáticos:

- 1. Adecuación del PIMSIT a otros instrumentos
 - o Relación con el PIOT y otros planes sectoriales.
 - o Encaje con PMUS municipales.
- 2. Infraestructuras viarias y ferroviarias
 - o Críticas a la Variante de la TF-5, Autovía Exterior, variante de La Laguna y variante sur.
 - o Rechazo o cuestionamiento del Tren del Sur, Tren del Norte y nuevas líneas tranviarias.
 - o Apoyo parcial a carriles BUS-VAO y refuerzo de guaguas.
 - o Solicitudes de inclusión de nuevas líneas tranviarias
- 3. Movilidad en espacios naturales
 - o Parque Nacional del Teide, Anaga, Teno y otros ENP.

- 4. Aspectos ambientales y territoriales
 - o Paisaje, afecciones agrícolas y biodiversidad.
 - o Impactos acústicos y vibraciones en ámbitos residenciales.
- 5. Aspectos metodológicos
 - o Datos de movilidad.
 - o Modelización de la demanda.
 - o Alternativas consideradas.
- 6. Tarificación y servicios
 - o Refuerzo del transporte público.
 - o Gratuidad.
 - o Taxi y transporte a demanda.

El presente documento tiene por objeto sistematizar y motivar la respuesta a todas las alegaciones recibidas en esta fase, estructurando su tratamiento por tipologías de remitentes y desarrollando, para cada escrito, una exposición de contenidos, un análisis técnico y una conclusión motivada (estimación, estimación parcial o desestimación), así como la correspondiente propuesta de tratamiento para su incorporación, cuando proceda, en el Documento para Aprobación Definitiva del PIMSIT y, en su caso, en la actualización del Estudio Ambiental Estratégico.

2 DE LA ADMINISTRACIÓN y EMPRESAS PÚBLICAS

2.1 Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Subdirección General de Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial

2.1.1 Exposición de contenidos

Se comunica que de acuerdo con el artículo 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, “La tramitación y resolución de los procedimientos de evaluación ambiental estratégica de planes y programas de competencia estatal y de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.” y en virtud de lo expuesto, se traslada que esta unidad no tiene asignada competencia respecto a la emisión de informes, valoraciones o análisis previos sobre los procedimientos o sobre la necesidad o no de su sometimiento a evaluación ambiental, por lo que no es posible pronunciarnos.

2.1.2 Análisis

No procede. Se agradece la respuesta.

2.1.3 Conclusiones y Propuesta

En consecuencia, el escrito se desestima, en el sentido de que no contiene observaciones materiales ni propuestas de modificación sobre el Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT ni sobre el Estudio Ambiental Estratégico, al limitarse a comunicar la falta de competencia del órgano informante para emitir pronunciamiento sobre el fondo. Por ello, no procede incorporar modificación alguna al Documento para Aprobación Definitiva del PIMSIT ni al Estudio Ambiental Estratégico, manteniéndose ambos en sus términos en lo que se refiere a este escrito.

2.2 Metropolitano de Tenerife SA

2.2.1 Exposición de contenidos

La entidad alegante realiza:

- Una descripción del contenido del PIMSIT y de su estructura documental (tomos, memorias, anexos, estudio ambiental, modelo de ordenación, etc.).
- Un resumen del modelo de movilidad propuesto, destacando:
 - La apuesta por el transporte público.
 - La intermodalidad.
 - La reducción del vehículo privado.
 - La estructura basada en programas de actuación y propuestas.

La alegación se centra especialmente en cuestionar la inclusión de determinadas infraestructuras ferroviarias y de transporte guiado dentro de las alternativas del PIMSIT.

Se solicita expresamente la eliminación de las siguientes actuaciones:

- a) Tren mixto adherencia-cremallera Santa Cruz – La Laguna
 - Se considera innecesario al existir ya conexión tranviaria entre ambas ciudades.
 - Se indica que el propio PIMSIT reconoce que esta actuación no debe incluirse por solaparse con otras infraestructuras.
 - Se señala ausencia de justificación técnica y falta de antecedentes en la planificación insular.
 - Se solicita su retirada del documento.
- b) Tren mixto adherencia-cremallera Puerto de la Cruz – La Orotava
 - Se expone que la demanda estimada es muy baja.
 - Se cuestiona la viabilidad económica y la coherencia con la planificación existente.
 - Se solicita su eliminación del plan.
- c) Tren Subterráneo Norte-Sur
 - Se recuerda que esta alternativa ya fue descartada en anteriores procesos de planificación.
 - Se expone que presenta altos costes, baja demanda estimada y solapamiento con otros proyectos ferroviarios.
 - Se señala que el propio PIMSIT reconoce sus problemas técnicos, ambientales y económicos.
 - Se solicita que no se incluya como alternativa.
- d) Teleférico San Juan del Reparo – Garachico
 - Se considera que su ámbito de actuación es estrictamente local.
 - Se expone que la demanda prevista es reducida.
 - Se recuerda que en fases anteriores ya se había indicado que su análisis debía realizarse fuera de un marco insular.
 - Se solicita su retirada del documento.

En conjunto, la alegación sostiene que la inclusión de estas actuaciones distorsiona la evaluación comparativa de alternativas y penaliza artificialmente las opciones basadas en ferrocarril por el incremento de costes e impactos.

Por otro lado, respecto al transporte de mercancías, la entidad solicita que el PIMSIT:

- Sea más ambicioso en materia de reducción del transporte de mercancías por carretera.
- Incorpore una reflexión sobre el uso potencial de los futuros corredores ferroviarios para mercancías.
- Considere conexiones ferroviarias con puertos y áreas logísticas como parte de la planificación insular.
- Alinee mejor la planificación insular con los objetivos europeos de transferencia modal hacia el ferrocarril.

Más tarde, evalúa la programación temporal de actuaciones, planteando dos cuestiones principales:

- a) Tren del Sur

- Se expone que el PIMSIT reconoce su viabilidad a medio plazo.
- Se considera incoherente que no se incluya dentro del programa de actuaciones a medio plazo.
- Se solicita que se incorpore explícitamente como actuación prioritaria en ese horizonte temporal.

b) Tranvía

- Se indica que el plan contempla ampliaciones de líneas existentes, pero no la creación de nuevas líneas.
- Se solicita que también se considere la ejecución de nuevas líneas tranviarias dentro de la programación del PIMSIT.

Por último, la entidad alegante solicita formalmente que:

- Se eliminen del PIMSIT las actuaciones:
 - Tren cremallera Santa Cruz – La Laguna
 - Tren cremallera Puerto de la Cruz – La Orotava
 - Tren Subterráneo Norte–Sur
 - Teleférico San Juan del Reparo – Garachico
- Se refuercen las medidas relacionadas con el transporte de mercancías.
- Se incorpore el Tren del Sur dentro del programa de actuaciones a medio plazo.
- Se contemplen también nuevas líneas tranviarias dentro del modelo de actuación del plan.

2.2.2 Análisis

Se procede al análisis individualizado de cada una de las cuestiones planteadas

a) La alegación solicita eliminar expresamente una serie de actuaciones. En concreto las siguientes:

- Tren mixto adherencia-cremallera Santa Cruz de Tenerife-San Cristóbal de la Laguna.
- Tren mixto adherencia-cremallera Puerto de la Cruz-La Orotava.
- Tren subterráneo Norte-Sur.
- Cable “teleférico San Juan del Reparo-Garachico”.

La alegación expone cuestiones diversas para justificar su eliminación tales como que no han sido planificadas anteriormente por dicha entidad en la planificación insular, por estar ya cubierto el servicio a prestar (Tranvía Santa Cruz-La Laguna) y dudas en cuanto a la idoneidad de la solución técnica. El análisis de todas esas opciones que se han planteado viene determinado desde el pliego de condiciones del contrato de redacción del PIMSIT y, se entiende que su planteamiento y análisis, a mayores, aporta nuevas propuestas de solución cumpliendo con la intencionalidad del Cabildo de *considerar* todas aquellas infraestructuras que han formado parte del debate insular en algún momento, y estas lo han sido.

Estas soluciones se proponen principalmente para garantizar la continuidad y la seguridad del servicio ferroviario en zonas con orografías difíciles y en algunos casos, son similares a soluciones que se encuentran implantadas en otros países de Europa como Francia, Suiza o Suecia.

En cualquier caso, del análisis que se hace en el PIMSIT ninguna de estas propuestas resulta formar parte de las alternativas mejor valoradas y tampoco en el Modelo de Ordenación insular propuesto. Asimismo debe mencionarse que el Teleférico de San Juan del Reparo es un sistema en un ámbito muy acotado y su análisis detallado debe hacerse desde una visión local sin aportar relevancia a escala insular tal y como el propio Documento de Avance señalaba. En consecuencia, la petición se considera ya atendida en el Documento de Aprobación Inicial, al no incorporarse dichas infraestructuras en el modelo final ni en la programación priorizada.

Se requiere que se aborden medidas para reducir el transporte de mercancías por carretera aprovechando el/los corredores ferroviarios fase de planificación y plantear conexiones ferroviarias con los principales puertos. La planificación ferroviaria vigente en la isla está orientada fundamentalmente al transporte de viajeros y los planes territoriales ferroviarios actualmente aprobados o en tramitación no contemplan el tráfico de mercancías, limitando la capacidad del PIMSIT para programar actuaciones concretas en este ámbito. En concreto, el transporte de mercancías por ferrocarril no está contemplado siquiera como alternativa ni del PTE del Tren del Sur ni en el del Norte, ni en la ampliación a Fonsalía y ello, probablemente debido a la consideración de la línea como de viajeros y el trazado adoptado, de la frecuencia, de la longitud, del tipo de cargas y volúmenes que se transportan en la isla, de los tiempos de viaje actuales y de los obligados cambios de modo que se requiere. El PIMSIT, como debió pensarlo el planificador ferroviario, no considera que se trate de un supuesto que tenga garantías de viabilidad en un territorio y con un transporte de mercancías como el insular por lo aquí expuesto y el propio planeamiento territorial ferroviario y estudios desarrollados así lo confirman.

El PIMSIT aborda el transporte de mercancías en el Tomo II (Infraestructuras y movilidad) y en el Tomo IV (Financiación y actuaciones previstas), con especial atención a:

- la distribución de mercancías por carretera,
- la relación con los puertos insulares,
- los corredores logísticos,
- y la mejora de la eficiencia del transporte.

No obstante, se señala, además, que el Pliego del Contrato está orientado básicamente al transporte de viajeros. En este sentido, el Plan mantiene un enfoque prudente, coherente con el marco competencial y con el estado real del planeamiento sectorial, incorporando la mejora logística fundamentalmente mediante:

- optimización del acceso a puertos,
- gestión del tráfico pesado,
- actuaciones en la red viaria estructurante,
- y medidas de racionalización de la distribución urbana de mercancías.

b) Se solicita asimismo que se considere el Tren del Sur dentro del programa de actuaciones a medio plazo.

El Documento de Aprobación Inicial reconoce expresamente el carácter estratégico del Tren del Sur y su elevado grado de avance, situándolo como una actuación importante del modelo futuro. No obstante, la programación temporal de las actuaciones en el PIMSIT se fundamenta en:

- la disponibilidad financiera previsible,
- la complejidad técnica y administrativa,
- los plazos de tramitación ambiental y territorial,
- y la capacidad de ejecución simultánea del conjunto del Plan.

Por ello, el Tren del Sur y determinadas ampliaciones del tranvía se sitúan en el horizonte temporal que el Plan considera más realista, sin perjuicio de que su avance administrativo pueda permitir, en el futuro, una reprogramación mediante revisiones del propio PIMSIT.

La Memoria de Ordenación ya prevé que la ejecución efectiva de las actuaciones queda condicionada a la evolución de los proyectos, los convenios interadministrativos y la captación de financiación estatal y europea. Si bien en las fichas de actuaciones aparece como largo plazo, en realidad, atendiendo al año inicial previsto de intervención éste es el medio plazo (2030). No obstante, atendiendo a la alegación se adelanta el previsible comienzo de las obras al año 2028 en lugar del 2030.

c) Asimismo, la alegación pide que se incluyan en el modelo además de las ampliaciones de las líneas 1 y 2 del tranvía la inclusión de nuevas líneas. A lo largo del documento son múltiples las referencias que se hacen respecto a las oportunidades y ventajas que supondría la ampliación de la red tranviaria en el área metropolitana en la consolidación del modelo de ordenación. Si bien, en los últimos 10 años no se conseguido ampliar ni ejecutar nuevas líneas. El modelo no recoge nuevas líneas en el marco temporal del PIMSIT,

- principalmente por necesitar de infraestructuras y actuaciones complementarias que refuercen su implantación en ejes principales de Santa Cruz que no parece que se vayan a ejecutar en el corto-medio plazo pero se deja constancia de su compatibilidad, siendo además intervenciones contempladas ya en documentos de planeamiento aprobado (Plan territorial Sistema tranviario del área metropolitana) y otros en redacción (Documento de Avance del PGO de Santa Cruz de Tenerife)
- d) Metropolitano de Tenerife solicita que, además de las ampliaciones de las Líneas 1 y 2 del tranvía, se incluyan en el Modelo de Ordenación nuevas líneas tranviarias dentro del programa temporal del PIMSIT. A este respecto, el Documento de Aprobación Inicial realiza numerosas referencias a las oportunidades y ventajas que supondría la ampliación de la red tranviaria en el área metropolitana para la consolidación del modelo de movilidad sostenible, en particular como elemento estructurante de la red urbana principal y como oportunidad de recuperación del espacio público en favor de los modos activos y el transporte público. No obstante, el Modelo de Ordenación finalmente adoptado no incorpora la ejecución de nuevas líneas tranviarias dentro del horizonte operativo del PIMSIT, mas allá de las consideradas. Esta decisión se fundamenta en que la implantación de nuevas líneas requiere previamente la materialización de infraestructuras urbanas en los principales ejes de Santa Cruz de Tenerife y procesos de gestión de la movilidad complementarios, que, conforme a la información disponible en el momento de redacción del Plan, no presentan un grado de definición ni de programación suficiente para su ejecución en el corto o medio plazo.El PIMSIT deja constancia, en todo caso, de la compatibilidad de dichas actuaciones con el modelo propuesto y de su coherencia con los instrumentos de planeamiento sectorial y urbanístico existentes o en tramitación, en particular:
- el Plan Territorial del Sistema Tranviario del Área Metropolitana, ya aprobado,
 - y el Documento de Avance del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife.
- En consecuencia, la no inclusión de nuevas líneas tranviarias en la programación temporal del PIMSIT no responde a un rechazo de esta propuesta, sino a un criterio de realismo en la planificación y de coordinación con los procesos de transformación urbana necesarios para su viabilidad efectiva.
- ### 2.2.3 Conclusiones y Propuesta
- En consecuencia, la alegación se estima parcialmente.
- Se estima en lo relativo a la programación temporal del Tren del Sur, incorporándose en el Documento para Aprobación Definitiva el adelanto del comienzo de la actuación correspondiente a su primera fase al año 2028.
 - Se desestima la solicitud de eliminación expresa de las actuaciones ferroviarias y por cable cuestionadas, en la medida en que tales propuestas ya han sido objeto de análisis en el PIMSIT y no se incorporan al Modelo de Ordenación definitivo ni a la programación priorizada, por lo que su exclusión material del modelo final ya resulta atendida en el propio documento.
 - Se desestima asimismo la petición de programar actuaciones específicas de transporte ferroviario de mercancías, por no contemplarlo los instrumentos de planeamiento sectorial vigentes y por abordar ya el PIMSIT la logística insular mediante actuaciones sobre la red viaria, los accesos portuarios y la optimización de la distribución urbana de mercancías, sin que proceda en esta fase incorporar nuevas determinaciones en ese ámbito.
 - Igualmente, se desestima la solicitud de incorporar nuevas líneas tranviarias adicionales a las ya contempladas. Se constata que el Documento de Aprobación Inicial reconoce reiteradamente el papel estructurante del tranvía en el área metropolitana. No obstante, el Modelo de Ordenación no incluye su ejecución dentro del horizonte operativo del PIMSIT por requerir previamente actuaciones urbanas y viarias complementarias en los principales ejes de Santa Cruz de Tenerife que, en el momento de redacción del Plan, no presentan un grado de definición ni de programación suficiente para su

materialización en el corto-medio plazo. El Plan deja constancia de la compatibilidad de estas actuaciones con el modelo propuesto y de su coherencia con el Plan Territorial del Sistema Tranviario del Área Metropolitana y con el Documento de Avance del PGO de Santa Cruz de Tenerife.

2.3 Ayuntamiento de Los Realejos

2.3.1 Nota aclaratoria

El informe emitido por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Los Realejos, remitido en el trámite de consulta del Documento de Aprobación Inicial, se entiende como documento técnico de apoyo a la proposición institucional aprobada por el Pleno municipal y trasladada al Cabildo Insular de Tenerife.

En consecuencia, dicho informe no se tramita como alegación independiente, sino que queda integrado como antecedente técnico de la alegación formal del Ayuntamiento que aquí se analiza y responde, sin que proceda abrir dos epígrafes específicos diferentes de contestación.

2.3.2 Exposición de contenidos

El Pleno municipal del Ayuntamiento manifiesta que, en el Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT:

- El municipio de Los Realejos queda excluido o insuficientemente atendido en varios elementos del modelo de ordenación 2035 y 2045.
 - Se detectan incoherencias entre la memoria y los planos, especialmente en relación con el carril BUS-VAO en la TF-5, que en los planos solo llega hasta La Orotava y no hasta Los Realejos.
 - No se incluye el Tren del Norte en los modelos de ordenación 2035 y 2045.
- No se contemplan para el municipio actuaciones como:
 - Aparcamientos disuasorios (urbanos ni exteriores).
 - Intercambiadores.
 - Reorganización o ampliación de aparcamientos.

El acuerdo institucional aprobado por unanimidad solicita al Cabildo:

Primera solicitud: Rectificar el Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT para que incorpore la ampliación del carril BUS-VAO hasta Los Realejos (Santa Cruz – La Orotava – Los Realejos), la inclusión en el municipio de aparcamientos disuasorios en zonas urbanas, aparcamientos disuasorios fuera de corredores, intercambiadores, ampliación o reorganización de aparcamientos y aparcamientos disuasorios asociados a la TF-5.

Segunda solicitud: Instar al Cabildo a realizar un estudio específico de programación temporal para la implantación del Tren del Norte dentro del PIMSIT, al considerarlo clave para la conectividad insular.

2.3.3 Análisis

El Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT identifica el corredor de la TF-5 como uno de los ejes estructurantes de la movilidad insular y analiza la implantación de carriles gestionados como instrumento para reforzar la competitividad del transporte público en su conexión con el norte de la isla.

- a) Sobre el carril BUS-VAO en la TF-5:

En el Modelo de Ordenación adoptado para el horizonte 2035, la representación del carril BUS-VAO se concentra en el tramo Santa Cruz-La Orotava, respondiendo a los criterios de priorización definidos en el Plan, basados en:

- la intensidad de demanda prevista,
- la viabilidad técnica de implantación,
- la capacidad de ejecución en el corto-medio plazo,
- y la necesidad de coordinación con actuaciones viarias complementarias.

En el análisis del PIMSIT se recogió que, en el tramo entre La Orotava y Los Realejos, los niveles de congestión, junto con las dificultades técnicas y territoriales para la ampliación de la plataforma, han llevado a no considerar la extensión del tercer carril y del BUS-VAO hasta Los Realejos dentro del horizonte temporal operativo del Plan. La no extensión inicial hasta Los Realejos no implica la exclusión del municipio del corredor estratégico de la TF-5, sino una secuenciación temporal de las actuaciones dentro del marco global del Plan. Por el contrario, el Documento de Aprobación Inicial contiene numerosas referencias a la idoneidad de este tipo de intervenciones en corredores de alta demanda, por lo que la ampliación futura del BUS-VAO hasta Los Realejos se considera coherente con la lógica del modelo propuesto y susceptible de ser evaluada en el marco de una revisión posterior del PIMSIT, simplemente, lo plantea en un horizonte posterior.

b) Sobre los aparcamientos de disuasión e intercambiadores:

El PIMSIT contempla, dentro del Modelo de Ordenación, una red insular de aparcamientos disuasorios e intercambiadores vinculados a los corredores principales de transporte público, cuya implantación concreta se supedita a estudios posteriores de localización, viabilidad territorial y coordinación con el planeamiento municipal. La ausencia de actuaciones específicas graficadas en el ámbito de Los Realejos en los planos del Modelo no responde a un criterio de exclusión del municipio, sino a que el Plan establece estos elementos a escala estructurante, dejando su definición pormenorizada a fases posteriores y a los instrumentos de desarrollo. El PMUS de Los Realejos en el programa de medidas, incluye una medida específica *“MI1. Aparcamientos disuasorios para liberar plazas de aparcamiento en el centro urbano”*, y menciona un *“Aparcamiento disuasorio en el corredor TF-5 Los Realejos-Tacoronte”*, concretamente en el enlace de la Higuera, indicando incluso que existe *“estudio de viabilidad y proyecto técnico”*, que resultan coherente con los objetivos generales y el modelo de ordenación del PIMSIT.

c) Sobre el Tren del Norte

El Documento de Aprobación Inicial mantiene la posibilidad de incorporar el Tren del Norte y su carácter estratégico dentro del sistema ferroviario insular, pero lo vincula con el desarrollo de los instrumentos territoriales sectoriales específicos (PTE). De esta forma, no incorpora una programación temporal detallada de ejecución para esta infraestructura en el horizonte operativo inicial, al depender su materialización del grado de avance administrativo de los proyectos, de su tramitación ambiental y territorial y de la disponibilidad financiera, factores que aconsejan mantener un enfoque prudente en esta fase.

2.3.4 Conclusiones y Propuesta

En consecuencia, la alegación se estima parcialmente.

- Se estima en cuanto a la necesidad de corregir las incoherencias detectadas en la denominación del Carril BUS-VAO en la TF-5 entre Santa Cruz y La Orotava, procediéndose a su corrección en el documento.

- Se estima asimismo en relación con la consideración de los aparcamientos disuasorios en el ámbito municipal, incorporándose la modificación de la ficha A.01 del programa IIS para incluir el aparcamiento mencionado, en coherencia con el planteamiento estratégico del PIMSIT y con las previsiones del PMUS de Los Realejos.
- Se desestima la solicitud de incorporar en esta fase la ampliación del carril BUS-VAO hasta Los Realejos dentro del horizonte temporal operativo del PIMSIT, al mantenerse como priorizado el tramo Santa Cruz-La Orotava en coherencia con los estudios viarios actualmente en desarrollo y con las limitaciones técnicas existentes al norte de dicho ámbito. No obstante, la extensión futura hasta Los Realejos se considera compatible con el Modelo de Ordenación y susceptible de ser abordada en el marco de una revisión posterior del Plan, especialmente en el largo plazo.
- Se desestima, igualmente, la petición de incorporar una programación temporal específica del Tren del Norte dentro del PIMSIT, por depender su eventual materialización del desarrollo de los instrumentos territoriales sectoriales, de su tramitación ambiental y territorial y de la disponibilidad financiera, sin perjuicio de su consideración estratégica y de la flexibilidad del modelo para su futura incorporación.

2.4 Ayuntamiento de Puerto de la Cruz

2.4.1 Exposición de contenidos

El Ayuntamiento de Puerto de la Cruz, a través de informe técnico municipal, analiza el Estudio Ambiental Estratégico del PIMSIT y formula comentarios relativos a:

- la adecuación del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica seguido, conforme a la Ley 21/2013,
- la integración de criterios ambientales en la selección del modelo,
- la coherencia del sistema de alternativas,
- el papel del transporte público, la movilidad activa y las políticas de restricción del vehículo privado,
- la interpretación de determinados pasajes del Documento, en particular los relativos a los efectos a largo plazo de los trasvases modales hacia el transporte público,
- la consideración de que el Plan pone mayor énfasis en infraestructuras de transporte que en medidas de movilidad activa,
- y que la consecución de los objetivos planteados necesita de la gestión y participación para su posterior implicación de las diferentes Administraciones Públicas, así como de los sectores implicados.

Asimismo, el informe municipal señala como relevantes para el ámbito urbano de Puerto de la Cruz determinadas actuaciones recogidas en el PIMSIT, tales como:

- a) Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en los municipios obligados
- b) Intercambiadores y aparcamientos disuasorios
- c) Logística urbana sostenible y regulación del reparto de mercancías
- d) Gestión dinámica del tráfico
- e) Teletrabajo
- f) Corredores verdes urbanos
- g) Integración del PIMSIT en los PGO municipales

2.4.2 Análisis

El Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT ha sido sometido a Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria, conforme a la Ley 21/2013, integrando los criterios ambientales desde la fase de definición de alternativas hasta la selección del Modelo de Ordenación.

El Estudio Ambiental Estratégico analiza comparativamente los distintos escenarios, valora los impactos ambientales, incorpora medidas preventivas y correctoras y define un programa de vigilancia ambiental, incluyendo indicadores sobre emisiones, consumo energético, reparto modal, calidad del aire, seguridad vial y movilidad activa.

a) Coherencia del modelo de ordenación y los trasvases modales

El PIMSIT justifica el Modelo de Ordenación por su mejor comportamiento global en términos de reducción de emisiones, mejora de la conectividad y refuerzo del transporte público, incorporando tanto infraestructuras estratégicas como políticas de gestión de la movilidad. En relación con la observación relativa a los efectos a largo plazo de los trasvases modales, el Plan expone que el incremento de la capacidad del transporte público en determinados corredores debe acompañarse de políticas de desincentivación del vehículo privado para consolidar de forma estable el cambio modal, extremo que se recoge expresamente entre los principios rectores del modelo

b) Respecto a la movilidad activa

El Documento de Aprobación Inicial no se limita a actuaciones de infraestructura de transporte, sino que incorpora un Programa específico de Promoción de la Movilidad Activa, junto con medidas transversales en los programas de control del vehículo privado, planificación urbana y regulación, incluyendo: redes peatonales y ciclistas, corredores verdes urbanos, calmado de tráfico, gestión del espacio público y coordinación con el planeamiento municipal. Estas actuaciones se recogen asimismo en el Estudio Ambiental Estratégico como medidas prioritarias para la reducción de emisiones y mejora de la calidad ambiental en los entornos urbanos.

c) Sobre la EAE y la integración ambiental

El PIMSIT y su Estudio Ambiental Estratégico incorporan: criterios de minimización del consumo de suelo, protección de espacios naturales, mitigación paisajística, integración con la planificación territorial, evaluación ambiental posterior de las actuaciones concretas y seguimiento mediante indicadores ambientales. En este sentido, el informe municipal reconoce expresamente que el EsAE analiza alternativas, identifica impactos y define medidas correctoras y de seguimiento, en coherencia con el marco legal vigente.

d) Sobre la distinción entre movilidad, accesibilidad y transporte

El Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT aborda de forma diferenciada los conceptos de movilidad, accesibilidad y transporte, incorporando no solo actuaciones de infraestructura y servicios, sino también políticas de gestión de la demanda, ordenación del espacio público, integración con la planificación urbana y promoción de los modos activos. En particular, el Plan define objetivos específicos en materia de accesibilidad física, territorial y económica, orientados a garantizar que el sistema de movilidad resulte accesible y competitivo para toda la población, independientemente de su localización o condiciones socioeconómicas. Asimismo, los programas de actuación incluyen medidas de regulación del vehículo privado, integración tarifaria, reorganización del estacionamiento, promoción del teletrabajo y calmado de tráfico, que trascienden el ámbito estrictamente operativo del transporte colectivo.

e) Sobre la gestión e implicación de los diferentes sectores

La creación de un Consorcio Insular de Movilidad y el refuerzo de los mecanismos de coordinación entre administraciones y operadores se encuentran alineados con los principios del PIMSIT en materia de gobernanza,

integración tarifaria y gestión conjunta del sistema. Este Consorcio se propone como el organismo central que gestionará la movilidad a nivel insular, asegurando la coordinación entre los distintos actores implicados (Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife y los Ayuntamientos) y operadores. Su misión será liderar la implantación de las políticas del PIMSIT, resolviendo problemas competenciales y facilitando la integración e interoperabilidad de las redes de transporte público.

El Consorcio tendrá la capacidad técnica para apoyar a los Ayuntamientos en la implementación de medidas locales y el seguimiento de los proyectos de movilidad, además de coordinar con el Gobierno de Canarias la planificación de infraestructuras viales, que son de competencia autonómica y Metrotenerife la ferroviaria.

2.4.3 Conclusiones y Propuesta

En consecuencia, la alegación se desestima, por cuanto las cuestiones planteadas en el informe municipal se consideran suficientemente atendidas, explicadas o ya incorporadas en el Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT y en su Estudio Ambiental Estratégico.

En particular, se constata que el PIMSIT ha seguido el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria conforme a la Ley 21/2013; que el modelo seleccionado se encuentra motivado mediante evaluación multicriterio e integra medidas de refuerzo del transporte público, movilidad activa, gestión de la demanda e integración ambiental y territorial; y que las actuaciones señaladas por el Ayuntamiento como relevantes para el ámbito urbano de Puerto de la Cruz ya se encuentran contempladas en los programas del Plan.

Asimismo, se considera aclarada la interpretación de los pasajes cuestionados del documento, especialmente en lo relativo a la necesidad de combinar el aumento de oferta de transporte público con políticas de desincentivación del vehículo privado, y se constata que el PIMSIT distingue adecuadamente entre movilidad, accesibilidad y transporte, incorporando además mecanismos de gobernanza y coordinación interadministrativa a través del Consorcio Insular de Movilidad.

Por ello, no procede introducir modificaciones específicas en el Documento para Aprobación Definitiva del PIMSIT ni en el Estudio Ambiental Estratégico como consecuencia de este escrito, manteniéndose el documento en sus términos.

2.5 Consejería Insular del Medio Natural, Sostenibilidad, Seguridad y Emergencias

2.5.1 Exposición de contenidos

El informe reconoce que el PIMSIT:

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

a) Alegaciones relativas al Parque Rural de Teno:

Se reconoce que el PIMSIT ha incorporado aportaciones previas como:

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

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

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

b) Alegaciones relativas al Parque Rural de Anaga:

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

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

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

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

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

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

2.5.2 Análisis

El Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT y su Estudio Ambiental Estratégico integran de forma transversal los criterios ambientales desde la fase de alternativas hasta la definición del Modelo de Ordenación, en coherencia con la legislación vigente y con la planificación territorial y sectorial aplicable. El propio informe destaca la coherencia general de los objetivos del Plan con la protección ambiental, la reducción de emisiones, el refuerzo del transporte público y la movilidad activa, así como la estructura en programas que incorporan medidas de regulación y gestión de la demanda.

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

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

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

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

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

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

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

- el cálculo de la capacidad de carga de los espacios protegidos,
- la implantación de sistemas de transporte colectivo y lanzaderas,
- la evaluación de aparcamientos disuasorios,
- la regulación del acceso de vehículos privados,
- la posible implantación de tasas por visita destinadas a la financiación de la conservación,
- procesos de participación pública,
- mecanismos de seguimiento ambiental y social y
- la coordinación interadministrativa con ayuntamientos y órganos gestores.

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

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

c) Sobre posibles incoherencias en el Estudio Ambiental Estratégico

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

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

Estas observaciones justifican las correcciones técnicas en la Memoria y en el Estudio Ambiental Estratégico a efectos de mejorar la coherencia interna del documento y la correcta identificación de posibles afecciones territoriales.

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

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

2.5.3 Conclusiones y Propuesta

En consecuencia, la alegación se estima parcialmente.

Se desestima en lo relativo a la necesidad de incorporar nuevas determinaciones sustantivas sobre la movilidad en los Espacios Naturales Protegidos de Teno y Anaga, por cuanto las recomendaciones formuladas resultan compatibles con el enfoque del Plan y se encuentran ya sustancialmente recogidas en la actuación A.03 “Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)” del Programa de Regulación, Planeamiento y Financiación, quedando su desarrollo concreto remitido a los planes específicos previstos para cada espacio natural protegido.

Se estima en lo relativo a las observaciones sobre incoherencias internas de la Memoria y del Estudio Ambiental Estratégico, en particular las referidas a los aparcamientos disuasorios de la TF-1 (Fasnía y Guaza) y a la descripción de la actuación A.09 “Anillo Insular: Los Realejos – La Guancha” justifican las oportunas correcciones técnicas en la Memoria y en el Estudio Ambiental Estratégico a fin de garantizar la coherencia documental y la correcta identificación de las posibles afecciones territoriales. En particular, cabe aclarar que la estructura en ‘Y’ en la zona de Las Aguas se corresponde con el subtramo del Proyecto de Cierre de Anillo Insular entre San Juan de la Rambla – Icod de los Vinos, el cual pretende eliminarse, previendo la ejecución tan solo del subtramo entre La Guancha e Icod de los Vinos. Se prevé otro tramo de Cierre de Anillo Insular entre Los Realejos y La Guancha que irá en túnel en su totalidad.

Se desestima la pretensión de incorporar en esta fase la alternativa del funicular Garachico–San Juan del Reparo al Modelo de Ordenación, al mantenerse dicha actuación únicamente como propuesta analizada dentro de las alternativas evaluadas y no resultar incluida en el modelo finalmente adoptado, quedando sujeta, en su caso, a una eventual reevaluación funcional y ambiental en futuras revisiones del Plan

2.6 Dirección Insular de Proyectos Estratégicos

2.6.1 Exposición de contenidos

El Servicio Administrativo de Proyectos Estratégicos emite informe sectorial en relación con el Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT, señalando que es la primera ocasión en la que dicho Servicio se pronuncia

formalmente en el procedimiento. El informe analiza la posible afección del PIMSIT a dos proyectos de interés insular en tramitación:

- el Proyecto de Interés Insular del Complejo Cultural y Audiovisual Imagine Green Studios, en el municipio de Adeje
- y el Proyecto de Interés Insular del Nuevo Matadero Insular de Tenerife, en San Cristóbal de La Laguna.

En particular, se indica que:

- la Variante de la TF-1 Parque de la Reina–Costa Adeje atraviesa el ámbito del proyecto Imagine Green Studios, y que junto a ella se representa el soterramiento de la TF-1 en Adeje, en el límite de ese PII en tramitación
- la Variante Aeropuerto Norte–TF-5 discurre por el límite del ámbito del Nuevo Matadero Insular.

Asimismo, se recuerda que los Proyectos de Interés Insular, conforme a la legislación urbanística vigente, pueden prevalecer sobre el planeamiento insular y municipal, por lo que se solicita:

- la modificación del trazado de la Variante TF-1 en el ámbito afectado por Imagine Green Studios antes de la aprobación definitiva del PIMSIT
- y el establecimiento de mecanismos de coordinación permanente entre el Servicio Administrativo de Movilidad y la Dirección Insular de Proyectos Estratégicos durante la tramitación futura del Plan y de proyectos estratégicos

El informe recuerda que, conforme a la Ley del Suelo de Canarias (LSENPC) los Proyectos de Interés Insular prevalecen sobre el planeamiento insular y municipal y que, en caso de conflicto, sería el PIMSIT el que debería adaptarse al PII, y no al revés.

Este argumento se utiliza para reforzar su posición frente al trazado propuesto por el PIMSIT.

2.6.2 Análisis

El Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT se configura como instrumento sectorial estratégico de planificación de la movilidad insular, definiendo un modelo marco y un conjunto de actuaciones estructurantes, sin alcanzar el nivel de definición propio de los instrumentos territoriales de ordenación o de los proyectos constructivos y determina los instrumentos con el que se desarrollarán las actuaciones recogidas.

a) Sobre la Variante TF-1 Parque de la Reina–Costa Adeje

La Variante de la TF-1 Parque de la Reina–Costa Adeje se encuentra recogida en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) como infraestructura viaria estructurante a escala insular.

El PIMSIT, en su Documento de Aprobación Inicial, no incorpora dicha actuación dentro de su Modelo de Ordenación ni en su programación temporal, al priorizar aquellas infraestructuras con mayor grado de madurez técnica, administrativa y financiera dentro del horizonte operativo del Plan. Esta circunstancia no supone una contradicción con el PIOT, sino una secuenciación temporal diferente en función del alcance propio del instrumento sectorial de movilidad.

En este contexto, aun cuando el PIMSIT no contemple la ejecución de la variante en su horizonte temporal, resulta necesario que los Proyectos de Interés Insular con incidencia directa sobre el corredor potencial de la infraestructura, y en particular el Proyecto de Interés Insular del Complejo Cultural y Audiovisual Imagine Green Studios, tengan en cuenta la reserva de suelo necesaria para su eventual implantación futura, evitando la consolidación irreversible del margen norte de la TF-1 que pudiera comprometer dicha infraestructura estratégica prevista en la ordenación territorial insular.

b) Sobre el encaje territorial de infraestructuras y el papel de los instrumentos sectoriales

El encaje preciso de trazados viarios y su afección concreta sobre parcelas o ámbitos determinados constituye una cuestión propia de los instrumentos de planificación territorial sectorial que han de desarrollar las infraestructuras previstas en el PIMSIT, como los Planes Territoriales Especiales o los Proyectos de Interés Insular. En este sentido, el PIMSIT no sustituye ni anticipa dichas determinaciones de detalle, limitándose a establecer un marco estratégico para la movilidad insular que deberá concretarse, en su caso, mediante los instrumentos competentes y con la correspondiente tramitación ambiental y territorial.

c) Sobre la coordinación interadministrativa

El planteamiento del informe en relación con la necesidad de reforzar la coordinación entre el Servicio Administrativo de Movilidad y la Dirección Insular de Proyectos Estratégicos resulta coherente con la naturaleza transversal del PIMSIT y con los principios de cooperación administrativa que inspiran su elaboración. La tramitación posterior tanto del propio Plan como de las actuaciones con incidencia territorial deberá incorporar dichos mecanismos de coordinación a fin de garantizar la coherencia entre infraestructuras de movilidad y actuaciones estructurantes de carácter insular.

2.6.3 Conclusiones y Propuesta

En consecuencia, la alegación se estima parcialmente.

Se desestima la solicitud de modificar, antes de la aprobación definitiva del PIMSIT, el tratamiento de la Variante TF-1 Parque de la Reina–Costa Adeje, que se encuentra prevista en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) como infraestructura viaria estructurante, si bien el Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT no la incorpora en su Modelo de Ordenación ni en su programación temporal por responder a una secuenciación distinta dentro del horizonte operativo del Plan.

Se estima, no obstante, la necesidad de reforzar la coordinación interadministrativa entre los órganos insulares competentes en movilidad y en proyectos estratégicos, así como de poner de manifiesto que los instrumentos que desarrollen actuaciones con incidencia sobre el corredor potencial de la variante, y en particular el Proyecto de Interés Insular Imagine Green Studios, deberán tener en cuenta la reserva funcional de suelo necesaria para no comprometer su eventual implantación futura conforme a la ordenación territorial insular.

Asimismo, se mantiene que el encaje territorial preciso de la variante deberá resolverse a través de los instrumentos sectoriales y territoriales competentes y de los proyectos constructivos que, en su caso, se tramiten, reforzándose la coordinación interadministrativa entre los órganos insulares competentes en movilidad y en proyectos estratégicos. En consecuencia:

- se mantiene el Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT en sus términos actuales en relación con la Variante TF-1 Parque de la Reina–Costa Adeje, al no formar parte del Modelo de Ordenación vigente.
- se solicita que se establezcan las necesarias coordinaciones con el Servicio insular de Carreteras a fin de que el PII del Complejo Cultural y Audiovisual Imagine Green Studios tenga en cuenta la posible implantación de esta variante

2.7 Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife

2.7.1 Exposición de contenidos

En primer lugar, el informe recuerda que el Ayuntamiento ya formuló aportaciones en febrero de 2024 durante el trámite del Avance del PIMSIT, que parte de esas aportaciones fueron recogidas parcialmente en el documento de aprobación inicial, pero considera que siguen existiendo carencias relevantes en el tratamiento de la movilidad urbana y metropolitana, especialmente en Santa Cruz de Tenerife.

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife formula alegaciones al Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT, centradas especialmente en el apartado tercero de su escrito, en el que plantea diversas observaciones relativas a:

- la relación del Modelo de Ordenación con el Puerto de Santa Cruz y los accesos viarios principales, en particular en relación con la Vía Litoral y con el planeamiento urbanístico municipal
- la supuesta falta de profundidad del análisis del ámbito urbano y metropolitano y la ausencia de propuestas específicas para la ciudad
- la consideración de Santa Cruz dentro de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T),
- la necesidad de adaptación del Plan General de Ordenación municipal al PIMSIT,
- la configuración del carril BUS en los accesos soterrados hasta el Intercambiador,
- la incorporación de la Línea 4 del tranvía y,
- de forma genérica, la relevancia de la movilidad urbana y metropolitana dentro del Plan.
- Finalmente, menciona la importancia de una adecuada coordinación entre las administraciones competentes

El escrito municipal solicita que estas cuestiones se tengan en cuenta en la aprobación definitiva del Plan, planteando la necesidad de reforzar determinados contenidos o introducir ajustes en el Modelo de Ordenación.

2.7.2 Análisis

El PIMSIT se configura como un instrumento estratégico de ámbito insular, orientado a definir un modelo marco de movilidad sostenible y la programación de actuaciones estructurantes, sin sustituir a la planificación urbanística municipal ni a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Desde esta premisa se analizan las cuestiones planteadas.

a) Puerto de Santa Cruz, Vía Litoral y accesos metropolitanos

Las cuestiones relativas a los accesos al Puerto de Santa Cruz fueron objeto de análisis específico en la fase de Avance del PIMSIT, a raíz de la alegación formulada entonces por la Autoridad Portuaria. En dicho trámite se examinó el documento técnico denominado “Estudio de planteamiento para la salida sur del puerto de Santa Cruz de Tenerife” (agosto de 2021), promovido por la Autoridad Portuaria, en el que se evaluaron tres alternativas de trazado para una nueva conexión entre la Vía de Servicio Los Llanos y la Avenida de la Constitución, en el entorno del Auditorio, valoradas desde el punto de vista territorial, técnico-económico y funcional. El estudio concluyó que la opción más favorable era la denominada alternativa 2, consistente en una nueva vía de salida sur del puerto con sección en túnel a la altura del actual control de acceso, hasta conectar con la Avenida de la Constitución una vez superado el Auditorio, al mejorar de forma significativa la situación existente.

Asimismo, se puso de manifiesto que la Autoridad Portuaria había incorporado en su Plan de Inversiones 2023-2027 la contratación de la redacción del proyecto “Soterramiento de la salida del puerto de Santa Cruz de Tenerife”, señalándose que dicha actuación excede el ámbito estricto de la zona de servicio portuaria y requiere la coordinación entre las administraciones municipal, insular y autonómica. Aunque este antecedente fue valorado, el Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT no incorporó finalmente esta actuación de forma expresa en su programa de actuaciones, manteniendo únicamente referencias generales a la mejora de los accesos portuarios.

Tras la alegación se plantea impulsar un proyecto más amplio de Vía Litoral, en el que necesariamente debe integrarse el estudio del acceso sur al Puerto, que tenga en cuenta la oportunidad que se presenta con el futuro desarrollo urbano de los suelos vacantes de la Refinería, ámbitos cuya transformación tendrá una incidencia

directa sobre la estructura viaria y la movilidad metropolitana. Se trata de un proyecto cuya competencia corresponde al Gobierno de Canarias y cuya definición debe abordarse mediante los instrumentos sectoriales y urbanísticos adecuados. En este marco, y a la vista de su relevancia estratégica, se considera procedente que el PIMSIT incorpore en su aprobación definitiva una actuación de carácter estratégico referida a la mejora integral de los accesos al frente portuario-litoral de Santa Cruz, vinculada a la Vía Litoral y a los futuros desarrollos de la Refinería, sin entrar en la definición de trazados concretos, que deberá resolverse en las fases de planificación y proyecto correspondientes y mediante la necesaria coordinación interadministrativa.

b) Falta de profundidad del análisis urbano y metropolitano

La alegación solicita un mayor nivel de análisis y soluciones específicas para Santa Cruz. El área metropolitana es el ámbito con mayor peso en la movilidad insular y, precisamente por ello, ha sido tratada con el mayor nivel de desagregación territorial del Plan: de las 216 zonas en las que se divide la isla, 29 corresponden únicamente al municipio de Santa Cruz, y cuatro de las catorce macrozonas definidas se integran en dicho ámbito. El diagnóstico se ha desarrollado tanto a escala supramunicipal como municipal, permitiendo caracterizar con suficiente detalle la movilidad interna de Santa Cruz, del área metropolitana y sus relaciones con el resto de la isla.

Aunque a partir de esta información podrían elaborarse análisis aún más precisos de interés estrictamente municipal, se considera que dicho nivel adicional de profundización no aportaría un valor diferencial al diagnóstico estratégico insular, correspondiendo esto a los instrumentos municipales de movilidad. Los datos están disponibles para su consulta por parte del Ayuntamiento, pero su incorporación al documento del Plan no se estima pertinente por el alcance de este documento.

c) Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)

La consideración de Santa Cruz como nodo urbano en la RTE-T resulta coherente con el Modelo de Ordenación del PIMSIT y refuerza su papel como centralidad logística e intermodal a escala insular. Sin embargo, no introduce, por sí misma, nuevas determinaciones infraestructurales que deban ser incorporadas al Modelo de Ordenación del PIMSIT, al tratarse de una red de carácter estratégico supranacional cuya materialización se articula mediante la planificación sectorial estatal y autonómica. Por el contrario, dicho reconocimiento refuerza el papel de Santa Cruz como nodo logístico e intermodal dentro del sistema insular y confirma la idoneidad de los criterios del PIMSIT en materia de jerarquización de corredores, conexión de los grandes ejes viarios con el puerto y el área metropolitana, y priorización del transporte público estructurante.

En este sentido, la RTE-T no exige la reformulación del modelo insular adoptado, sino que avala la orientación estratégica del Plan en cuanto a integración modal y conectividad territorial.

d) Integración del PGO y otros instrumentos municipales y el PIMSIT

El PIMSIT no pretende sustituir las competencias municipales en materia de planeamiento urbanístico, pero sí promueve de forma expresa una política coherente de movilidad insular, instando a que los instrumentos municipales incorporen sus principios. En el caso de Santa Cruz, el Documento de Avance del PGO, así como el PMUS y el PACES municipales, ya incorporan objetivos alineados con los del PIMSIT en materia de reducción del vehículo privado, impulso del transporte público y movilidad activa.

La alegación no pone de manifiesto incompatibilidades reales entre dichos instrumentos y el Plan Insular, sino más bien una coincidencia de planteamientos que deberá materializarse en la ordenación pormenorizada municipal.

e) Carril BUS soterrado hasta el Intercambiador

El PIMSIT recoge los corredores BUS-VAO de la TF-1 y la TF-5 y su conexión con los nodos metropolitanos, en coherencia con los proyectos viarios actualmente en desarrollo. La definición concreta de soterramientos, secciones y trazados en suelo urbano corresponde a proyectos constructivos y a la ordenación urbanística municipal, no al Plan Insular. Además, existen ya carriles BUS en los accesos a la ciudad y se prevén carriles

específicos de salida en los proyectos sectoriales de las autovías. Por tanto, la petición de incorporar este nivel de detalle se considera que excede el alcance del PIMSIT, que el Ayuntamiento ya recuerda profusamente en su alegación que no tiene capacidad de establecer determinaciones sobre competencias municipales.

f) Línea 4 del tranvía

La alegación solicita la incorporación expresa de la Línea 4 del tranvía en el PIMSIT. Esta infraestructura es plenamente compatible con el Modelo de Ordenación del Plan, el Plan Territorial Especial del Sistema Tranviario del área metropolitana y, en definitiva, con la estructura metropolitana propuesta.

No obstante, el PIMSIT ha evaluado técnicamente distintos escenarios de oferta mediante los procesos de modelización de la demanda. En dichos análisis, la incorporación de la Línea 4 supondría un incremento de la oferta de transporte público y de los kilómetros operados en modo tranviario. Sin embargo, los resultados obtenidos muestran una reducción de la eficiencia del sistema en términos de viajeros-kilómetro por vehículo-kilómetro, evidenciando que el aumento de viajeros captados proviene mayoritariamente de otros servicios de transporte público y no de un trasvase significativo desde el vehículo privado.

Sin embargo, el hecho de que durante más de una década (esta línea no está incluida en el Plan Territorial Especial del Sistema Tranviario) no se haya materializado su ejecución evidencia que se trata de una actuación cuya programación depende de decisiones específicas de las administraciones competentes y de su madurez técnica y financiera, y no de su inclusión formal en el PIMSIT.

El Plan Insular no impide ni condiciona su desarrollo futuro, pues ya señala que aportaría solidez a la red de transporte metropolitana, pero tampoco resulta procedente incorporarla como actuación priorizada en ausencia de avances administrativos significativos y de una justificación técnica que mejore los indicadores de eficiencia y captación modal respecto a las alternativas previstas.

g) Importancia de la movilidad urbana y metropolitana

La alegación formula una apreciación genérica sobre la relevancia de la movilidad urbana y metropolitana, sin concretar en qué aspectos el PIMSIT resultaría insuficiente. El Documento de Aprobación Inicial dedica una parte sustancial de su diagnóstico y de su programación precisamente a estos ámbitos, articulando múltiples programas específicos dirigidos al área metropolitana.

En consecuencia, esta apreciación no se considera fundada técnicamente.

h) Sobre la tarificación insular

La alegación solicita la unificación de tarifas urbanas a nivel insular. El PIMSIT contempla expresamente un modelo de tarificación coordinada a escala insular, integrando los ámbitos urbanos e interurbanos y favoreciendo la intermodalidad entre modos y operadores, con el objetivo de facilitar el uso del transporte público y reforzar el trasvase modal desde el vehículo privado. Dicho planteamiento estratégico no supone una invasión de competencias municipales en la gestión directa de los servicios urbanos, al limitarse a establecer un marco común de coordinación tarifaria que deberá concretarse mediante los instrumentos administrativos y convenios correspondientes.

i) Alcance competencial y nivel de detalle municipal

La alegación reclama un mayor grado de concreción en cuestiones municipales, al tiempo que insiste en preservar las competencias locales. El PIMSIT se limita a establecer directrices estratégicas y mecanismos de coordinación supramunicipal, sin sustituir a los instrumentos urbanísticos ni de movilidad urbana. Desde esta perspectiva, las demandas de mayor definición urbana se entienden como propias de los instrumentos municipales, mientras que el Plan Insular mantiene adecuadamente su nivel estratégico.

A su vez, el PIMSIT contempla la creación de un Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife, con representación de los ayuntamientos de la isla junto al Cabildo de Tenerife y el Gobierno de Canarias.

Este órgano permitirá aprobar criterios técnicos comunes, programar y coordinar actuaciones de manera integrada, optimizar la asignación de recursos y garantizar la coherencia territorial de las intervenciones en materia de movilidad. Asimismo, facilitará la armonización normativa, la integración tarifaria y la interoperabilidad de los sistemas, evitando solapamientos competenciales y mejorando la eficiencia en la toma de decisiones.

El Consorcio se configura, por tanto, como la herramienta clave para la implantación efectiva del PIMSIT, asegurando una gestión conjunta del sistema de movilidad insular y reforzando la cooperación institucional necesaria para abordar los retos estructurales de Tenerife.

2.7.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

- El PIMSIT mantiene correctamente su carácter estratégico-insular y no sustituye a la planificación urbanística ni a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible municipales, estableciendo un marco común de movilidad coherente con la escala del instrumento.
- En relación con los accesos al Puerto de Santa Cruz y el frente litoral, se constata que la cuestión fue analizada en la fase de Avance, pero no quedó incorporada expresamente como actuación en el Documento de Aprobación Inicial. Dado su carácter estructurante y la vinculación con la Vía Litoral y con los futuros desarrollos de la Refinería, cuya definición corresponde al Gobierno de Canarias mediante los instrumentos sectoriales y urbanísticos pertinentes, se considera procedente incorporar en la aprobación definitiva del PIMSIT una actuación estratégica específica relativa a la mejora integral del acceso portuario en el proyecto de la vía litoral, sin definición de trazado, reforzando la coordinación interadministrativa.
- Las alegaciones relativas a una supuesta falta de profundidad del análisis del área metropolitana no se consideran acreditadas, al haberse efectuado un diagnóstico con el mayor nivel de desagregación territorial del Plan y suficiente para la definición del modelo insular.
- La integración de Santa Cruz de Tenerife en la Red Transeuropea de Transporte no exige la reformulación del Modelo de Ordenación, sino que avala y refuerza la estrategia ya definida en el PIMSIT, basada en la priorización del transporte colectivo, la gestión inteligente de los corredores estructurantes (TF-1 y TF-5) y la mejora de la conectividad intermodal del nodo urbano.
- La adaptación de los PGO, PMUS y PACES municipales al PIMSIT responde al principio de coherencia y alineación jerárquica entre instrumentos de planificación, derivado del marco competencial y del carácter estratégico supramunicipal del Plan, no apreciándose incompatibilidades sustantivas que requieran su reformulación.
- Las peticiones relativas al carril BUS soterrado se consideran atendidas en el marco de las actuaciones ya contempladas por el PIMSIT. En cuanto a la Línea 4 del tranvía, no se estima necesaria su incorporación como actuación priorizada, dado que no se encuentra actualmente incluida en los instrumentos de planificación territorial vigentes del sistema tranviario y, además, los análisis de modelización realizados en el marco del Plan no evidenciaron una mejora de los indicadores de eficiencia y captación modal respecto a las alternativas previstas. En consecuencia, el modelo adoptado por el PIMSIT prioriza aquellas actuaciones que optimizan el rendimiento del sistema y maximizan la transferencia modal, sin perjuicio de que la Línea 4 pueda ser objeto de desarrollo futuro en caso de modificarse las condiciones técnicas y de planificación.

- Las referencias genéricas a la movilidad urbana y metropolitana no aportan, en los términos formulados, argumentos técnicos suficientes para justificar una revisión del Modelo de Ordenación.
- El modelo de tarificación coordinada insular ya se encuentra recogido en el PIMSIT y no invade competencias municipales.
- El alcance competencial del Plan se considera correctamente definido en cada una de las fichas con los correspondientes actores y responsables de cada actuación.

En consecuencia, la alegación se estima parcialmente, en lo relativo a la incorporación en el Documento para Aprobación Definitiva del PIMSIT de una actuación estratégica específica sobre la mejora integral del acceso portuario en el proyecto de la Vía Litoral, vinculada al frente litoral y a los futuros desarrollos de la Refinería, y se desestima en lo demás, al no apreciarse razones que justifiquen la reformulación del Modelo de Ordenación ni la incorporación de nuevas determinaciones de detalle municipal o de nuevas actuaciones priorizadas en los términos solicitados.

2.8 AENA – Dirección de Planificación Aeroportuaria y Control Regulatorio

2.8.1 Exposición de contenidos

La alegación formulada por Aena se refiere a la afección del PIMSIT sobre los ámbitos aeroportuarios de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna y Tenerife Sur, señalando que:

- Dentro del ámbito del Plan se localizan las **Zonas de Servicio Aeroportuario (ZSA)** definidas en los respectivos Planes Directores de ambos aeropuertos, así como espacios sometidos a **servidumbres aeronáuticas y acústicas** reguladas mediante Reales Decretos específicos.
- Se solicita que el PIMSIT recoja explícitamente dichas ZSA o, al menos, identifique aquellas actuaciones previstas que puedan atravesar los sistemas generales aeroportuarios y que, por tanto, deban ser coordinadas y autorizadas por Aena como gestor aeroportuario. Entre dichas actuaciones se citan, entre otras:
 - la ampliación del tranvía hasta el Aeropuerto Tenerife Norte,
 - el Tren del Sur,
 - varios terceros carriles en la TF-5,
 - y la Variante del Aeropuerto Tenerife Norte
- Asimismo, se recuerda que cualquier instrumento territorial o urbanístico que afecte a zonas aeroportuarias o a sus servidumbres debe contar con informe favorable del Ministerio competente y, en su caso, con autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) antes de la ejecución de los proyectos que materialicen las actuaciones del PIMSIT

2.8.2 Análisis

El PIMSIT se configura como un instrumento estratégico de movilidad de ámbito insular, cuyo objeto es definir un modelo marco y programar actuaciones estructurantes, sin sustituir a la planificación territorial sectorial ni a los instrumentos de proyecto que materializan físicamente las infraestructuras.

En relación con las cuestiones planteadas:

a) Sobre la incorporación de las Zonas de Servicio Aeroportuario y servidumbres

Las ZSA y las servidumbres aeronáuticas y acústicas se encuentran reguladas mediante normativa estatal específica y delimitadas en los Planes Directores y Reales Decretos vigentes, tal y como recuerda expresamente la propia alegación.

Su incorporación cartográfica detallada al PIMSIT no se considera necesaria ni conveniente, atendiendo al carácter y escala del Plan, que no tiene por objeto reproducir de forma exhaustiva las delimitaciones sectoriales ya vigentes ni sustituir a los instrumentos competentes en esta materia. La incorporación de tales determinaciones en este documento recargaría innecesariamente su contenido, sin aportar un valor añadido real en esta fase de planificación estratégica.

La delimitación precisa de dichos ámbitos y su incidencia concreta sobre cada actuación corresponde, por tanto, a los instrumentos territoriales sectoriales, a los proyectos de interés insular y, en su caso, a los proyectos constructivos que desarrollen las actuaciones previstas.

b) Sobre la afección de actuaciones del PIMSIT a los ámbitos aeroportuarios

Las actuaciones citadas por Aena forman parte del modelo estratégico del Plan y, en su caso, deberán ser objeto de los informes y autorizaciones sectoriales preceptivos en las fases posteriores de desarrollo, tal y como recoge expresamente la nota técnica al indicar que dichos pronunciamientos deberán obtenerse *“previamente a la ejecución de los proyectos que materialicen las actuaciones previstas en el PIMSIT”*. Este planteamiento es plenamente coherente con el enfoque del PIMSIT, que no sustituye a la tramitación sectorial obligatoria ni pretende anticipar en esta fase determinaciones técnicas propias del proyecto constructivo o planeamiento territorial.

c) Sobre la necesidad de incorporar un condicionante expreso

Aunque no procede incorporar al PIMSIT la cartografía detallada de las Zonas de Servicio Aeroportuario ni de las servidumbres aeronáuticas y acústicas, sí se considera procedente reforzar el documento mediante la inclusión de una previsión expresa en el Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan, con carácter general para todas aquellas actuaciones que puedan afectar a ámbitos aeroportuarios. De este modo, se garantiza que los instrumentos de planificación y los proyectos que desarrollen actuaciones del PIMSIT susceptibles de incidir sobre zonas de servicio aeroportuario, servidumbres aeronáuticas o servidumbres acústicas se ajusten a la normativa sectorial vigente y recaben, cuando corresponda, el informe favorable del Ministerio competente y la autorización previa de AESA.

d) Sobre la coordinación interadministrativa

El PIMSIT ya incorpora como principio transversal la coordinación entre administraciones y con los organismos sectoriales competentes para la implantación de infraestructuras estratégicas. La exigencia de informes vinculantes del Ministerio competente y de AESA, recordada por Aena, se entiende plenamente aplicable en el desarrollo futuro de las actuaciones, sin que resulte necesario reproducir de forma exhaustiva el régimen jurídico aeronáutico dentro del documento insular.

2.8.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. El PIMSIT mantiene su carácter estratégico-insular y no sustituye a la planificación sectorial aeroportuaria ni a los instrumentos de desarrollo que deben concretar físicamente las infraestructuras previstas.
2. La delimitación precisa de las Zonas de Servicio Aeroportuario y de las servidumbres acústicas y aeronáuticas corresponde a los instrumentos territoriales sectoriales y a los proyectos constructivos que desarrollen las actuaciones previstas, de conformidad con la normativa estatal vigente, por lo que no procede su incorporación cartográfica específica en el Modelo de Ordenación del PIMSIT.

3. No obstante, se considera procedente incorporar en el documento final del Plan, a través del Tomo IX. Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan, un condicionante general aplicable a todas las actuaciones que puedan verse afectadas por ámbitos aeroportuarios, incluidas las señaladas por Aena y, además, la ampliación de la TF-1, en virtud del cual los instrumentos y proyectos que desarrollen dichas actuaciones deberán ajustarse a la normativa sectorial aplicable y obtener, cuando proceda, el informe favorable del Ministerio competente y la autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
4. Con ello se refuerza la coordinación interadministrativa y la correcta integración del PIMSIT con la normativa aeroportuaria vigente, sin alterar el carácter estratégico del Plan ni sobrecargarlo con determinaciones propias de otras escalas de planificación.

En consecuencia, la alegación se estima parcialmente, exclusivamente en lo relativo a la incorporación de este condicionante general en el Documento para aprobación definitiva, y se desestima en lo demás, sin que proceda la cartografía específica de las Zonas de Servicio Aeroportuario dentro del Modelo de Ordenación del PIMSIT ni de las servidumbres aeronáuticas y acústicas en el Modelo de Ordenación del Plan.

2.9 Ayuntamiento de Güímar

2.9.1 Exposición de contenidos

El Ayuntamiento de Güímar formula alegaciones al Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT mediante informe técnico municipal en el que se señala que sus propuestas se basan en el PGO y en la mejora del flujo vehicular local. Concretamente, se plantean varias actuaciones de carácter viario en los accesos desde la autopista TF-1 al núcleo de Güímar y a El Puertito, entre ellas:

- ampliación y reorganización del distribuidor existente en la salida hacia Güímar y El Puertito para evitar interferencias entre movimientos,
- creación de un nuevo acceso a la TF-1 en sentido sur desde la carretera de El Puertito, como alternativa a la salida actual,
- reordenación de accesos desde la TF-1 a la carretera Güímar-El Puertito, incluyendo el posible cierre de la conexión existente,
- incorporación de giros en “U” y adelanto de accesos en el entorno de La Caleta con objeto de reducir conflictos de tráfico en el puente y en las intersecciones próximas.

Las propuestas se acompañan de esquemas gráficos y fotografías aéreas que ilustran las soluciones planteadas.

2.9.2 Análisis

El PIMSIT se configura como un instrumento estratégico de ámbito insular orientado a definir la estructura general del sistema de movilidad y a programar actuaciones de carácter estructurante, sin sustituir a la planificación viaria detallada ni a los proyectos constructivos que corresponden a la administración titular de la infraestructura.

Las actuaciones planteadas por el Ayuntamiento de Güímar se refieren a:

- modificaciones geométricas de enlaces,
- nuevos ramales de acceso y salida,
- reordenación de intersecciones,
- implantación de giros específicos,

Todas ellas con un elevado nivel de definición técnica y claramente vinculadas a la explotación concreta de la autopista TF-1 y de su red de conexiones locales. Este tipo de intervenciones se sitúa en el ámbito propio de los estudios informativos, proyectos de trazado y construcción de carreteras, así como de la planificación sectorial insular y autonómica en materia viaria, y no en el nivel estratégico del PIMSIT, que no entra en el diseño pormenorizado de enlaces o distribuidores.

El Documento de Aprobación Inicial identifica la TF-1 como eje estructurante de la movilidad insular y recoge actuaciones de mejora de capacidad y funcionalidad a escala de corredor, pero no define soluciones geométricas concretas en puntos singulares del trazado, que deben ser objeto de análisis específico posterior.

No obstante, las propuestas formuladas por el Ayuntamiento resultan coherentes con los objetivos generales del PIMSIT en cuanto a mejora de la seguridad vial, reducción de congestión y optimización del funcionamiento de los accesos a los núcleos urbanos, por lo que pueden ser consideradas en el marco de futuros estudios técnicos de la TF-1 promovidos por la administración competente.

2.9.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

- 1. El PIMSIT mantiene su carácter estratégico e insular y no sustituye a la planificación sectorial viaria ni a los instrumentos de desarrollo que deban concretar físicamente las actuaciones previstas en la red de carreteras.
- 2. Las actuaciones concretas planteadas por el Ayuntamiento de Güímar en relación con enlaces, ramales, intersecciones y giros específicos en el entorno de la TF-1 y de la carretera de El Puertito constituyen soluciones de detalle propias de fases posteriores de estudio y proyecto, por lo que no procede su incorporación expresa y pormenorizada en el Modelo de Ordenación del PIMSIT.
- 3. No obstante, se considera que parte de las necesidades funcionales puestas de manifiesto en la alegación pueden entenderse comprendidas, con carácter general, en la *actuación A.02 Tercer carril en la TF-1: tramo Güímar-San Isidro*, dentro del *Programa de Infraestructura viaria* en la medida en que dicha actuación ya contempla la reconfiguración y mejora de accesos en puntos estratégicos del corredor, incluyendo expresamente la mejora de conexiones con el Polígono Industrial de Güímar.
- 4. En consecuencia, las cuestiones planteadas por el Ayuntamiento podrán ser objeto de análisis y valoración en las fases posteriores de desarrollo de dicha actuación, atendiendo a su viabilidad técnica, funcional y de seguridad vial, así como a su compatibilidad con la ordenación del corredor y con la normativa sectorial aplicable, sin que proceda su traslado directo y detallado al contenido del PIMSIT.

En consecuencia, la alegación se estima parcialmente, en lo relativo a que las necesidades funcionales planteadas guardan relación con una actuación ya prevista en el PIMSIT, y se desestima en lo demás, al no proceder la incorporación expresa y pormenorizada de las soluciones propuestas en el Modelo de Ordenación del Plan.

2.10 Viceconsejería de Transición Ecológica del Gobierno de Canarias

2.10.1 Exposición de contenidos

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

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

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

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

2.10.2 Análisis

El informe sectorial reconoce expresamente que:

- El Modelo de Ordenación seleccionado en el PIMSIT presenta una valoración ambiental positiva moderada, con mejoras relevantes en calidad del aire, reducción de emisiones y mitigación del cambio climático, condicionando adecuadamente el desarrollo futuro de las actuaciones a la tramitación ambiental de los proyectos concretos.
- El Estudio Ambiental Estratégico incorpora un análisis climático completo, proyecciones regionalizadas y una batería amplia de indicadores de seguimiento ligados a emisiones, uso del transporte público, corredores BUS-VAO, electrificación y transición energética del sistema de movilidad.

Las observaciones formuladas no cuestionan el modelo general ni la alternativa seleccionada, sino que se orientan a:

- reforzar la adaptación climática de determinadas infraestructuras futuras,
- actualizar fuentes de información climática,
- e incorporar de forma más explícita criterios de resiliencia frente a riesgos litorales, hidrológicos, incendios forestales, olas de calor o fenómenos extremos.

Estas recomendaciones son coherentes con el planteamiento del PIMSIT, que define corredores y actuaciones a escala estratégica, dejando la concreción técnica a los instrumentos de desarrollo y a los proyectos constructivos, los cuales deberán someterse en todo caso a evaluación ambiental específica.

Por tanto, el contenido del informe sectorial se encuadra en un perfeccionamiento del marco ambiental y climático del Plan, sin exigir una reformulación del Modelo de Ordenación ni de la estructura programática aprobada inicialmente.

2.10.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del informe sectorial y del análisis realizado, se concluye que:

1. El PIMSIT y su Estudio Ambiental Estratégico incorporan de forma suficiente la variable cambio climático a escala estratégica, obteniendo una valoración ambiental global positiva moderada y alineándose con los objetivos de mitigación y transición energética señalados en la normativa aplicable.
2. Las recomendaciones formuladas por la Viceconsejería se refieren al refuerzo del enfoque de adaptación y resiliencia climática en el desarrollo futuro de determinadas infraestructuras, sin cuestionar el Modelo de Ordenación seleccionado ni la estructura programática del Plan.
3. No obstante, se considera procedente incorporar en el Documento para aprobación definitiva del PIMSIT dichas recomendaciones como criterios orientadores transversales para los instrumentos y proyectos que desarrollen las actuaciones previstas, en particular en lo relativo a:
 - el análisis de riesgos costeros y la utilización de la información del PIMA Adapta Costas,
 - el empleo de proyecciones climáticas actualizadas, incluyendo las disponibles a través del visor estatal *AdapteCCa*,
 - la incorporación de criterios de diseño resiliente en drenajes, taludes, pavimentos y estructuras,y
 - la adaptación frente a incendios, inundaciones, episodios de calor extremo y fenómenos meteorológicos severos.
4. Estas determinaciones ya quedan recogidas en el documento final del Plan, tanto en el *Tomo IX. Documento de Recomendaciones*, mediante el apartado de “Criterios transversales de adaptación al cambio climático y resiliencia”, como en la actuación *A.10 Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad*, dentro del *Programa de Regulación, planeamiento y financiación* de la Memoria de Ordenación, que incorpora expresamente la evaluación de riesgos climáticos, la consideración de riesgos costeros, el uso de proyecciones actualizadas y el carácter transversal de estos criterios para el desarrollo posterior del PIMSIT.
5. En consecuencia, no se considera necesario modificar el Modelo de Ordenación ni la programación estructural del Plan, al tratarse de criterios y condicionantes ambientales que deben integrarse principalmente en fases posteriores de desarrollo, proyecto y evaluación ambiental específica de las actuaciones.

En consecuencia, la alegación se estima parcialmente, en lo relativo a la incorporación expresa de las recomendaciones formuladas como criterios orientadores de adaptación y resiliencia climática en el Documento para aprobación definitiva del PIMSIT, y se desestima en lo demás, al no requerir una reformulación del Modelo de Ordenación ni de la estructura programática aprobada inicialmente.

2.11 Subdirección General de Puertos y Aeropuertos

2.11.1 Exposición de contenidos

En el informe se señala que el PIMSIT ha pasado a considerarse un Plan Territorial Especial con impacto sobre el territorio, conforme a lo indicado en el propio documento estratégico sectorial del Plan. En este sentido, se recuerda el marco jurídico establecido por la Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de

Canarias, según el cual el PIMSIT tiene naturaleza de instrumento de planeamiento sectorial, cuyas determinaciones relativas a la localización o condiciones de las infraestructuras tienen carácter orientativo o de recomendación para el resto de instrumentos de planificación territorial y urbanística.

Asimismo, se indica que el desarrollo de las actuaciones previstas en el Plan deberá instrumentarse mediante los procedimientos administrativos correspondientes, entre los que se citan:

- la ejecución directa mediante proyectos cuando el planeamiento vigente lo permita,
- la modificación del planeamiento territorial o urbanístico aplicable,
- la redacción o modificación de Planes Territoriales Especiales de Ordenación,
- o la tramitación de Proyectos de Interés Insular.

Por otra parte, el informe señala que el PIMSIT no constituye un instrumento de planeamiento territorial o urbanístico en sentido estricto, sino un documento estratégico de carácter sectorial, por lo que no procede emitir informe sectorial en el sentido previsto para instrumentos de ordenación territorial.

No obstante, se formulan una serie de consideraciones relativas a la necesaria coordinación del Plan con la normativa estatal en materia aeronáutica y con las determinaciones de los Planes Directores de los aeropuertos de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y Tenerife Sur, en particular en lo relativo a:

- la consideración de las zonas de servicio aeroportuario como sistema general aeroportuario,
- el respeto a las servidumbres aeronáuticas y servidumbres aeronáuticas acústicas,
- la necesidad de obtener las autorizaciones o informes preceptivos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y de los órganos competentes del Ministerio correspondiente en aquellos casos en que las actuaciones puedan afectar a dichas servidumbres.

Finalmente, se recuerda la disponibilidad de la plataforma web PLINUR para la consulta de información relativa a la integración territorial de infraestructuras de transporte aéreo.

2.11.2 Análisis

El contenido del informe sectorial se centra principalmente en clarificar el encaje jurídico del PIMSIT dentro del sistema de planificación territorial previsto en la legislación autonómica, así como en recordar el marco normativo aplicable en materia aeroportuaria.

Tal y como señala el propio informe, el PIMSIT tiene naturaleza de instrumento estratégico sectorial, orientado a definir el modelo de movilidad insular y la programación de actuaciones estructurantes, sin sustituir a los instrumentos de planificación territorial o urbanística que deban concretar posteriormente la implantación física de las infraestructuras.

En este sentido, las determinaciones del PIMSIT relativas a infraestructuras de transporte deben entenderse como orientaciones estratégicas, cuya materialización corresponde a fases posteriores de desarrollo mediante los instrumentos de planeamiento territorial, proyectos constructivos o procedimientos administrativos que resulten aplicables en cada caso.

Las consideraciones formuladas en el informe respecto a las zonas de servicio aeroportuario, servidumbres aeronáuticas y servidumbres acústicas no cuestionan el modelo de movilidad ni la programación de actuaciones del Plan, sino que recuerdan la necesidad de respetar la normativa sectorial estatal en materia aeroportuaria en el desarrollo posterior de las actuaciones que puedan verse afectadas.

Este planteamiento resulta plenamente coherente con el enfoque del PIMSIT, que no pretende sustituir a la normativa sectorial ni anticipar determinaciones técnicas propias de proyectos o instrumentos de ordenación territorial, sino establecer el marco estratégico de movilidad insular dentro del cual deberán desarrollarse las actuaciones concretas.

Por tanto, las observaciones formuladas por la Subdirección General de Puertos y Aeropuertos se entienden como recordatorios del marco normativo aplicable y como orientaciones para la correcta coordinación administrativa en las fases posteriores de desarrollo del Plan

2.11.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del informe sectorial y del análisis realizado, se concluye que:

1. El PIMSIT tiene naturaleza de instrumento estratégico sectorial con incidencia territorial y no sustituye a los instrumentos de planeamiento territorial o urbanístico ni a los proyectos que deban concretar físicamente las infraestructuras previstas
2. Las determinaciones del Plan relativas a la localización o condiciones de las infraestructuras tienen carácter orientativo para su posterior desarrollo mediante los instrumentos de planificación territorial, urbanística o de proyecto que resulten aplicables en cada caso, por lo que no procede incorporar en esta fase determinaciones propias de otras escalas de ordenación.
3. Las consideraciones formuladas por la Subdirección General de Puertos y Aeropuertos en relación con las zonas de servicio aeroportuario, las servidumbres aeronáuticas y las servidumbres acústicas constituyen recordatorios del marco normativo estatal aplicable, que deberá ser respetado en el desarrollo posterior de las actuaciones del Plan, sin cuestionar ni el Modelo de Ordenación ni la programación de actuaciones del PIMSIT.
4. No obstante, se considera procedente incorporar en el Documento para aprobación definitiva del PIMSIT una referencia general a la obligación de que los instrumentos y proyectos que desarrollen actuaciones susceptibles de afectar a ámbitos aeroportuarios o a sus servidumbres se ajusten a la normativa sectorial aplicable y obtengan, cuando proceda, los informes y autorizaciones sectoriales preceptivos, en particular los de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y del Ministerio competente. Esta previsión ya queda recogida en el Tomo IX. Documento de Recomendaciones, dentro del apartado "Condicionantes sectoriales en ámbitos aeroportuarios",

En consecuencia, las consideraciones recogidas en el informe no requieren la modificación del Modelo de Ordenación ni de la programación de actuaciones del PIMSIT, al tratarse de condicionantes sectoriales que deben integrarse en las fases posteriores de desarrollo de las actuaciones.

En consecuencia, la alegación se estima parcialmente, en lo relativo a la incorporación expresa en el Documento para aprobación definitiva del PIMSIT de una referencia general a la necesidad de respetar la normativa sectorial aeroportuaria y de recabar, cuando proceda, los informes y autorizaciones preceptivos; y se desestima en lo demás, al no requerir la modificación del Modelo de Ordenación ni de la programación de actuaciones del Plan.

3 DE LOS COLEGIOS PROFESIONALES, PARTIDOS POLÍTICOS Y OTRAS ASOCIACIONES

3.1 Colegio Oficial de Arquitectos de Tenerife, La Gomera y El Hierro

3.1.1 Exposición de contenidos

El COATFE formula alegaciones al Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT cuestionando, en primer lugar, su naturaleza jurídica y encaje normativo, al señalar que el propio Plan reconoce una doble caracterización como instrumento de planeamiento sectorial conforme a la legislación autonómica y, al mismo tiempo, como documento de planificación estratégica, lo que, según la alegación, implicaría una limitada fuerza vinculante y una aplicación condicionada a la voluntad del proponente. A ello se añade que las determinaciones queden excesivamente condicionadas por competencias de otras administraciones.

Asimismo, el escrito señala que una parte muy significativa del presupuesto del Plan se corresponde con actuaciones ya previstas con anterioridad a su elaboración, indicando que, a su juicio, dichas actuaciones deberían ser asumidas como realidades preexistentes y no formar parte central de la estrategia.

La alegación también considera que determinados programas vinculados a servicios de movilidad y gestión presentan un peso presupuestario reducido en comparación con las grandes infraestructuras, reclamando mayor concreción y refuerzo inversor.

Por otra parte, el COATFE propone que, para cada actuación, se incorporen de forma sistemática:

- análisis de condicionantes territoriales y funcionales;
- horizontes temporales más explícitos;
- evaluación de viabilidad técnica, económica y política;
- indicadores de rendimiento;
- y estimación cualitativa de impactos ambientales, territoriales y socioeconómicos.

El escrito añade que la ausencia de un horizonte cuantificado de reducción de emisiones limita el alineamiento del PIMSIT con los compromisos climáticos vigentes y su capacidad como instrumento estratégico.

También cuestiona la idoneidad de los horizontes temporales 2035 y 2045 como referencias del Plan, proponiendo la incorporación de metas intermedias.

Se solicita, además, un mayor nivel de detalle territorializado por municipio (“bajada de escala”) para anticipar los efectos del Plan en cada ámbito local. El COATFE observa que, aunque el PIMSIT modeliza tres escenarios (tendencial, moderado, sostenible), no se incorpora adecuadamente la modelización de la movilidad activa (caminar y bicicleta).

Finalmente, se recomienda desarrollar un sistema insular integrado de indicadores, interoperable entre administraciones y estructurado en varias dimensiones (movilidad, medio ambiente y energía, socioeconómica, logística y territorial), y se plantea la necesidad de asegurar el alineamiento del PIMSIT con la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible.

3.1.2 Análisis

a) Sobre la naturaleza jurídica y el encaje normativo del PIMSIT

El PIMSIT se configura expresamente como un instrumento estratégico de ámbito insular, orientado a definir el modelo general de movilidad y la programación de actuaciones estructurantes, sin sustituir a los instrumentos territoriales ni urbanísticos ni a los proyectos sectoriales que materializan las infraestructuras.

La caracterización recogida en el propio documento responde a este planteamiento: el Plan no pretende constituir por sí mismo un instrumento de ordenación física directa del territorio, sino un marco rector de políticas públicas, coordinación interadministrativa y programación.

Desde esta perspectiva, la alegación no cuestiona contenidos técnicos concretos del modelo ni actuaciones específicas, sino el nivel de vinculación jurídica inherente al tipo de instrumento escogido, que es una decisión previa al propio contenido del Plan. En consecuencia, dicha observación no evidencia una incongruencia interna del PIMSIT, sino una discrepancia con el modelo de planificación adoptado, que es ajeno al propio documento.

b) Sobre el peso presupuestario de actuaciones preexistentes

La alegación sostiene que una parte mayoritaria del presupuesto corresponde a actuaciones ya previstas con anterioridad. El peso económico no constituye, por sí mismo, un indicador determinante del carácter estratégico de un plan de movilidad, ya que las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias concentran inevitablemente los mayores volúmenes de inversión.

El PIMSIT no incorpora de forma automática todas las actuaciones preexistentes, sino que realiza una selección expresa de aquellas que se integran en su horizonte temporal, sometiéndolas a análisis comparativo y evaluación multicriterio para determinar su coherencia con el Modelo de Ordenación. Por tanto, la inclusión de actuaciones con tramitación previa no implica que se asuman como “realidades inalterables”, sino que han sido revalidadas desde la óptica del nuevo modelo insular de movilidad.

Asimismo, debe destacarse que existen actuaciones contempladas en instrumentos de planeamiento territorial ya aprobados que no han sido incorporadas al programa del PIMSIT, precisamente por no resultar prioritarias en el horizonte temporal considerado, por presentar limitaciones técnicas, sociales o ambientales relevantes, por carecer de madurez administrativa suficiente o por no alinearse plenamente con los objetivos de cambio modal y sostenibilidad que orientan el Plan.

Por tanto, la inclusión de actuaciones con tramitación previa no implica que se asuman como “realidades inalterables”, sino que han sido revalidadas desde la óptica del nuevo modelo insular de movilidad y seleccionadas únicamente aquellas que contribuyen de forma efectiva a los objetivos estratégicos del PIMSIT.

c) Sobre el peso relativo de los programas de servicios

La alegación reprocha que determinados programas de servicios de movilidad tengan menor dotación presupuestaria. Este argumento debe interpretarse teniendo en cuenta que los costes de implantación y explotación de sistemas de gestión, digitalización, regulación o transporte a la demanda no son comparables a las inversiones asociadas a carreteras o sistemas ferroviarios, que concentran los mayores volúmenes de capital inicial. No obstante, debe subrayarse que el PIMSIT contempla, en términos agregados, un incremento muy significativo del esfuerzo inversor y operativo en transporte público y servicios de movilidad respecto a la dotación económica histórica, tanto en ampliación de oferta como en mejora de frecuencias, calidad del servicio y cobertura territorial, configurando un cambio estructural en la orientación del gasto insular hacia modos más sostenibles.

Asimismo, parte de estas medidas se sitúan en ámbitos competenciales compartidos o ajenos al Cabildo, por lo que su desarrollo se formula con un carácter programático y de impulso, sin perjuicio de los acuerdos interadministrativos necesarios.

d) Sobre el contenido mínimo de las fichas de actuación

Los cinco elementos cuya incorporación solicita el COATFE se encuentran ya contemplados en la estructura de las fichas del PIMSIT, que incluyen:

- condicionantes de ejecución;
- periodo de implantación;
- evaluación de viabilidad técnica, económica y política;
- valoración de riesgos e impactos;
- e indicadores de seguimiento y mecanismos de evaluación.

Por tanto, la crítica en este punto no se corresponde con el contenido real del documento, sin perjuicio de que pueda mejorarse la claridad expositiva o jerarquizar determinados indicadores clave.

e) Sobre la descarbonización y los objetivos de emisiones

El PIMSIT incorpora no solo medidas estructurales orientadas a la reducción de emisiones, electrificación de flotas, refuerzo del transporte colectivo y disminución del uso del vehículo privado, sino también proyecciones cuantificadas de evolución de emisiones asociadas al Modelo de Ordenación, evaluadas para los horizontes 2035 y 2045 dentro del proceso de análisis de alternativas y del Estudio Ambiental Estratégico.

Dichas proyecciones permiten comparar escenarios y fundamentar la selección del modelo adoptado, así como realizar el seguimiento de su eficacia en términos climáticos mediante los indicadores definidos en el Plan, con una periodicidad inferior. En este sentido, la afirmación de que el PIMSIT carece de cuantificación en materia de emisiones no se considera ajustada al contenido real del documento.

f) Sobre los horizontes temporales 2035 y 2045

Los horizontes 2035 y 2045 se utilizan en el PIMSIT como escenarios de evaluación del modelo, mientras que el seguimiento operativo se articula mediante indicadores y revisiones periódicas.

Por tanto, dichos horizontes no constituyen los únicos hitos de control del Plan, y la incorporación de referencias intermedias de seguimiento puede entenderse como una mejora metodológica sin alterar la estructura básica del documento.

g) Sobre la “bajada de escala” municipal

La petición de un mayor nivel de desagregación territorial por municipio excede el ámbito propio de un plan insular, cuyo objeto es definir la estructura general y la coordinación entre políticas de movilidad.

La concreción local corresponde a los PMUS municipales y al planeamiento urbanístico, siendo esencial la alineación entre dichos instrumentos y el PIMSIT, más que la duplicación de análisis. En particular, la alegación solicita una modelización de la movilidad activa a escala municipal. Sin embargo, el modelo estratégico insular del PIMSIT, basado en una zonificación de ámbito insular (216 zonas que corresponden a los 31 municipios) no resulta el instrumento adecuado para reproducir con precisión desplazamientos a pie o en bicicleta, que presentan un carácter eminentemente local, distancias cortas y una fuerte dependencia de la morfología urbana y del diseño viario fino. La incorporación de este nivel de detalle en un modelo de ámbito insular no aportaría valor añadido al diagnóstico estratégico y corresponde, en su caso (cuestiones muy concretas), a los estudios específicos municipales de detalle en intercambiadores y espacios públicos acotados. Si la modelización, se refiere a la cuantificación de desplazamientos por modos, este es un aspecto que está recogido en el documento.

h) Sobre el sistema de indicadores

El PIMSIT ya incorpora un sistema amplio de indicadores y mecanismos de seguimiento por actuación.

Asimismo, en la Memoria de Ordenación, apartado 7.6. Indicadores globales de seguimiento y monitorización, se ha incorporado expresamente un conjunto de indicadores globales, transversales e insulares, destinados a evaluar de forma integrada la evolución del sistema de movilidad y el grado de cumplimiento de los objetivos estratégicos del Plan.

Por tanto, la observación formulada puede entenderse atendida en el documento final, en la medida en que el PIMSIT no solo mantiene indicadores específicos por actuación, sino que añade además un sistema de indicadores globales de seguimiento del conjunto del Plan.

i) Sobre la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible

El enfoque general del PIMSIT: movilidad sostenible, multimodalidad, gobernanza, programación, evaluación y seguimiento, resulta coherente con los principios establecidos en la Ley 9/2025.

Procede, no obstante, actualizar el marco normativo del documento para incorporar referencia expresa a dicha ley, asegurando la coherencia formal del Plan con la normativa estatal vigente.

3.1.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista de la alegación formulada y del análisis realizado, se concluye que:

1. La naturaleza estratégica y programática del PIMSIT resulta coherente con su objeto y alcance, sin que las observaciones del COATFE sobre su encaje jurídico evidencien incoherencias internas del documento ni justifiquen una modificación de su estructura básica. En este punto, la alegación se desestima.
2. La crítica relativa al peso presupuestario de actuaciones con antecedentes de planeamiento no se considera determinante, al constatarse que el PIMSIT selecciona únicamente aquellas infraestructuras que forman parte de su horizonte temporal tras un proceso de evaluación y priorización, quedando excluidas otras actuaciones con planeamiento aprobado por no resultar alineadas con los objetivos del modelo o por carecer de viabilidad inmediata. En este extremo, la alegación se desestima.
3. En relación con la petición de incorporar de forma sistemática análisis de condicionantes territoriales y funcionales, horizontes temporales más explícitos, evaluación de viabilidad técnica, económica y política, y estimación cualitativa de impactos ambientales, territoriales y socioeconómicos, se concluye que tales contenidos ya formaban parte de la sistemática del documento de aprobación inicial y se mantienen en la propuesta final, por lo que esta observación debe considerarse ya atendida, sin que proceda estimarla como incorporación nueva.
4. En relación con el sistema de indicadores, se concluye que la observación formulada se estima, en la medida en que la propuesta final incorpora, respecto del documento de aprobación inicial, un conjunto de indicadores globales de seguimiento y monitorización en el apartado 7.6 de la Memoria de Ordenación, complementando así los indicadores específicos de seguimiento por actuación ya existentes.
5. La petición de una mayor desagregación municipal y de una modelización más detallada de la movilidad activa excede el ámbito propio de un plan insular estratégico, correspondiendo su mayor concreción a los PMUS municipales, al planeamiento urbanístico y, en su caso, a estudios posteriores. En este extremo, la alegación se desestima.
6. Se considera procedente actualizar el marco normativo del PIMSIT para incorporar referencia expresa a la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, asegurando la coherencia formal del documento con la normativa vigente.

En consecuencia, la alegación se estima parcialmente, en lo relativo a la incorporación en la propuesta final de indicadores globales de seguimiento y monitorización en la Memoria de Ordenación, así como a la actualización del marco normativo con referencia expresa a la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible; y se desestima en lo demás, al tratarse de cuestiones que ya se encontraban recogidas en el documento de aprobación inicial o que exceden el ámbito propio del PIMSIT.

3.2 Podemos Canarias

3.2.1 Exposición de contenidos

La alegación sostiene, en síntesis:

- 1. Que el PIMSIT constituye en realidad un “plan de carreteras encubierto”, al destinar, según el alegante, más del 75 % del presupuesto al Programa IV de Infraestructura Viaria, lo que generaría efectos de demanda inducida y aumento de emisiones
- 2. Que existirían vicios de nulidad por:
 - o supuesta vulneración de la jerarquía normativa respecto del PIOT,
 - o incumplimiento de la Ley 6/2022 de Cambio Climático,
 - o carácter no vinculante de las actuaciones de sostenibilidad recogidas en el Tomo IX,
 - o insuficiencia del Estudio Ambiental Estratégico por no evaluar alternativas razonables, incluida una moratoria viaria
- 3. Que el modelo técnico sería incoherente entre diagnóstico y actuaciones, al fijarse objetivos ambiciosos de aumento del transporte público mientras se prioriza la inversión viaria, y que los proyectos ferroviarios quedarían pospuestos indefinidamente
- 4. Que el Plan resultaría socialmente regresivo, al concentrar inversiones en los grandes corredores y no atender adecuadamente medianías, accesibilidad universal ni la perspectiva de género
- 5. Que se solicita, finalmente, la nulidad parcial del Plan, la repetición de la evaluación ambiental y la reprogramación completa de las inversiones, con una moratoria de nuevas infraestructuras viarias y el trasvase presupuestario hacia el transporte público

3.2.2 Análisis

a) Sobre la coherencia entre diagnóstico, modelo y programación

El PIMSIT parte de un diagnóstico que identifica la elevada dependencia del vehículo privado y fija como objetivo estructural un incremento sustancial de la cuota del transporte público. Este planteamiento se traduce en un modelo multimodal que combina actuaciones sobre la red viaria, con introducción de carriles BUS-VAO y gestión de la demanda, con una fuerte expansión de la oferta de transporte colectivo (el doble prácticamente), reordenación de servicios, tarificación integrada, movilidad rural y plataformas MaaS.

La alegación asocia automáticamente la inversión en infraestructura viaria con un refuerzo del vehículo privado. Sin embargo, una parte sustancial de las actuaciones viarias previstas se orienta a la implantación de carriles gestionados y plataformas preferentes para el transporte público y vehículos de alta ocupación, coherentes con los objetivos de cambio modal. Asimismo, el Plan incorpora proyecciones de emisiones y evaluación de escenarios para los horizontes 2035 y 2045, en los que se cuantifican los efectos combinados de electrificación de flotas, incremento del transporte colectivo y gestión de la demanda, por lo que no puede afirmarse que carezca de objetivos climáticos medibles.

b) Sobre la supuesta vulneración del PIOT

La alegación afirma que el PIOT obliga a plataformas exclusivas para transporte colectivo y que los carriles BUS-VAO de carácter tecnológico no cumplirían este mandato. El PIMSIT, sin embargo, plantea precisamente la jerarquización de corredores y la priorización del transporte público en los grandes ejes insulares mediante plataformas preferentes y sistemas de gestión avanzada, compatibles con las directrices del PIOT. La combinación de carriles segregados, tramos de prioridad dinámica y actuaciones complementarias responde a la complejidad física y territorial de determinados corredores y no supone una renuncia al principio de prioridad del transporte colectivo. No se aprecia, por tanto, contradicción directa con las determinaciones estructurales del PIOT.

c) Sobre el cumplimiento de la Ley 6/2022 de Cambio Climático

La alegación sostiene que la programación viaria incumple los artículos 48 y 49 de la Ley 6/2022. El PIMSIT integra dicha normativa como marco de referencia, incorpora objetivos explícitos de reducción de emisiones, electrificación progresiva de flotas públicas, promoción del vehículo cero emisiones, refuerzo del transporte colectivo y limitación del crecimiento de la movilidad motorizada privada mediante medidas de gestión de la demanda. La Ley no establece la prohibición absoluta de actuaciones viarias, sino la obligación de orientar las políticas hacia la descarbonización, objetivo que el PIMSIT aborda desde un enfoque combinado de infraestructuras, regulación y servicios.

d) Sobre el carácter vinculante del Tomo IX

El alegante interpreta el apartado 1.5 del Tomo IX como una “cláusula de escape” que dejaría sin eficacia las actuaciones de sostenibilidad. Debe precisarse que el Tomo IX forma parte de un documento de planificación estratégica insular y no de un instrumento de ordenación territorial aprobado al amparo directo de la legislación urbanística o de la Ley del Suelo, por lo que sus determinaciones no pueden tener, por definición, el mismo carácter normativo y vinculante que las propias de los planes territoriales o urbanísticos. Ello no implica una renuncia a la ejecución de las medidas propuestas, sino el reconocimiento del marco competencial, presupuestario y procedimental en el que deben desarrollarse, mediante los instrumentos sectoriales, territoriales y administrativos correspondientes.

Este planteamiento afecta por igual a todos los programas del Plan y exime a los viarios, y resulta coherente con la estructura del PIMSIT como instrumento estratégico de coordinación y programación.

e) Sobre la Evaluación Ambiental Estratégica y las alternativas

El Estudio Ambiental Estratégico analiza distintas alternativas de modelo territorial y de movilidad, incluida la alternativa cero, y evalúa comparativamente sus efectos ambientales. La alegación propone como única alternativa válida un escenario de moratoria viaria total y reasignación íntegra del presupuesto al transporte público. Dicha propuesta constituye una opción política legítima, pero no es exigible que la evaluación ambiental adopte exclusivamente ese enfoque cuando el Plan ha analizado un abanico razonable de escenarios técnicamente viables y coherentes con el marco competencial.

Además, los análisis efectuados en el marco del PIMSIT ponen de manifiesto que una moratoria generalizada de las actuaciones viarias no resulta viable en el contexto actual de la isla, fundamentalmente por dos razones:

- los elevados niveles de saturación que ya presentan determinados corredores estratégicos, que requieren actuaciones de gestión, reordenación y priorización para garantizar la funcionalidad básica del sistema, incluidos los servicios de transporte público;
- y la imposibilidad, en las condiciones actuales de capacidad de los corredores insulares y de configuración territorial, de que el transporte público pueda absorber por sí solo, en el corto y medio plazo, la totalidad de la demanda sin actuaciones complementarias sobre la red viaria.

En consecuencia, no se aprecia un defecto procedimental en la Evaluación Ambiental Estratégica ni una insuficiente consideración de alternativas razonables, al haberse optado por un modelo equilibrado que combina infraestructuras, regulación y servicios para avanzar de forma realista hacia los objetivos de sostenibilidad.

f) Sobre los proyectos ferroviarios

El PIMSIT mantiene la reserva estratégica para los corredores ferroviarios norte y sur, condicionando su ejecución a su madurez técnica, ambiental y financiera. Ello no supone utilizarlos como “coartada”, sino reconocer la incertidumbre real asociada a este tipo de infraestructuras de gran escala, mientras se impulsan soluciones intermedias como los carriles BUS-VAO estructurantes.

g) Sobre equidad territorial, accesibilidad y género

El Plan incorpora programas específicos para movilidad rural y transporte a la demanda, accesibilidad universal en nodos y flotas, y análisis de género en el diagnóstico, así como indicadores de seguimiento.

Si bien estos aspectos pueden reforzarse en fases de desarrollo y en los instrumentos municipales, no puede afirmarse que estén ausentes del PIMSIT ni que el modelo se limite a los grandes corredores metropolitanos.

3.2.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del contenido de la alegación y del análisis efectuado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT constituya un “plan de carreteras encubierto”, ya que el modelo propuesto responde a una lógica multimodal que combina actuaciones sobre la red viaria con medidas de gestión de la demanda, implantación de carriles BUS-VAO, refuerzo del transporte colectivo, reorganización de servicios, tarificación integrada, movilidad rural y plataformas MaaS, todo ello orientado a reducir la dependencia del vehículo privado y aumentar la cuota del transporte público. En este punto, la alegación se desestima.
2. No se aprecia vulneración de la jerarquía normativa respecto del PIOT, ya que el PIMSIT plantea la jerarquización de corredores y la priorización del transporte público en los grandes ejes insulares mediante plataformas preferentes y sistemas de gestión avanzada, compatibles con sus determinaciones estructurales y con la complejidad física y territorial de los corredores insulares. En este punto, la alegación se desestima.
3. Tampoco se aprecia incumplimiento de la Ley 6/2022, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias, ya que el PIMSIT la integra como marco de referencia, incorpora objetivos explícitos de reducción de emisiones, electrificación progresiva de flotas públicas, promoción del vehículo cero emisiones, refuerzo del transporte colectivo y medidas de gestión de la demanda orientadas a limitar el crecimiento de la movilidad motorizada privada. La citada ley no comporta una prohibición absoluta de actuaciones viarias, sino la obligación de orientar las políticas públicas hacia la descarbonización, objetivo que el Plan aborda desde un enfoque combinado de infraestructuras, regulación y servicios. En este punto, la alegación se desestima.
4. En relación con el carácter del Tomo IX, no puede acogerse la interpretación de que su contenido carezca de eficacia por su naturaleza no vinculante en sentido urbanístico, pues ello deriva precisamente del carácter estratégico del PIMSIT y del marco competencial, presupuestario y procedimental en el que deben desarrollarse posteriormente sus actuaciones mediante los instrumentos sectoriales, territoriales y administrativos que correspondan. En este punto, la alegación se desestima.
5. Tampoco se aprecia insuficiencia del Estudio Ambiental Estratégico, dado que el PIMSIT ha sido sometido a evaluación ambiental estratégica ordinaria con análisis de alternativas razonables, incluida la alternativa cero, sin que resulte exigible que la evaluación ambiental adopte necesariamente la opción

política defendida por el alegante, consistente en una moratoria viaria total y el trasvase íntegro del presupuesto al transporte público. En este punto, la alegación se desestima.

6. No se aprecia tampoco la incoherencia técnica alegada entre diagnóstico, objetivos y programación, ya que el Plan no identifica automáticamente la inversión viaria con el refuerzo del vehículo privado, sino que integra actuaciones viarias funcionalmente vinculadas a la mejora del sistema general de movilidad, incluyendo plataformas preferentes para el transporte público y vehículos de alta ocupación, junto con una expansión muy relevante de la oferta de transporte colectivo y medidas de regulación de la demanda. En este extremo, la alegación se desestima.
7. En relación con la supuesta falta de atención a la equidad territorial, la accesibilidad universal y la perspectiva de género, el análisis pone de manifiesto que el PIMSIT sí incorpora programas específicos de movilidad rural y transporte a la demanda, medidas de accesibilidad en nodos y flotas, así como la consideración de la perspectiva de género en el diagnóstico y en el seguimiento del Plan. Sin perjuicio de que estos aspectos puedan reforzarse en fases posteriores de desarrollo o en instrumentos municipales, no puede sostenerse que estén ausentes del Plan. En este punto, la alegación se desestima.
8. Finalmente, no procede acceder a la solicitud de nulidad parcial del Plan, repetición de la evaluación ambiental o reprogramación íntegra de las inversiones con moratoria general de nuevas infraestructuras viarias y trasvase completo de recursos al transporte público, por cuanto tal planteamiento responde a una opción legítima de política pública, pero no constituye una exigencia jurídica o técnica que invalide el modelo adoptado ni el procedimiento seguido. En este punto, la alegación se desestima.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse incompatibilidad sustantiva del PIMSIT con el marco normativo aplicable, incluida la Ley 6/2022, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias, ni insuficiencia del procedimiento de evaluación ambiental seguido, ni incoherencia determinante entre el diagnóstico, el modelo de ordenación y la programación de actuaciones, manteniéndose en sus términos el Documento para Aprobación Definitiva.

3.3 Demarcación de Santa Cruz de Tenerife del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (CICCP)

3.3.1 Exposición de contenidos

El Colegio valora positivamente el PIMSIT como una herramienta necesaria para afrontar los retos de movilidad de la isla y destaca la gravedad del diagnóstico de partida: elevado índice de motorización, fuerte dependencia del vehículo privado, concentración de viajes en los grandes corredores y escasa cuota del transporte público.

Desde este punto de partida, identifica una serie de ámbitos que considera clave para la transformación del modelo:

- Infraestructuras viarias: prioridad a los terceros carriles en la TF-1 y TF-5, variantes en Arona-Adeje y la vía exterior metropolitana, como base necesaria para implantar carriles BUS-VAO y mejorar la eficiencia del sistema, sometido a una alta demanda.
- Transporte colectivo: refuerzo de los carriles BUS-VAO, reordenación de la red, mejora de conexiones con aeropuertos, ampliación del tranvía hacia Tenerife Norte y desarrollo del tren del sur, así como implantación de aparcamientos disuasorios.
- Control del vehículo privado: regulación del aparcamiento urbano, políticas municipales de restricción del acceso, fomento de la movilidad activa y ejecución de los PMUS, además de planes de movilidad

específicos en grandes centros generadores de viajes, en aplicación de la Ley Canaria 6/2022 de Cambio Climático.

- Gobernanza: impulso del Consorcio Insular de Movilidad y refuerzo de la coordinación interadministrativa, incluyendo la gestión de la movilidad en espacios naturales protegidos.

El escrito concluye considerando que el PIMSIT es un documento ambicioso y adecuado, siempre que se implemente de forma real y coordinada, priorizando el trasvase modal desde el vehículo privado hacia el transporte colectivo

3.3.2 Análisis

a) Sobre la priorización de infraestructuras viarias y carriles BUS-VAO

Las actuaciones señaladas por el Colegio de ICCP: terceros carriles, variantes y ejes metropolitanos, se corresponden con corredores que el PIMSIT identifica como estructurantes y donde se concentran los mayores niveles de demanda. El Plan no plantea dichas ampliaciones como refuerzo indiscriminado del tráfico privado, sino especialmente como soporte para la implantación de carriles gestionados BUS-VAO, mejora de la fiabilidad del transporte público y aumento de la ocupación de los vehículos, en coherencia con el modelo multimodal adoptado.

b) Sobre el refuerzo del transporte colectivo y los proyectos ferroviarios

El PIMSIT recoge la ampliación de la oferta de transporte público, la reorganización de redes urbanas e interurbanas, la conexión con aeropuertos, la implantación de intercambiadores y aparcamientos disuasorios, así como la reserva estratégica para corredores ferroviarios norte y sur. La programación de infraestructuras ferroviarias de gran escala se condiciona, no obstante, a su grado de madurez técnica, ambiental y/o financiera, manteniendo su compatibilidad con el modelo sin incorporarlas como actuaciones priorizadas en ausencia de avances administrativos suficientes.

c) Sobre la regulación del vehículo privado y el papel municipal

Las medidas de control del estacionamiento, restricción de accesos y fomento de modos activos señaladas por el Colegio forman parte del enfoque del PIMSIT, que atribuye un papel central a los municipios mediante la ejecución de los PMUS y la implantación de planes de movilidad en centros generadores. El Plan, como instrumento insular, no sustituye a dichos documentos, pero sí los integra en una estrategia común orientada al cambio modal y a la reducción de la dependencia del vehículo privado.

d) Sobre la gobernanza y la coordinación interadministrativa

La creación de un Consorcio Insular de Movilidad y el refuerzo de los mecanismos de coordinación entre administraciones y operadores se encuentran alineados con los principios del PIMSIT en materia de gobernanza, integración tarifaria y gestión conjunta del sistema. Asimismo, el Plan incorpora actuaciones específicas para la movilidad en espacios naturales protegidos, que requieren precisamente esa cooperación interadministrativa señalada en la alegación

3.3.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del escrito presentado y del análisis realizado, se concluye que:

1. Las consideraciones formuladas por la Demarcación de Santa Cruz de Tenerife del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos resultan, en términos generales, coincidentes con el enfoque del PIMSIT, al respaldar la necesidad de un modelo multimodal que combine actuaciones viarias estructurantes, carriles BUS-VAO, refuerzo del transporte colectivo, regulación del vehículo privado y mejora de la gobernanza insular. En este punto, no procede una estimación en sentido propio, por cuanto tales planteamientos ya formaban parte del documento de aprobación inicial.

2. En relación con la priorización de terceros carriles, variantes y ejes metropolitanos como soporte para la implantación de carriles BUS-VAO y la mejora de la eficiencia del sistema, se concluye que dichas actuaciones ya se encontraban recogidas en el PIMSIT y responden a corredores que el Plan identifica como estructurantes, por lo que esta observación debe entenderse ya atendida en el documento de aprobación inicial. En este punto, la alegación se desestima, al no dar lugar a una modificación específica de la propuesta final.
3. En cuanto al refuerzo del transporte colectivo, la mejora de conexiones con aeropuertos, la ampliación del tranvía, la implantación de aparcamientos disuasorios y la consideración estratégica de los corredores ferroviarios, se concluye igualmente que tales elementos ya estaban integrados en el modelo de ordenación y en la programación del PIMSIT, sin que la alegación haya determinado una alteración concreta de su contenido en la propuesta final. En este punto, la alegación se desestima, al tratarse de aspectos ya contemplados en el documento sometido a información pública.
4. Respecto de la regulación del vehículo privado, la ejecución de PMUS y la elaboración de planes de transporte en grandes centros generadores de viajes, el análisis pone de manifiesto que el PIMSIT ya incorpora actuaciones específicas en esta materia, incluyendo la previsión de planes de transporte para polígonos industriales y grandes centros generadores de viajes, así como medidas de apoyo a la movilidad sostenible en cumplimiento de la Ley 6/2022. En este punto, la alegación se desestima, por encontrarse ya atendida en el documento de aprobación inicial.
5. En relación con la gobernanza y la coordinación interadministrativa, se concluye que el PIMSIT ya contempla la creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife y, asimismo, incorpora actuaciones específicas para la movilidad en Espacios Naturales Protegidos, por lo que tampoco en este extremo se aprecia una modificación introducida en la propuesta final como consecuencia directa de la alegación. En este punto, la alegación se desestima.

En todo caso, procede dejar constancia de la valoración positiva del escrito presentado, por cuanto expresa un apoyo general al enfoque del PIMSIT, a su carácter multimodal y a sus principales líneas estratégicas, sin que de ello se derive la necesidad de introducir cambios concretos adicionales en el Documento para aprobación definitiva. En consecuencia, la alegación se desestima, al tratarse de un escrito sustancialmente favorable y alineado con los criterios, actuaciones y líneas estratégicas ya recogidos en el documento de aprobación inicial, si bien se valora positivamente el apoyo general manifestado al enfoque del PIMSIT, sin que ello dé lugar a modificaciones específicas en la propuesta final.

4 PARTICULARES

4.1 Asociaciones vecinales de Valle de Guerra (La Laguna)

A continuación, se formula la respuesta completa a la alegación Asociaciones vecinales de Valle de Guerra, La Laguna), cuyas entidades firmantes son:

- Asociación de Mayores El Apio
- Asociación Plataforma Pueblo Unido
- Asociación Juvenil El Tarajal

4.1.1 Exposición de contenidos

Las asociaciones firmantes describen la situación de Valle de Guerra como un ámbito con elevada vulnerabilidad socioeconómica y fuerte dependencia del vehículo privado, agravada por:

- deficiencias en la cobertura y frecuencia del transporte público,
- tiempos de viaje elevados en las líneas 051 y 057 hacia La Laguna, frente a los desplazamientos en coche,
- escasa oferta de la línea 224, con pocos servicios diarios y recorrido poco competitivo,
- alejamiento de numerosos barrios respecto a las paradas de guagua y ausencia de servicio de taxi en la comarca,
- dificultades para personas mayores, jóvenes y población sin vehículo propio
- problemas de estacionamiento y efectos ambientales derivados del uso intensivo del automóvil.

El escrito reconoce expresamente que el PIMSIT identifica estas carencias y aporta información diagnóstica relevante sobre la movilidad en la isla y en la comarca nordeste, destacando la previsión de proyectos de transporte a la demanda como instrumento para atender núcleos dispersos y población envejecida, conforme a la Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte por Carretera en Canarias

Finalmente, se solicita:

- Mejora efectiva de las líneas de guagua existentes (frecuencias, tiempos de viaje y calidad del servicio).
- Priorización de Valle de Guerra en la implantación del transporte a la demanda. Utilizar este ámbito como experiencia piloto extrapolable a otros núcleos similares.
- Refuerzo progresivo del transporte público como herramienta de cohesión social.
- Mejora de infraestructuras para movilidad activa (incluida la posibilidad de carriles bici).

4.1.2 Análisis

El PIMSIT identifica los ámbitos rurales y periurbanos con baja densidad, muchos con población envejecida, como prioritarios para la implantación de soluciones flexibles de movilidad, entre ellas el transporte a la demanda, la mejora de la conectividad con la red troncal de guaguas y el refuerzo de la accesibilidad.

Tal y como reconoce la propia alegación, Valle de Guerra se sitúa dentro de los ámbitos metropolitanos donde el Plan detecta estas problemáticas y, en consecuencia, figura entre las zonas preferentes para la implantación

de proyectos de transporte a la demanda, extremo que se recoge en la cartografía incluida en el escrito presentado.

El Plan, como instrumento estratégico de ámbito insular, no define propuestas concretas de trazado u horarios de líneas específicas, ni el diseño de carriles bici en carreteras determinadas, por corresponder tales determinaciones a los planes municipales (PMUS), a los contratos-programa con los operadores y a los estudios técnicos de explotación.

No obstante, las peticiones formuladas se alinean con las líneas estratégicas del PIMSIT en materia de:

- refuerzo del transporte público
- implantación progresiva del transporte a la demanda en ámbitos de escasa rentabilidad para el operador
- mejora de la accesibilidad universal
- reducción de la dependencia del vehículo privado
- fomento de la movilidad activa en coordinación con los municipios.

El PIMSIT prevé que la implantación del transporte a la demanda se desarrolle por comarcas, priorizando las zonas de implantación preferente, especialmente áreas rurales de medianías y periurbanas con baja densidad de población o menor cobertura de transporte público, conforme a los mapas y estudios del Plan, y adaptando el servicio a las necesidades específicas que se determinen en el análisis de cada comarca, en coordinación con las administraciones implicadas. Por tanto, la alegación no pone de manifiesto contradicciones con el Modelo de Ordenación del PIMSIT, sino que refuerza la necesidad de aplicar en este ámbito las medidas que ya se contemplan a escala insular.

4.1.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista de la alegación formulada y del análisis realizado, se concluye que:

1. El PIMSIT reconoce la problemática descrita para ámbitos como Valle de Guerra, caracterizados por una elevada dependencia del vehículo privado, déficits de cobertura de transporte público y especiales dificultades de accesibilidad para población mayor, joven o sin vehículo propio. En este sentido, el Plan identifica este tipo de ámbitos rurales y periurbanos de baja densidad como prioritarios para la implantación de soluciones flexibles de movilidad. La solicitud de priorizar Valle de Guerra en la implantación del transporte a la demanda resulta coherente con el modelo del PIMSIT, pero no constituye una incorporación nueva derivada de la alegación, en la medida en que el documento de aprobación inicial ya contemplaba la implantación progresiva del transporte a la demanda por comarcas, con prioridad para áreas rurales de medianías y periurbanas con baja densidad o menor cobertura de transporte público, entre las que se encuadra este ámbito. En este punto, la alegación se desestima, al tratarse de una cuestión ya atendida en el documento sometido a información pública.
2. Las peticiones relativas a la mejora concreta de frecuencias, horarios, tiempos de viaje y calidad de servicio de líneas determinadas, así como al diseño específico de infraestructuras de movilidad activa, exceden el nivel de definición propio de un plan insular estratégico y corresponden a los instrumentos de desarrollo, a la planificación municipal, a los contratos-programa con los operadores y a los estudios técnicos de explotación. En este punto, la alegación se desestima.
3. No obstante, procede dejar constancia de que las demandas formuladas por las asociaciones resultan plenamente alineadas con los objetivos del PIMSIT en materia de cohesión social y territorial, refuerzo del transporte público, implantación progresiva del transporte a la demanda, mejora de la accesibilidad universal y fomento de la movilidad activa en coordinación con los municipios.

4. En consecuencia, la alegación no pone de manifiesto contradicciones con el Modelo de Ordenación del PIMSIT, sino que refuerza la conveniencia de aplicar en este ámbito las medidas ya previstas a escala insular, sin que ello dé lugar a modificaciones específicas en la propuesta final.

En consecuencia, la alegación se desestima, al tratarse de un escrito sustancialmente coherente con los objetivos y programas ya recogidos en el documento de aprobación inicial, si bien se valora positivamente que refuerce la necesidad de impulsar en ámbitos como Valle de Guerra las medidas previstas por el PIMSIT en materia de transporte a la demanda, accesibilidad y cohesión territorial, sin que ello dé lugar a cambios concretos adicionales en el Documento para aprobación definitiva.

4.2 Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico”

4.2.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido

4.2.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurren las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia.

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.2.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado, el refuerzo del transporte público estructurante, la implantación de carriles BUS-VAO, la intermodalidad, el transporte a la demanda y la movilidad activa. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las consideraciones relativas a la variable energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y a la necesidad de una movilidad menos dependiente del automóvil quedan integradas en el diagnóstico, en los escenarios y en la lógica general del Plan, si bien su desarrollo pormenorizado corresponde también a otros instrumentos territoriales, urbanísticos y sectoriales competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La solicitud de descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua no resulta compatible con el Modelo de Ordenación adoptado, en la medida en que el PIMSIT considera los corredores ferroviarios como reservas estratégicas de largo plazo, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo principal recaiga sobre la red de guaguas, los carriles BUS-VAO y la mejora del transporte colectivo. En este punto, la alegación se desestima.

4. Tampoco procede acceder a la petición de suspensión generalizada de nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias ni a la redefinición del modelo insular sobre la base de una intervención territorial mínima, por cuanto tales propuestas no se consideran compatibles con los análisis técnicos, funcionales y ambientales que justifican el Modelo de Ordenación aprobado inicialmente. En este punto, la alegación se desestima.
5. En relación con las propuestas de impulso del transporte colectivo corporativo, la movilidad activa, el coche compartido y otras medidas de racionalización de desplazamientos, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el PIMSIT, por lo que no cabe entender que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos. En este punto, la alegación se desestima, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial.
6. Asimismo, la propuesta de gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una posible opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación, por lo que tampoco procede su incorporación en los términos solicitados. En este punto, la alegación se desestima.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.3 Asociación de Vecinos Afectados por Planes Urbanísticos Orillas de Las Pedreras (AVAOP)

Esta alegación reproduce sustancialmente el mismo contenido, argumentos y solicitudes formuladas por la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico” en el escrito ya analizado anteriormente.

4.3.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido

4.3.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurran las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.3.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo realmente alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en análisis de escenarios, alternativas y evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la variable energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y a la necesidad de una movilidad menos dependiente del automóvil se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente apoyado en la guagua, no se considera compatible con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, ni con la consideración de los sistemas ferroviarios como reservas estratégicas dentro del modelo insular. En este punto, la alegación se desestima.
4. En relación con las propuestas de impulso de la movilidad activa, el coche compartido, el teletrabajo, la racionalización de desplazamientos y el refuerzo del transporte colectivo corporativo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el PIMSIT, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos. En este punto, la alegación se desestima, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial.
5. Asimismo, la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una posible opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación, por lo que tampoco procede su incorporación en los términos solicitados. En este punto, la alegación se desestima.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.4 Asociación RODEO – Investigación en Modelos de Gestión de Masas Forestales

Esta alegación presentada por la Asociación Rodeo, investigación en modelos de gestión de masas forestales reproduce de forma prácticamente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en otras alegaciones de particulares ya analizadas anteriormente, en especial la de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico”.

4.4.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo

intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido

4.4.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurren las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia.

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.4.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la transición energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y al planeamiento urbanístico se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente basado en la guagua, no se considera compatible con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.
4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación. En este punto, la alegación se desestima.
5. En relación con las propuestas de movilidad activa, coche compartido, teletrabajo y refuerzo del transporte colectivo corporativo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos. En este punto, la alegación se desestima, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.5 Asociación Unión de Mayores Las Viñas

Esta alegación presentada por la Asociación Unión de Mayores Las Viñas reproduce de forma sustancialmente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en otras alegaciones de particulares ya analizadas anteriormente, en especial la de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico”.

4.5.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido.

4.5.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.

- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de

disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurren las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.5.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en análisis de escenarios, alternativas y evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la transición energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y a la relación entre movilidad y modelo urbanístico se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente apoyado en la guagua, no se considera compatible con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo principal recaiga sobre la red de guaguas, los carriles BUS-VAO y la mejora del transporte colectivo. En este punto, la alegación se desestima.
4. En relación con las propuestas de impulso de la movilidad activa, el coche compartido, el teletrabajo, la racionalización de desplazamientos y el refuerzo del transporte colectivo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el PIMSIT, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos. En este punto, la alegación se desestima, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial.

5. Asimismo, la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una posible opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación, por lo que tampoco procede su incorporación en los términos solicitados. En este punto, la alegación se desestima.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

En consecuencia, no procede introducir modificaciones en el Modelo de Ordenación ni en el Programa de Actuaciones derivadas de esta alegación que se desestima.

4.6 Asociación de Medio Ambiente Geneto Verde de San Miguel de Geneto

Esta alegación presentada por la Asociación De Medio Ambiente Geneto Verde De San Miguel De Geneto reproduce de forma sustancialmente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en otras alegaciones de particulares ya analizadas anteriormente, en particular la de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico”.

4.6.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.

- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido.

4.6.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurren las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.6.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo realmente alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la transición energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y al planeamiento urbanístico se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan,

correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.

3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente basado en la guagua, no se considera compatible con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.
4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una posible opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación, por lo que tampoco procede su incorporación en los términos solicitados. En este punto, la alegación se desestima.
5. En relación con las propuestas de movilidad activa, coche compartido y refuerzo del transporte colectivo corporativo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos. En este punto, la alegación se desestima, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.7 Asociación de Vecinos Unión Cultural de San Miguel de Geneto

Esta alegación presentada por la Asociación de vecinos Unión Cultural de San Miguel de Geneto reproduce de forma prácticamente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en otras alegaciones de particulares ya analizadas anteriormente, en particular la de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico”.

4.7.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido

4.7.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurren las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.7.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la transición energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y al planeamiento urbanístico se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente basado en la guagua, no se considera compatible con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.
4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación. En este punto, la alegación se desestima.
5. En relación con las propuestas de movilidad activa, coche compartido, teletrabajo y refuerzo del transporte colectivo corporativo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos. En este punto, la alegación se desestima, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.8 Federación de Asociaciones Los Menceyes

Esta alegación presentada por la Federación de Asociaciones Los Menceyes reproduce de forma prácticamente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en otras alegaciones de particulares ya analizadas anteriormente, en particular la de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico”.

4.8.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el

automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido

4.8.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente

planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurran las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.8.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la transición energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y al planeamiento urbanístico se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente basado en la guagua, no se considera compatible con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.
4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación. En este punto, la alegación se desestima.
5. En relación con las propuestas de movilidad activa, coche compartido, teletrabajo y refuerzo del transporte colectivo corporativo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos. En este punto, la alegación se desestima, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.9 Asociación de Vecinos Octubre 1953 de San Luis Gonzaga de Taco

Esta alegación presentada por la Asociación de Vecinos Octubre 1953 de San Luis Gonzaga de Taco reproduce de forma prácticamente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en alegaciones de particulares ya analizadas anteriormente, en particular la de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico.

4.9.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido

4.9.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la

flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurren las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.9.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la transición energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y al planeamiento urbanístico se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente basado en la guagua, no se considera compatible con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.
4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación. En este punto, la alegación se desestima.
5. En relación con las propuestas de movilidad activa, coche compartido, teletrabajo y refuerzo del transporte colectivo corporativo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos. En este punto, la alegación se desestima, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que

varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.10 Asociación Cultural AGRARTE

Esta alegación presentada por la Asociación Cultural Agrarte reproduce de forma prácticamente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en alegaciones de particulares ya analizadas anteriormente, en particular la de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico.

4.10.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido

4.10.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado

- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurran las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia.

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.10.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la transición energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y al planeamiento urbanístico se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente basado en la guagua, no se considera compatible con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.
4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación. En este punto, la alegación se desestima.

5. En relación con las propuestas de movilidad activa, coche compartido, teletrabajo y refuerzo del transporte colectivo corporativo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos. En este punto, la alegación se desestima, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.11 Joaquín Galera Gaspar

4.11.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores.

La alegación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostiene que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras. Por el mismo motivo señala también las infraestructuras ferroviarias.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la alegación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles)
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- que se estudien propuestas de soterramiento de la TF-5 a su paso por La Laguna para generar una rambla urbana, la conexión TF-5 – TF-1 bajo Montaña de Taco y un tercer carril entre Los Realejos e Icod.
- que se considere un modelo de transporte público basado solo en guaguas
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido y teletrabajo

4.11.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurren las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

i) Sobre propuestas concretas ilustradas gráficamente (TF-5 soterrada en La Laguna, conexión TF-5-TF-1 bajo Montaña de Taco y tercer carril entre Los Realejos e Icod)

El escrito incorpora material gráfico con propuestas de soterramiento de la TF-5 a su paso por La Laguna para generar una rambla urbana, una conexión directa entre la TF-5 y la TF-1 bajo el ámbito de Montaña de Taco y la implantación de un tercer carril entre Los Realejos e Icod.

En relación con el soterramiento de la TF-5 en ámbito urbano, se reconoce que se trata de una tipología de intervención urbana que, desde el punto de vista conceptual, puede resultar adecuada para mejorar la integración paisajística y la calidad del espacio público uniendo ambas márgenes de la Laguna. No obstante, una actuación de esta magnitud exigiría necesariamente la definición previa de alternativas viarias de gran capacidad durante la fase de obras, como variantes o desvíos provisionales, que garanticen la funcionalidad del corredor metropolitano, extremo que no se desarrolla en la documentación aportada. Dada la condición estructurante de la TF-5 en la movilidad insular, la viabilidad de una operación de este tipo requeriría la ejecución de la variante, que si se prevé en el modelo de ordenación. En este sentido, aun cuando la transformación de la actual TF-5 en eje urbano constituye una oportunidad estratégica ligada a la ejecución de una variante, dicha operación quedaría fuera del horizonte temporal propio del PMUS municipal y del marco

operativo inmediato del PIMSIT, sin perjuicio de que pueda valorarse en fases posteriores de planificación territorial y de proyecto.

Respecto a la propuesta de conexión TF-5-TF-1 bajo Montaña de Taco, el diagnóstico del PIMSIT no identifica disfunciones estructurales del sistema que requieran una nueva conexión directa de estas características para su resolución. La incorporación de una infraestructura de este tipo implicaría una alteración relevante de la red principal y exigiría una justificación funcional y territorial específica que no se desprende de los análisis realizados en el Plan, por lo que no se considera procedente su incorporación en el Modelo de Ordenación.

En cuanto a la implantación de un tercer carril entre Los Realejos e Icod, el PIMSIT ya contempla la necesidad de incrementar la capacidad del corredor insular en este tramo dentro de su enfoque de gestión de la congestión y mejora de la funcionalidad de los ejes estructurantes. Por tanto, la cuestión planteada se encuentra ya integrada en la lógica general del Plan.

En consecuencia, no se considera que se modifique el modelo de ordenación planteado.

4.11.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista de la alegación formulada y del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo realmente alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas al planeamiento urbanístico, al crecimiento territorial y a la transición energética se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La consideración de los sistemas ferroviarios como reservas estratégicas dentro del modelo insular responde a la planificación sectorial vigente y a los análisis de demanda a largo plazo contenidos en la Memoria de Ordenación, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.
4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una posible opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación. En este punto, la alegación se desestima.
5. Las solicitudes de suspensión generalizada de infraestructuras viarias o ferroviarias y de adopción de un modelo exclusivamente basado en la guagua no se consideran compatibles con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado. Asimismo, varias de las medidas propuestas, tales como la movilidad activa, el coche compartido y el refuerzo del transporte colectivo corporativo, ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos. En este punto, la alegación se desestima.
6. Respecto de las propuestas gráficas concretas incorporadas en el escrito, se concluye que la eventual transformación urbana de la TF-5 a su paso por La Laguna mediante soterramiento puede reconocerse como una hipótesis urbanística del máximo interés, especialmente por la oportunidad de recuperación de un espacio público para el uso ciudadano, pero esta ligada, en su caso, a la ejecución previa de la variante exterior, y su análisis detallado excede del horizonte operativo inmediato del PIMSIT y deberá

valorarse, en su caso, en fases posteriores mediante los instrumentos territoriales y proyectos competentes. Por su parte, la conexión TF-5-TF-1 bajo Montaña de Taco no se considera necesaria a la vista del diagnóstico del Plan, y el refuerzo de capacidad entre Los Realejos e Icod se entiende ya integrado en la estrategia general del corredor. En este punto, la alegación se desestima.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de dejar constancia de que determinadas hipótesis urbanas de largo plazo, como la eventual recuperación de la TF-5 en La Laguna tras la ejecución de la variante, podrán valorarse en fases posteriores mediante los instrumentos territoriales y proyectos que resulten competentes.

4.12 Joaquín Galera Gaspar (Colectivo por una movilidad sostenible)

Esta alegación presentada por la D. Joaquín Galera Gaspar en nombre del Colectivo por una movilidad sostenible Asociación reproduce de forma prácticamente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en la alegación de D. Joaquín Galera Gaspar ya analizadas anteriormente, con la única diferencia de no aportar material gráfico.

4.12.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores.

La alegación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostiene que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras. Por el mismo motivo señala también las infraestructuras ferroviarias.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la alegación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles)
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- que se estudien propuestas de soterramiento de la TF-5 a su paso por La Laguna para generar una rambla urbana, la conexión TF-5 – TF-1 bajo Montaña de Taco y un tercer carril entre Los Realejos e Icod.

- que se considere un modelo de transporte público basado solo en guaguas
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido y teletrabajo

4.12.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurren las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

i) Sobre propuestas concretas ilustradas gráficamente (TF-5 soterrada en La Laguna, conexión TF-5-TF-1 bajo Montaña de Taco y tercer carril entre Los Realejos e Icod)

El escrito solicita se consideren propuestas de soterramiento de la TF-5 a su paso por La Laguna para generar una rambla urbana, una conexión directa entre la TF-5 y la TF-1 bajo el ámbito de Montaña de Taco y la implantación de un tercer carril entre Los Realejos e Icod.

En relación con el soterramiento de la TF-5 en ámbito urbano, se reconoce que se trata de una tipología de intervención urbana que, desde el punto de vista conceptual, puede resultar adecuada para mejorar la integración paisajística y la calidad del espacio público uniendo ambas márgenes de la Laguna. No obstante, una actuación de esta magnitud exigiría necesariamente la definición previa de alternativas viarias de gran

capacidad durante la fase de obras, como variantes o desvíos provisionales, que garanticen la funcionalidad del corredor metropolitano, extremo que no se desarrolla en la documentación aportada. Dada la condición estructurante de la TF-5 en la movilidad insular, la viabilidad de una operación de este tipo requeriría la ejecución de la variante, que si se prevé en el modelo de ordenación. En este sentido, aun cuando la transformación de la actual TF-5 en eje urbano constituye una oportunidad estratégica ligada a la ejecución de una variante, dicha operación quedaría fuera del horizonte temporal propio del PMUS municipal y del marco operativo inmediato del PIMSIT, sin perjuicio de que pueda valorarse en fases posteriores de planificación territorial y de proyecto.

Respecto a la propuesta de conexión TF-5-TF-1 bajo Montaña de Taco, el diagnóstico del PIMSIT no identifica disfunciones estructurales del sistema que requieran una nueva conexión directa de estas características para su resolución. La incorporación de una infraestructura de este tipo implicaría una alteración relevante de la red principal y exigiría una justificación funcional y territorial específica que no se desprende de los análisis realizados en el Plan, por lo que no se considera procedente su incorporación en el Modelo de Ordenación.

En cuanto a la implantación de un tercer carril entre Los Realejos e Icod, el PIMSIT ya contempla la necesidad de incrementar la capacidad del corredor insular en este tramo dentro de su enfoque de gestión de la congestión y mejora de la funcionalidad de los ejes estructurantes. Por tanto, la cuestión planteada se encuentra ya integrada en la lógica general del Plan.

En consecuencia, no se considera que se modifique el modelo de ordenación planteado.

4.12.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista de la alegación formulada y del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo realmente alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas al planeamiento urbanístico, al crecimiento territorial y a la transición energética se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La consideración de los sistemas ferroviarios como reservas estratégicas dentro del modelo insular responde a la planificación sectorial vigente y a los análisis de demanda a largo plazo contenidos en la Memoria de Ordenación, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.
4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una posible opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación. En este punto, la alegación se desestima.
5. Las solicitudes de suspensión generalizada de infraestructuras viarias o ferroviarias y de adopción de un modelo exclusivamente basado en la guagua no se consideran compatibles con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado. Asimismo, varias de las medidas propuestas, tales como la movilidad activa, el coche compartido y el refuerzo del transporte colectivo corporativo, ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una

modificación específica del documento final en estos extremos. En este punto, la alegación se desestima.

6. Respecto de las propuestas gráficas concretas incorporadas en el escrito, se concluye que la eventual transformación urbana de la TF-5 a su paso por La Laguna mediante soterramiento puede reconocerse como una hipótesis urbanística de gran interés pero a largo plazo ligada, en su caso, a la ejecución previa de la variante exterior, cuyo análisis detallado excede del horizonte operativo inmediato del PIMSIT y deberá valorarse, en su caso, en fases posteriores mediante los instrumentos territoriales y proyectos competentes. Por su parte, la conexión TF-5-TF-1 bajo Montaña de Taco no se considera necesaria a la vista del diagnóstico del Plan, y el refuerzo de capacidad entre Los Realejos e Icod se entiende ya integrado en la estrategia general del corredor. En este punto, la alegación se desestima.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de dejar constancia de que determinadas hipótesis urbanas de largo plazo, como la eventual recuperación de la TF-5 en La Laguna tras la ejecución de la variante, se consideran de gran interés y deberán valorarse en fases posteriores mediante los instrumentos territoriales y proyectos que resulten competentes.

4.13 Asociación Sociocultural CONFUSA Solidaria

Esta alegación presentada por la Asociación Sociocultural CONFUSA Solidaria reproduce de forma prácticamente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en alegaciones de particulares ya analizadas anteriormente, en particular la de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico.

4.13.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;

- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido

4.13.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo,

no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurren las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.13.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo realmente alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la

- demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la transición energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y al planeamiento urbanístico se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
 3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente basado en la guagua, no se considera compatible con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.
 4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una posible opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación, por lo que tampoco procede su incorporación en los términos solicitados. En este punto, la alegación se desestima.
 5. En relación con las propuestas de movilidad activa, coche compartido, teletrabajo y refuerzo del transporte colectivo corporativo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial. En este punto, la alegación se desestima.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.14 Asociación Comisión de Fiestas de La Santa Cruz de Ofra–Las Mantecas

Esta alegación presentada por la Asociación Comisión de Fiestas de la Santa Cruz de Ofra-Las Mantecas reproduce de forma prácticamente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en alegaciones de particulares ya analizadas anteriormente, en particular la de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico.

4.14.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

- El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.
- En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.
- En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.
- Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:
- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
 - descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
 - paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
 - redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
 - promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido

4.14.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

- El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:
- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
 - un refuerzo importante del transporte público estructurante
 - la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
 - la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
 - la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

- El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.
- La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso

comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurran las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.14.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo realmente alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la transición energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y al planeamiento urbanístico se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente basado en la guagua, no se considera compatible con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.
4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una posible opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación, por lo que tampoco procede su incorporación en los términos solicitados. En este punto, la alegación se desestima.
5. En relación con las propuestas de movilidad activa, coche compartido, teletrabajo y refuerzo del transporte colectivo corporativo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial. En este punto, la alegación se desestima.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.15 Federación de Asociaciones La Cuesta–Argujón “FALCA”

Esta alegación presentada por la Federación de Asociaciones La Cuesta–Argujón “FALCA” reproduce de forma prácticamente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en alegaciones de particulares ya analizadas anteriormente, en particular la de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico.

4.15.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido

4.15.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la

flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurran las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.15.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo realmente alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la transición energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y al planeamiento urbanístico se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente basado en la guagua, no se considera compatible con los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.
4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una posible opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación, por lo que tampoco procede su incorporación en los términos solicitados. En este punto, la alegación se desestima.
5. En relación con las propuestas de movilidad activa, coche compartido, teletrabajo y refuerzo del transporte colectivo corporativo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial. En este punto, la alegación se desestima.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias

de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.16 Asociación en Defensa de la Publicidad, el Marketing Digital y de los Artistas Canarios

Esta alegación presentada por la Asociación en Defensa de la Publicidad, el Marketing Digital y de los Artistas Canarios reproduce de forma prácticamente idéntica los argumentos, estructura y solicitudes formulados en alegaciones de particulares ya analizadas anteriormente, en particular la de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico.

4.16.1 Exposición de contenidos

El documento parte de la idea de que el Plan no construye un modelo realmente nuevo, sino que consolida una cartera de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias procedentes de planificaciones anteriores. Desde esa premisa, consideran que el PIMSIT mantiene una lógica continuista basada en grandes obras, consumo intensivo de territorio y elevado gasto público, sin que exista garantía suficiente de que se alcancen los objetivos de sostenibilidad declarados.

Uno de los ejes más relevantes del escrito es la variable energética. La asociación introduce referencias a informes de la Agencia Internacional de la Energía para advertir de una previsible reducción en la disponibilidad de combustibles fósiles en las próximas décadas. A partir de ello, sostienen que el actual modelo basado en el automóvil puede volverse estructuralmente inviable, y que el PIMSIT debería haber integrado mejor este escenario antes de comprometer grandes inversiones en nuevas infraestructuras.

El documento también cuestiona los impactos económicos, ambientales y territoriales de las actuaciones previstas, subrayando su elevado coste, su afección sobre el paisaje y el territorio insular y su posible incompatibilidad con un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.

En paralelo, introduce una reflexión más amplia sobre el modelo territorial de Tenerife, aportando datos de crecimiento poblacional, presión turística y expansión urbanística para sostener que la movilidad no puede planificarse de forma aislada del modelo de desarrollo.

En la parte propositiva, el escrito solicita una reformulación profunda del enfoque del Plan, apostando por un modelo de menor intervención territorial y menor dependencia de grandes infraestructuras.

Sobre esta base, la Asociación solicita, entre otras cuestiones:

- frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- descartar de forma definitiva los proyectos ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua;
- paralizar ampliaciones viarias concretas (terceros carriles, variantes, túneles);
- redefinir el modelo insular hacia criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad generalizada del transporte público y el impulso masivo de la movilidad activa y del coche compartido.

4.16.2 Análisis

a) Sobre la existencia de un modelo alternativo de movilidad

El PIMSIT no se limita a un ejercicio descriptivo, sino que analiza escenarios de modelo territorial y alternativas de movilidad en su Estudio Ambiental Estratégico, incluida la alternativa cero, y selecciona un Modelo de Ordenación basado en:

- la reducción progresiva de la cuota del vehículo privado
- un refuerzo importante del transporte público estructurante
- la implantación de carriles BUS-VAO y su adaptación al tren.
- la intermodalidad mediante intercambiadores y aparcamientos disuasorios,
- la gestión de la demanda y la movilidad activa.

Por tanto, no es correcta la afirmación de que el Plan carezca de propuesta estratégica propia.

b) Sobre la cuestión energética y la descarbonización

El PIMSIT incorpora escenarios de reducción de emisiones y transición energética en los horizontes 2035 y 2045, ligados a la electrificación progresiva de flotas públicas y privadas, impulso del transporte colectivo, políticas de tarificación e intermodalidad, reducción de la dependencia del automóvil, fomento de la movilidad activa.

La referencia a escenarios globales de declive de producción de petróleo no invalida el enfoque del Plan, que se alinea con los compromisos climáticos vigentes y con la transición energética prevista en la planificación estatal y autonómica.

c) Sobre los costes e impactos ambientales de las infraestructuras

Las grandes actuaciones viarias y ferroviarias incluidas en el PIMSIT han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica y análisis multicriterio. El Plan no asume automáticamente todas las infraestructuras históricamente planteadas, sino que selecciona únicamente aquellas integradas en su horizonte temporal tras un proceso comparativo. Asimismo, el Estudio Ambiental Estratégico identifica impactos, medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior, que deberán concretarse en la evaluación ambiental de los instrumentos sectoriales y proyectos constructivos.

d) Sobre la petición de una moratoria general de infraestructuras

La alegación propone la suspensión total de proyectos viarios y ferroviarios y la reasignación íntegra del presupuesto al transporte público.

Se trata de una opción legítima desde el debate político y social, pero no es exigible como único escenario en una evaluación ambiental estratégica, que debe analizar un abanico razonable de alternativas técnicamente viables dentro del marco competencial.

Los análisis del PIMSIT muestran que, dado el crecimiento poblacional, las condiciones actuales de saturación de los principales corredores y la limitada competitividad del transporte público sin infraestructuras de apoyo, no resulta viable una eliminación completa de las actuaciones viarias estructurantes sin comprometer el funcionamiento del sistema insular.

e) Sobre el planeamiento urbanístico y el crecimiento poblacional

El PIMSIT toma como base los escenarios demográficos y de actividad económica oficiales y los integra en sus modelos de movilidad. No sustituye al planeamiento urbanístico municipal ni a la ordenación territorial, pero sí incorpora dichos escenarios para evaluar demandas futuras y definir un modelo de transporte coherente a escala insular.

La revisión del modelo territorial y de las previsiones de crecimiento urbanístico corresponde a los instrumentos de ordenación urbanística y territorial competentes, si bien el PIMSIT aboga expresamente por un desarrollo territorial orientado al transporte público y a la movilidad sostenible, en coordinación con dichos instrumentos.

f) Sobre la exclusión de los sistemas ferroviarios y la apuesta exclusiva por la guagua

La alegación propone descartar de forma definitiva los sistemas ferroviarios y apostar exclusivamente por la guagua como solución estructural.

La Memoria de Ordenación del PIMSIT justifica la consideración de los corredores ferroviarios sur y, eventualmente el norte, como parte del sistema estratégico insular a partir de la planificación aprobada, los análisis de demanda a largo plazo, la concentración de desplazamientos en determinados ejes, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y elevada regularidad en corredores estructurantes, y su potencial para reforzar el cambio modal desde el vehículo privado en escenarios de crecimiento de la movilidad.

El Plan no plantea la ejecución inmediata de estas infraestructuras, sino que las mantiene como reservas estratégicas dentro de un modelo multimodal en el que, en el corto y medio plazo, la guagua estructurante, los carriles BUS-VAO y los intercambiadores desempeñan un papel central, preservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para evolucionar hacia un sistema con una columna vertebral ferroviaria cuando concurren las condiciones técnicas, ambientales y financieras que lo permitan.

g) Sobre la gratuidad generalizada del transporte público

La alegación propone la implantación de la gratuidad generalizada del transporte público como medida estructural. Esta opción constituye una decisión de política tarifaria y de incentivo al uso del transporte colectivo que depende de la disponibilidad financiera sostenida en el tiempo y de acuerdos políticos e interadministrativos, y no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación.

El Plan apuesta por un sistema de tarificación coordinada e integrada a escala insular, orientado a facilitar la intermodalidad y el trasvase modal desde el vehículo privado, así como por políticas de incentivos selectivos, sin establecer la gratuidad permanente como elemento central de su estrategia

h) Sobre la movilidad activa y el coche compartido

El Plan incorpora de forma transversal el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, el coche compartido, el teletrabajo y la racionalización de desplazamientos, en coordinación con los municipios y los PMUS, sin entrar en la definición pormenorizada de redes locales.

4.16.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista del análisis realizado, se concluye que:

1. No puede acogerse la afirmación de que el PIMSIT carezca de un modelo realmente alternativo o se limite a consolidar una cartera de grandes infraestructuras heredadas, ya que el Plan define un modelo estratégico de movilidad sostenible basado en el cambio modal, la intermodalidad, la gestión de la demanda y la reducción progresiva del uso del vehículo privado, apoyado en el análisis de escenarios, alternativas y en la evaluación ambiental estratégica. En este punto, la alegación se desestima.
2. Las cuestiones relativas a la transición energética, al crecimiento territorial, a la presión turística y al planeamiento urbanístico se encuentran integradas en el diagnóstico y en los escenarios del Plan, correspondiendo su desarrollo pormenorizado a los instrumentos territoriales y urbanísticos competentes. En este punto, la alegación se desestima.
3. La solicitud de frenar o suspender de forma generalizada nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de adoptar un modelo exclusivamente basado en la guagua, no se considera compatible con

los análisis técnicos que justifican el Modelo de Ordenación adoptado, sin perjuicio de que en el corto y medio plazo el refuerzo de la red de guaguas y de los carriles BUS-VAO constituya el eje principal de actuación. En este punto, la alegación se desestima.

- 4. La implantación de la gratuidad generalizada del transporte público se identifica como una posible opción de política tarifaria, pero no se configura en el PIMSIT como una actuación estructural ni como una determinación del Modelo de Ordenación, por lo que tampoco procede su incorporación en los términos solicitados. En este punto, la alegación se desestima.
- 5. En relación con las propuestas de movilidad activa, coche compartido, teletrabajo y refuerzo del transporte colectivo corporativo, se concluye que dichas líneas de actuación ya se encuentran contempladas de forma estratégica en el Plan, sin que la alegación haya dado lugar a una modificación específica del documento final en estos extremos, al tratarse de cuestiones ya atendidas en el documento de aprobación inicial. En este punto, la alegación se desestima.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que varias de las preocupaciones y medidas planteadas por la asociación ya se encuentren recogidas, con carácter estratégico, en el documento de aprobación inicial y se mantengan en la propuesta final.

4.17 Vecinos afectados de la Urbanización Hespérides

4.17.1 Exposición de contenidos

Las alegaciones son presentadas por un número grupo de vecinos afectados de la Urbanización Hespérides (Santa Cruz de Tenerife, entorno de la TF-1) y se estructuran formalmente en seis alegaciones, centradas principalmente en la viabilidad jurídica, económica y ambiental del PIMSIT en lo que afecta al trazado del Tren del Sur en su entorno residencial.

El escrito hace constar que la alegación se presenta dentro del plazo del trámite de información pública.

A continuación, formula seis alegaciones (de contenido sustantivo) que pueden sintetizarse así:

- 1. Naturaleza del Plan y encaje con el PIOT / PTE: se sugiere que el PIMSIT “parece ser” un plan territorial especial o que debería asimilarse a ese régimen, apoyándose en referencias del PIOT y en pasajes del EsAE.
- 2. Estudio económico-financiero / programa de actuación: se afirma que el documento no incorporaría un verdadero estudio económico-financiero o un programa de actuación exigible, planteando que el contenido sería genérico o no suficientemente comprometido.
- 3. Impactos acústicos del Tren del Sur: se cuestiona que el PIMSIT remita la evaluación acústica al planeamiento territorial previo del tren y se sostiene que existiría afección a zonas residenciales y potencial superación de límites.
- 4. Impactos por vibraciones del Tren del Sur: se solicita una consideración explícita de las vibraciones y su mitigación.
- 5. Corrección de trazado en ámbito residencial (Urbanización Hespérides): se pide desplazar el trazado hacia el margen superior de la TF-1 y adelantar el inicio del túnel para aumentar distancia a edificaciones.

- 6. Otras consideraciones vinculadas al corredor ferroviario: el escrito agrupa consideraciones adicionales relacionadas con el corredor del Tren del Sur y su encaje territorial (sin traducirse necesariamente en una determinación concreta distinta de las anteriores).

4.17.2 Análisis

1) Sobre la naturaleza del Plan y su supuesta asimilación a un PTE

El Documento de Aprobación Inicial del PIMSIT define el Plan como instrumento estratégico y sectorial de ámbito insular, orientado a definir un modelo marco de movilidad y la programación de actuaciones estructurantes, sin constituir un instrumento de ordenación territorial urbanística ni un Plan Territorial Especial conforme a la legislación del suelo.

En el análisis del marco territorial realizado en el PIMSIT se recogen diversas determinaciones del PIOT relativas a la ordenación del viario y del transporte, entre ellas el siguiente criterio:

“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... 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.”

Este pasaje no identifica al PIMSIT como un PTE, sino que se limita a señalar que los instrumentos que se formulen en materia de movilidad deberán coordinarse con los criterios definidos para un eventual Plan Territorial Especial de Transporte. El propio PIMSIT precisa a continuación:

“Si bien... 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... 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.”

Por tanto, el PIOT opera como marco orientador, y la referencia a un PTE de Transporte se entiende como instrumento de desarrollo futuro si se promoviera, sin que ello altere la naturaleza declarada del PIMSIT como documento estratégico sectorial. No procede, en consecuencia, la asimilación jurídica del PIMSIT a un Plan Territorial Especial.

2) Sobre la financiación y el supuesto déficit de estudio económico-financiero

La alegación sostiene que el PIMSIT debería incorporar un “programa de actuación” y un estudio económico-financiero con un grado de definición propio de instrumentos territoriales/urbanísticos, citando normativa de ordenación territorial y referencias presupuestarias (TRLRHL), para concluir que el Plan contendría previsiones genéricas sin suficiente concreción. La alegación intenta trasladar al PIMSIT requisitos asociados a figuras de planeamiento territorial/urbanístico (p.ej., “programa de actuación” en términos estrictos). Sin embargo, el propio PIMSIT delimita su naturaleza como instrumento sectorial estratégico, y precisa que no se integra en el marco de la LSENPC. Con independencia del debate sobre la exigencia para este documento el PIMSIT sí incorpora contenido económico-financiero y de programación:

- Tomo IV. “Financiación del transporte y actuaciones previstas”.
- Tomo IX (Parte 5. Financiación), donde se desarrolla el enfoque económico-financiero y criterios de financiación.
- Además, la Memoria de Ordenación incorpora referencias a presupuestos/estimaciones con advertencias sobre su naturaleza orientativa y no vinculante.

Por tanto, no es correcto afirmar que el Plan carezca de contenido económico-financiero; otra cuestión distinta (y ajena al alcance del documento estratégico) es exigir que esos importes se conviertan en compromisos presupuestarios cerrados de otras administraciones.

3) Sobre el tratamiento del Tren del Sur

El PIMSIT incorpora el Tren del Sur dentro del Modelo de Ordenación como infraestructura estratégica a medio-largo plazo recogiendo la existencia de planeamiento territorial aprobado y su papel estructurante en el corredor sur. La Memoria de Ordenación justifica su posible consideración en función de la elevada concentración de desplazamientos en dicho eje, la saturación estructural de la TF-1, la necesidad de disponer de modos de alta capacidad y su contribución al cambio modal y a la reducción de emisiones.

El Plan no introduce nuevos trazados ni determinaciones pormenorizadas, al tratarse de una infraestructura ya objeto de instrumentos territoriales específicos y cuya ejecución depende de decisiones financieras y administrativas de alcance superior al propio Plan Insular.

El PIMSIT adopta así un enfoque flexible, prudente y coherente con su carácter estratégico: reconoce la infraestructura, la integra en el sistema multimodal y la mantiene como actuación estructurante a largo plazo, sin sustituir los instrumentos territoriales que la desarrollan. Todo ello en un marco flexible, que no queda supeditado a su materialización.

4) Sobre impactos acústicos (Tren del Sur) y el alcance de la evaluación estratégica

El escrito critica que el EsAE remita a la evaluación ambiental previa del planeamiento territorial del tren. Con independencia de ese debate, el encaje procedimental y técnico que refleja el marco del PIMSIT es que las afecciones de detalle (ruido, cumplimiento normativo, modelización, medidas correctoras específicas como pantallas, soterramientos, etc.) deben resolverse en los instrumentos y proyectos que materialicen la infraestructura, con sus estudios técnicos y, en su caso, la evaluación ambiental que corresponda.

5) Sobre vibraciones

La alegación plantea un problema análogo al acústico, pero referido a vibraciones. Su tratamiento es equivalente: el análisis, la cuantificación y el diseño de medidas de mitigación (solución constructiva, vía, apoyos, aislamiento, etc.) son propios del desarrollo del proyecto y de los instrumentos que definan la solución de detalle en tramos sensibles.

6) Sobre la solicitud de desplazamiento del trazado (Urbanización Hespérides)

La petición concreta (desplazar alineación, adelantar transición a túnel) implica decisiones de diseño y trazado de detalle. Ese nivel de definición no corresponde a un plan estratégico insular, sino a los instrumentos/proyectos de desarrollo del Tren del Sur. En el marco del PIMSIT, lo procedente es garantizar que dichos instrumentos/proyectos analicen alternativas de trazado detalladas y adopten la solución que minimice afecciones (ruido/vibración/proximidad) a zonas sensibles (residencias entre otras), justificándolo técnicamente.

7) Sobre otras consideraciones del corredor ferroviario.

En la medida en que el escrito incorpore consideraciones adicionales sin una petición técnica distinta de las anteriores, su tratamiento queda subsumido en lo ya analizado: el PIMSIT mantiene una definición estratégica, y el detalle de corredor y medidas deberá resolverse en los instrumentos y proyectos competentes, con su evaluación específica.

4.17.3 Conclusiones y Propuesta

A la vista de la alegación formulada y del análisis realizado, se concluye que:

1. El PIMSIT se configura correctamente como instrumento estratégico y sectorial de ámbito insular, sin que proceda su asimilación a un Plan Territorial Especial ni la exigencia de un régimen jurídico propio de los instrumentos de ordenación territorial o urbanística. En este punto, la alegación se desestima.
2. Tampoco puede acogerse la afirmación de que el Plan carezca de un verdadero contenido económico-financiero o de programación, ya que el PIMSIT incorpora documentación específica sobre financiación y criterios de programación, si bien con el carácter orientativo y estratégico propio del instrumento, sin que resulte exigible un grado de detalle equiparable al de los instrumentos territoriales o presupuestarios de ejecución. En este punto, la alegación se desestima.
3. El Tren del Sur se integra en el Modelo de Ordenación en coherencia con la planificación territorial ya aprobada y con su consideración como infraestructura estratégica del corredor sur, sin que el PIMSIT introduzca nuevos trazados ni determinaciones pormenorizadas, al corresponder tales extremos a los instrumentos territoriales sectoriales y a los proyectos de desarrollo. En este punto, la alegación se desestima.
4. Las cuestiones relativas a impactos acústicos y vibraciones del corredor ferroviario, así como la definición y cuantificación de las correspondientes medidas correctoras, deben resolverse en los instrumentos y proyectos de desarrollo del Tren del Sur, conforme a la normativa sectorial y ambiental aplicable, y no en el marco de un plan estratégico insular como el PIMSIT. En este punto, la alegación se desestima.
5. La solicitud de desplazamiento del trazado en el entorno de la Urbanización Hespérides y de adelanto del inicio del túnel implica decisiones de diseño y trazado de detalle que exceden el nivel de definición propio del PIMSIT. No obstante, procede dejar constancia de que los instrumentos y proyectos de desarrollo del corredor ferroviario deberán analizar las alternativas de trazado detalladas y adoptar, motivadamente, la solución que minimice las afecciones por ruido, vibraciones y proximidad a las zonas residenciales sensibles. En este punto, la alegación se desestima.
6. En relación con las restantes consideraciones del escrito sobre el corredor ferroviario, su tratamiento queda subsumido en lo anterior, al referirse igualmente a cuestiones que deberán resolverse en fases posteriores de ordenación territorial sectorial, evaluación ambiental y proyecto constructivo. En este punto, la alegación se desestima.

En consecuencia, la alegación se desestima íntegramente, al no apreciarse motivos que justifiquen la modificación del Modelo de Ordenación ni del Programa de Actuaciones del PIMSIT, sin perjuicio de que las cuestiones relativas a ruido, vibraciones y ajuste fino del trazado deban ser objeto de análisis específico y motivado en los instrumentos y proyectos que desarrollen el corredor del Tren del Sur.