

PIMSIT

Plan Insular de Movilidad
Sostenible de Tenerife



Documento Final Documento de Ordenación

Septiembre, 2026
Tomo VII. Memoria de Ordenación

Índice

1 Introducción 5

 1.1 Presentación del contexto 5

 1.2 Proceso de elaboración del Plan.....5

 1.3 Evolución del Plan hasta el Documento Final 6

2 Justificación del Plan 9

 2.1 Necesidad del Plan 9

 2.2 Contexto territorial y socioeconómico.....9

 2.3 Retos del PIMSIT 10

 2.4 Marco normativo local, nacional y europeo 11

3 Fundamentos del Modelo de Ordenación 12

 3.1 Escenarios temporales 12

 3.2 Misión..... 12

 3.3 Objetivos generales..... 13

 3.4 Objetivos específicos 14

 3.5 Criterios de sostenibilidad y accesibilidad 15

4 Contestación a las alegaciones de la información pública 17

 4.1 Descripción del proceso 17

 4.2 Síntesis de las alegaciones recibidas 17

 4.3 Resultado del proceso y modificaciones introducidas 17

5 Justificación del Modelo de Ordenación 19

 5.1 La transición al Modelo de ordenación del PIMSIT 19

 5.2 El papel de la Red Ferroviaria 19

 5.3 Justificación final del Modelo de Ordenación 20

6 Programas y Acciones del Modelo de ordenación..... 21

 6.1 Introducción 21

 6.2 Programas de actuación 21

 6.3 Programa: Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público 25

 6.4 Programa: Infraestructura Viaria 36

 6.5 Programa: Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo 49

 6.6 Programa: Control y Regulación del Vehículo Privado 64

 6.7 Programa: Promoción de la Movilidad Activa 74

 6.8 Programa: Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora 83

 6.9 Programa: Transporte de Mercancías 93

 6.10 Programa: Movilidad Eléctrica 104

 6.11 Programa: Regulación, Planeamiento y Financiación 113

7 Validación del Modelo de Ordenación Territorial 126

 7.1 Alternativas Base de Comparación.....126

 7.2 Indicadores de Desempeño Comparativo 126

 7.3 Validación del Modelo 126

 7.4 Resultados de la modelización.....127

 7.5 Resultados de los indicadores 132

 7.6 Indicadores globales de seguimiento y monitorización 140

8 Propuesta de priorización de medidas 147

 8.1 Consecución de objetivos 147

 8.2 Evaluación de impactos 151

 8.3 Evaluación de los riesgos 155

 8.4 Evaluación de la viabilidad 159

 8.5 Propuesta de priorización 163

9 Programación y financiación de las actuaciones 173

 9.1 Presupuesto por Programa de Actuación 173

 9.2 Presupuesto por Administración 207

Anexos:

Anexo 1. Informe de análisis y respuesta a las sugerencias recibidas

Anexo 2. Gráficos de la valoración de las actuaciones

Índice de Figuras

Figura 1 Fases del documento..... 5

Figura 2 Documentos contenidos en cada Fase..... 6

Índice de Tablas

Tabla 1 Resumen del número total de actuaciones por Programa 23

Tabla 2 Aspectos incluidos en la ficha de cada actuación 23

Tabla 3 Actuaciones del Programa IIS 25

Tabla 4 Actuaciones del Programa IV 36

Tabla 5 Actuaciones del Programa MPTC 49

Tabla 6 Actuaciones del Programa CRVP.....64

Tabla 7 Actuaciones del Programa PMA.....74

Tabla 8 Actuaciones del Programa GMDI 83

Tabla 9 Actuaciones del Programa TM 93

Tabla 10 Actuaciones del Programa ME..... 104

Tabla 11 Actuaciones del Programa RPF 113

Tabla 12 Comparativa de Oferta de Transporte Público (Año 2035) 127

Tabla 13 Comparativa de Oferta de Transporte Público (Año 2045) 127

Tabla 14 Viajes en Vehículo privado y Transporte Público (Año 2045)..... 127

Tabla 15. Embarques al día por modo de Transporte Público..... 130

Tabla 16. Embarques al día por modo Guaguas 131

Tabla 17. Resultados de los indicadores. Año 2035 132

Tabla 18. Resultados de los indicadores. Año 2045 132

Tabla 19. Coste de producción por modo (públicos) (€/km) 133

Tabla 20. Coste de Producción Total del Transporte. Año 2035 133

Tabla 21. Coste de Producción Total del Transporte. Año 2045 133

Tabla 22. Mejora de la velocidad en vehículo privado en HPM (2035) 134

Tabla 23. Mejora de la velocidad en vehículo privado en HPM (2045) 135

Tabla 24. Cálculo del Ahorro del Tiempo Medio Total de Viaje en Transporte Público (día laborable 2035) .. 135

Tabla 25. Cálculo del Ahorro del Tiempo Medio Total de Viaje en Transporte Público (día laborable 2045) .. 135

Tabla 26. Participación del Transporte Público (%) (día laborable 2045) 136

Tabla 27. Participación del Transporte Público (%) (día laborable 2045) 136

Tabla 28. Emisiones (Kg CO₂/km). Mix energético ECCC 2035 137

Tabla 29. Reparto del tipo de combustible para el vehículo privado y las guaguas para el año 2035 137

Tabla 30. Reparto del tipo de combustible para el vehículo privado y las guaguas para el año 2045 138

Tabla 31. Cálculo de la Contaminación Atmosférica (Toneladas de CO₂ equivalente en día laborable). Año 2035 138

Tabla 32. Cálculo de la Contaminación Atmosférica (Toneladas de CO₂ equivalente en día laborable). Año 2045 139

Tabla 33. Contaminación Acústica. Valores de ruido. Año 2035 139

Tabla 34. Contaminación Acústica. Valores de ruido. Año 2045 140

Tabla 35 Objetivos Generales de las Propuestas de Actuación..... 148

Tabla 36 Listado de Beneficios e impactos considerados 151

Tabla 37 Beneficios e impactos de las Propuestas de Actuación..... 152

Tabla 38 Riesgos identificados 155

Tabla 39 Factores asignados a los riesgos identificados 155

Tabla 40 Riesgos de las Propuestas de Actuación 156

Tabla 41 Evaluación de la viabilidad de las Propuestas de Actuación 160

Tabla 42 Propuesta de priorización de las actuaciones..... 164

Tabla 43 Propuesta de priorización de las actuaciones ordenadas por programa 167

Tabla 44 Medida prioritaria para cada Programa de Actuación..... 170

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Porcentaje de viajes en Transporte Público (Año 2035) 128

Gráfico 2. Porcentaje de viajes en Transporte Público (Año 2045) 128

Gráfico 3. Comparación de los viajes en Transporte Público entre el Año 2035 y el Año 2045. Modelo de Ordenación 128

Gráfico 4. Embarques al día por modo de Transporte Público 130

Gráfico 5. Embarques al día en el modo Guaguas..... 131

Gráfico 6. Coste de Producción Total del Transporte (2035) 134

Gráfico 7. Coste de Producción Total del Transporte (2045) 134

Gráfico 8. Mejora de la velocidad de viaje en Vehículo Privado en HPM (2035) 134

Gráfico 9. Mejora de la velocidad de viaje en Vehículo Privado en HPM (2045) 135

Gráfico 10. Ahorro del Tiempo Medio Total de Viaje en Transporte Público (día laborable 2035) 135

Gráfico 11. Ahorro del Tiempo Medio Total de Viaje en Transporte Público (día laborable 2045) 136

Gráfico 12. Participación del Transporte Público (2035)..... 136

Gráfico 13. Participación del Transporte Público (2045)..... 137

Gráfico 14. Emisiones contaminantes (Toneladas de CO ₂ equivalente). Año 2035	138	Gráfico 49 Aportaciones de los distintos Recursos al PIMSIT	217
Gráfico 15. Emisiones contaminantes (Toneladas de CO ₂ equivalente). Año 2045	139	Gráfico 50 Recursos por programas en los presupuestos del PIMSIT	218
Gráfico 16. Contaminación Acústica. Año 2035	140		
Gráfico 17. Contaminación Acústica. Año 2045	140		
Gráfico 18 Priorización de actuaciones del Programa IIS	170		
Gráfico 19 Priorización de actuaciones del Programa IV	170		
Gráfico 20 Priorización de actuaciones del Programa MPTC	170		
Gráfico 21 Priorización de actuaciones del Programa CRVP	171		
Gráfico 22 Priorización de actuaciones del Programa PMA	171		
Gráfico 23 Priorización de actuaciones del Programa GMDI	171		
Gráfico 24 Priorización de actuaciones del Programa TM	171		
Gráfico 25 Priorización de actuaciones del Programa ME	172		
Gráfico 26 Priorización de actuaciones del Programa RPF	172		
Gráfico 27 Reparto de Estimación Económica por Programas.....	194		
Gráfico 28 Reparto por actuación del Programa IIS	195		
Gráfico 29 Reparto por actuación del Programa IV	196		
Gráfico 30 Reparto por actuación del Programa MPTC.....	197		
Gráfico 31 Reparto por actuación del Programa CRVP	198		
Gráfico 32 Reparto por actuación del Programa PMA	199		
Gráfico 33 Reparto por actuación del Programa GMDI.....	200		
Gráfico 34 Reparto por actuación del Programa TM	201		
Gráfico 35 Reparto por actuación del Programa ME	202		
Gráfico 36 Reparto por actuación del Programa RPF	203		
Gráfico 37 Presupuestos anuales del PIMSIT	204		
Gráfico 38 Presupuesto Acumulado del PIMSIT	205		
Gráfico 39 Estimación económica del PIMSIT	206		
Gráfico 40 Reparto por Administración	208		
Gráfico 41 Recursos de los Ayuntamientos	209		
Gráfico 42 Aportaciones anuales de los ayuntamientos.....	210		
Gráfico 43 Recursos del Cabildo de Tenerife	211		
Gráfico 44 Aportaciones anuales del Cabildo de Tenerife.....	212		
Gráfico 45 Recursos del Gobierno de Canarias.....	213		
Gráfico 46 Aportaciones anuales del Gobierno de Canarias	214		
Gráfico 47 Recursos de la Administración General del Estado	215		
Gráfico 48 Aportaciones anuales de la Administración General del Estado	216		

1 Introducción

1.1 Presentación del contexto

El Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) surge como respuesta a la necesidad de redefinir y optimizar el sistema de movilidad de la isla de Tenerife, atendiendo tanto a su situación actual y a su evolución histórica como a los retos futuros derivados de la dinámica demográfica, económica, territorial y ambiental. El incremento de la población y de los desplazamientos, la fuerte dependencia del vehículo privado y la concentración de la actividad en determinados corredores y áreas urbanas han generado una presión creciente sobre la red viaria insular, con efectos negativos sobre la accesibilidad, la calidad de vida, la cohesión territorial y el medio ambiente.

En este contexto, el PIMSIT plantea un modelo sostenible de ordenación y gestión de la movilidad en sus distintos modos, estableciendo las actuaciones necesarias para su implantación, tal y como prevé el propio Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares. Su objetivo no es únicamente responder a los problemas actuales de congestión y funcionamiento del sistema, sino también anticiparse a las necesidades futuras de la isla desde una perspectiva integrada y a largo plazo.

El Plan se alinea con los objetivos de sostenibilidad impulsados por las políticas europeas, estatales y autonómicas, promoviendo una movilidad más eficiente, segura, accesible y de menor impacto ambiental. Entre sus principios rectores figuran la reducción de la dependencia del vehículo privado, el refuerzo del transporte público, la mejora de la intermodalidad, el impulso de la movilidad activa y la racionalización de la demanda, todo ello en coherencia con un modelo territorial más equilibrado y orientado al transporte público.

Asimismo, el PIMSIT responde al compromiso del Cabildo Insular de Tenerife de dotar a la isla de un instrumento básico de planificación del sistema de transporte terrestre insular, capaz de coordinar infraestructuras, equipamientos, servicios y medidas de gestión, integrando los distintos niveles de intervención pública sobre la movilidad. En este sentido, el Plan debe entenderse como el marco estratégico de referencia para la ordenación y gestión de la movilidad insular, orientado a mejorar la accesibilidad, reforzar la sostenibilidad del sistema de transporte y favorecer una evolución progresiva hacia un modelo más eficiente, resiliente e inclusivo.

1.2 Proceso de elaboración del Plan

El PIMSIT se ha desarrollado mediante un proceso planificado, secuencial y participativo, estructurado en varias fases sucesivas, desde la recopilación de información de base y la elaboración del diagnóstico hasta la formulación del Documento Final del Plan. El pliego define expresamente este itinerario de trabajo, distinguiendo entre una fase de documentación inicial y diagnóstico, una fase de Avance del Plan, una fase de Aprobación Inicial y una fase final de ajuste y cierre del documento, todo ello integrado con el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria.

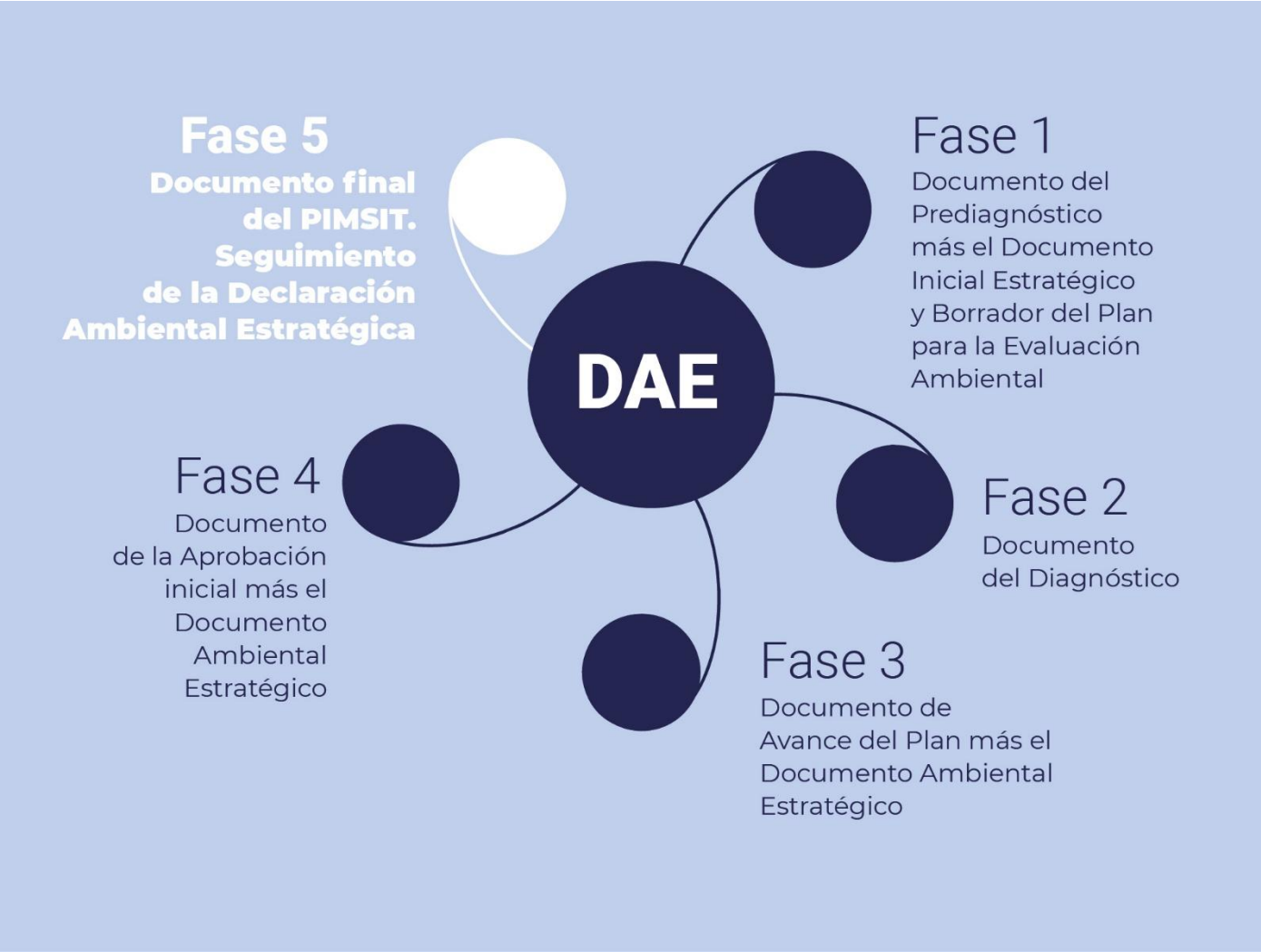
Su proceso de elaboración se puede resumir en los siguientes hitos fundamentales:

- 1. Elaboración del Documento BORRADOR DEL PLAN y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA (DIE).
- 2. Consulta pública previa.
- 3. Elaboración del DOCUMENTO DE ALCANCE por el órgano ambiental.

- 4. Redacción del Documento DE AVANCE Y ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO (EsAE).
- 5. Consulta pública.
- 6. Documento para la APROBACIÓN INICIAL DEL PIMSIT.
- 7. Información pública y consulta a las administraciones afectadas.
- 8. Elaboración de la PROPUESTA FINAL DEL PIMSIT y actualización del Estudio Ambiental Estratégico.
- 9. Remisión del expediente de Evaluación Ambiental Estratégica al órgano ambiental y formulación de la DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.
- 10. Adaptación de la documentación del PIMSIT a las determinaciones de la Declaración Ambiental Estratégica y elaboración del DOCUMENTO FINAL.
- 11. APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIMSIT.

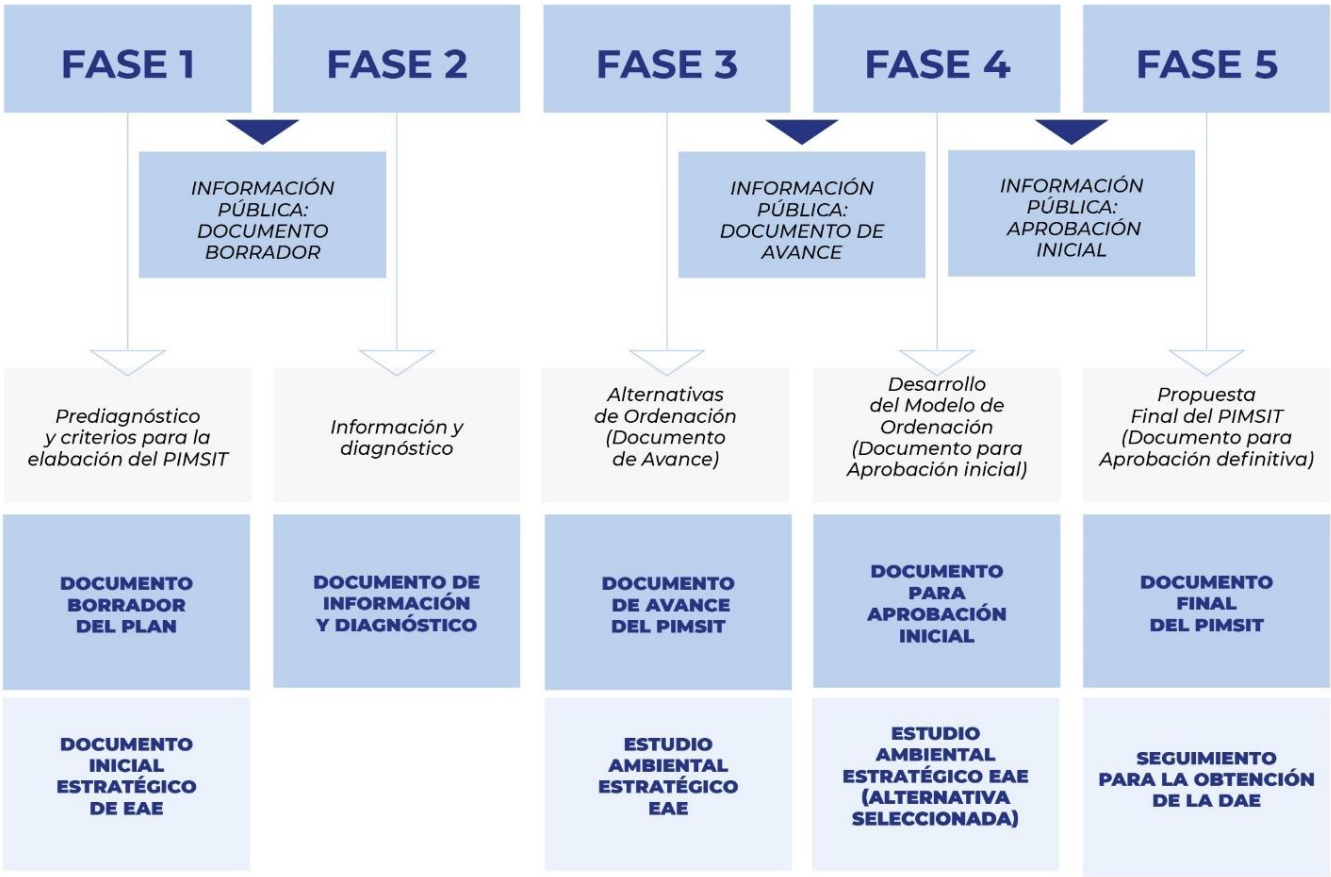
En los siguientes esquemas se resume el contenido de cada una de las Fases de la que consta este Plan. En cada esquema se establecen las tareas a desarrollar para la consecución de los hitos anteriores.

Figura 1 Fases del documento



Fuente: Elaboración propia

Figura 2 Documentos contenidos en cada Fase



Fuente: Elaboración propia

Cada una de estas fases ha permitido avanzar en la definición del modelo insular de movilidad, incorporando información, diagnóstico, evaluación ambiental, contraste público e institucional y progresiva concreción de las actuaciones. De este modo, la Propuesta final del Plan no constituye un documento aislado, sino el resultado acumulado de un proceso de análisis, selección, participación, evaluación ambiental y ajuste sucesivo.

La remisión del expediente completo a la CEAT se produjo mediante oficio de 17 de abril de 2026, incluyendo la propuesta final, el EsAE, el resultado de la información pública y consultas y el Documento

1.3 Evolución del Plan hasta el Documento Final

1.3.1 El Documento de Avance y la evaluación de alternativas

La fase inicial del proceso de elaboración del PIMSIT estuvo marcada por la publicación del Documento de Avance a finales de 2023. Este documento presentó un diagnóstico exhaustivo de la situación actual de la movilidad en Tenerife, destacando los principales problemas derivados de la congestión vial, el uso intensivo del vehículo privado y la falta de cohesión en el sistema de transporte público.

Se diseñaron diversas alternativas, hasta un total de 17, para mejorar la movilidad insular, que incluyeron combinaciones de nuevas infraestructuras, mejoras en el transporte público y medidas para la regulación del tráfico. El objetivo era aproximar la mejor opción que equilibrara la reducción de las emisiones contaminantes, la mejora de la eficiencia del sistema de transporte y la protección del medio ambiente. A partir de ese momento quedó conformado el marco analítico a partir del cual seleccionar la alternativa más adecuada.

1.3.2 La Participación ciudadana y consulta pública del Documento de Avance

El Documento de Avance fue sometido a un amplio proceso de participación pública y consulta a administraciones y personas interesadas, entre el 15 de diciembre de 2023 y el 21 de febrero de 2024, periodo durante el cual los ciudadanos, los actores institucionales, los agentes sociales y las organizaciones locales pudieron expresar sus opiniones, sugerencias y objeciones sobre las propuestas planteadas. Durante esta fase, se recogieron una gran cantidad de sugerencias, tanto del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife como de otras administraciones, asociaciones, colectivos y particulares, lo que permitió enriquecer el plan con aportaciones diversas.

Este proceso participativo fue fundamental para ajustar las propuestas del plan y asegurar que las decisiones tomadas reflejaran no solo los intereses técnicos y estratégicos del Cabildo, sino también las expectativas de otras administraciones y la ciudadanía en cuanto a sostenibilidad, accesibilidad y calidad de vida.

1.3.3 Documento de Aprobación Inicial: Determinación del Modelo de Ordenación

La fase de Aprobación Inicial supuso el tránsito desde la evaluación de alternativas hacia el desarrollo de una propuesta concreta de Plan. En esta fase se desarrolló a partir de la propuesta seleccionada, con la incorporación de sugerencias del proceso de participación pública, el Modelo de Ordenación aprobado en la Sesión del Consejo de Gobierno del 18 de junio de 2025 elaborando el documento que se sometería a aprobación inicial, incluyendo la memoria justificativa de la ordenación, el documento de recomendaciones, la programación temporal, el estudio económico-financiero y el contenido ambiental correspondiente.

Tras analizar las alternativas propuestas, valorar los resultados del análisis multicriterio y las propuestas obtenidas de la Consulta, el Cabildo Insular definió un modelo que tomase como base de partida la denominada Alternativa OCHO, como alternativa mejor puntuada en la evaluación inicial. Las 17 alternativas presentadas no constituían un conjunto cerrado sino tan sólo una selección de las múltiples posibilidades combinatorias de infraestructuras, servicios y actuaciones. A partir de esta base, el modelo fue objeto de una segunda fase de ajuste, donde se incrementasen las prestaciones en relación con algunas cuestiones que se pusieron de relieve en el proceso participativo: la capacidad para reducir el tráfico en zonas congestionadas, mejorar la conectividad entre las diferentes zonas de la isla y promover el uso del transporte público con garantías suficientes de capacidad para el futuro a largo del plan, esto es el año 2045..

Dentro de este modelo, se consolidan actuaciones infraestructurales relevantes que se incorporan a la Alternativa OCHO y que, tras su evaluación, se integran en el Modelo de Ordenación, tales como:

- el cierre del anillo insular entre Los Realejos y La Guancha,
- la ampliación de la TF-1 entre Güímar y San Isidro,
- la conexión con la TF-13 (Túnel Mesa Mota–Gorgolana), y
- el corredor ferroviario del sur entre Santa Cruz y Adeje.

1.3.4 La información pública del documento aprobado inicialmente

Una vez aprobado inicialmente, el Plan fue sometido a un nuevo trámite de información pública y consulta de las administraciones públicas cuyas competencias pudieran resultar afectadas. Conforme al pliego, esta fase

ya no tenía por objeto volver a generar ni evaluar alternativas, sino recibir alegaciones e informes sobre el documento aprobado inicialmente, analizar su contenido y, en su caso, introducir las modificaciones oportunas en el Plan.

Durante dicho trámite, llevado a cabo entre el 13 de octubre y el 19 de diciembre de 2025 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.

Las alegaciones e informes presentados han sido objeto de análisis individualizado, atendiendo a su contenido técnico, jurídico y competencial, con el fin de determinar su procedencia y, en su caso, incorporar al Plan las modificaciones que se han considerado oportunas.

En consecuencia, el proceso posterior no reabre la fase de construcción de escenarios ni la comparación entre alternativas de ordenación, sino que se centró en revisar y ajustar el modelo ya seleccionado, mejorar su formulación, reforzar su coherencia interna y precisar o corregir aquellos aspectos que, a la vista de las alegaciones e informes recibidos, se consideraron procedentes.

1.3.5 La Propuesta final del Plan

La Propuesta Final del PIMSIT elaborada tras el trámite de información pública constituyó el resultado del análisis de las alegaciones formuladas al documento aprobado inicialmente y de la incorporación al Plan de las modificaciones que se estimaron procedentes. Conforme a lo establecido en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, una vez finalizado dicho trámite, se introdujeron las modificaciones oportunas en el documento, se actualizó el Estudio Ambiental Estratégico y se elaboró la Propuesta Final del Plan.

Desde esta perspectiva, la Memoria de Ordenación de la Propuesta Final no redefine el sistema de alternativas ni reabre su evaluación, sino que desarrolla y ajusta el modelo ya seleccionado en la fase de aprobación inicial, incorporando las mejoras derivadas del proceso participativo e institucional y reforzando su justificación técnica, funcional, territorial y ambiental.

La Propuesta final representa así la culminación del proceso de elaboración del PIMSIT en sede administrativa y técnica, consolidando el modelo de ordenación de la movilidad insular y las actuaciones previstas para su implantación progresiva.

El Modelo de Ordenación del PIMSIT se estructura en torno a un conjunto integrado de actuaciones que permiten abordar de forma coordinada los retos de movilidad de la isla. En este sentido, el modelo mantiene la lógica ya definida en la fase de aprobación inicial, organizada en torno a **92 acciones**, agrupadas en programas que abarcan tanto infraestructuras como medidas de gestión, regulación y planificación.

Este enfoque integral permite dar respuesta a los principales problemas detectados en el diagnóstico, contribuyendo a:

- la reducción de la dependencia del vehículo privado,
- la mejora de la accesibilidad y la cohesión territorial,
- el refuerzo del transporte público,
- y la disminución de las emisiones contaminantes.

El proceso de elaboración de la Propuesta final ha integrado asimismo las aportaciones derivadas del trámite de información pública y de los informes sectoriales, recogidas en el correspondiente documento de respuesta a alegaciones, garantizando que el modelo final no solo responde a criterios técnicos y estratégicos, sino que también incorpora las consideraciones institucionales y sociales relevantes.

Desde el punto de vista ambiental, el modelo ha sido objeto de evaluación en el marco del Estudio Ambiental Estratégico, lo que ha permitido ajustar las actuaciones a criterios de sostenibilidad, identificar impactos potenciales y definir medidas correctoras y condicionantes para su desarrollo posterior.

En consecuencia, la Propuesta final consolida el **Modelo de Ordenación del PIMSIT** como la opción más adecuada para el desarrollo de un sistema de movilidad más eficiente, sostenible y adaptado a las características específicas de Tenerife, sin reabrir el proceso de evaluación de alternativas, sino perfeccionando el modelo seleccionado.

1.3.6 La Declaración Ambiental Estratégica y la elaboración del Documento Final

Una vez elaborada la Propuesta Final del PIMSIT y completado el expediente de Evaluación Ambiental Estratégica, éste fue remitido a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (CEAT), como órgano ambiental, para la realización del análisis técnico previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y la formulación de la correspondiente Declaración Ambiental Estratégica.

Mediante oficio del Servicio Administrativo de Movilidad de 17 de abril de 2026 se remitió a la CEAT el expediente completo de evaluación ambiental estratégica, integrado por la Propuesta Final del Plan, el Estudio Ambiental Estratégico, el resultado de los trámites de información pública y consultas y el Documento Resumen.

La Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 11 de agosto de 2026, acordó informar favorablemente la formulación de la Declaración Ambiental Estratégica del PIMSIT, condicionada al cumplimiento de los criterios y orientaciones ambientales adicionales establecidos en el propio Acuerdo, de los previstos en el Estudio Ambiental Estratégico y del Programa de Vigilancia Ambiental, con las modificaciones señaladas por el órgano ambiental. La Declaración Ambiental Estratégica fue posteriormente publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife nº 99, de 19 de agosto de 2026.

Como consecuencia de dicho pronunciamiento ambiental se ha procedido a adaptar la documentación del PIMSIT para la elaboración del Documento Final. Estas modificaciones no alteran el Modelo de Ordenación seleccionado ni su estructura programática, sino que precisan y refuerzan las condiciones ambientales que deben orientar su posterior desarrollo.

En particular, se ha actualizado el Estudio Ambiental Estratégico para adecuar la terminología y alcance de sus determinaciones a la naturaleza estratégica del PIMSIT, sustituyendo el concepto de “medidas ambientales” por el de “criterios y orientaciones de integración ambiental”, reforzando su aplicación escalonada a los instrumentos territoriales, urbanísticos, sectoriales, de movilidad y a los proyectos que desarrollen las actuaciones del Plan. Asimismo, se han integrado los criterios de adaptación y mitigación frente al cambio climático y se ha completado el Programa de Vigilancia Ambiental mediante la incorporación de una matriz de trazabilidad y cumplimiento de los criterios ambientales aplicables.

Las correspondientes adaptaciones se han trasladado igualmente al Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan y al Documento Resumen, garantizando la coherencia entre la documentación sustantiva y ambiental del PIMSIT.

De este modo, el **Documento Final** integra tanto las modificaciones derivadas del trámite de información pública como las determinaciones resultantes de la Declaración Ambiental Estratégica, configurando la documentación que se eleva para la aprobación definitiva del PIMSIT.

El PIMSIT establece un horizonte de implantación progresiva de sus actuaciones, con una planificación temporal diferenciada a corto, medio y largo plazo, incluyendo tanto actuaciones a 10 años como una visión estratégica a 20 años, que permitirá anticipar la evolución del sistema de movilidad insular.

Tras la aprobación definitiva del Plan, podrá avanzarse en el desarrollo de las actuaciones previstas, en coordinación con las administraciones competentes y mediante los instrumentos territoriales, urbanísticos, sectoriales y de movilidad y los proyectos que resulten necesarios en cada caso. Dicho desarrollo deberá

realizarse de conformidad con las determinaciones de la Declaración Ambiental Estratégica, con los criterios y orientaciones de integración ambiental establecidos en el Estudio Ambiental Estratégico y con el Programa de Vigilancia Ambiental, además de los restantes condicionantes sectoriales que resulten aplicables. Todo ello contribuirá a la consecución de los objetivos de sostenibilidad, accesibilidad y reducción de emisiones definidos por el PIMSIT y por los marcos normativos europeos, estatales y autonómicos.

2 Justificación del Plan

2.1 Necesidad del Plan

El Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) surge de la necesidad de abordar los crecientes desafíos de movilidad a los que se enfrenta la isla de Tenerife, que afectan tanto a la calidad de vida de sus habitantes como a su medio ambiente y competitividad económica. El modelo de movilidad predominante, altamente dependiente del uso del vehículo privado, ha generado problemas persistentes que incluyen la congestión del tráfico, el aumento de las emisiones contaminantes, la falta de competitividad del transporte público y un bajo porcentaje de viajes no motorizados.

Congestión del tráfico y saturación viaria

Tenerife sufre un crecimiento constante en el número de desplazamientos diarios, especialmente en zonas urbanas y los corredores insulares. La limitada capacidad de las infraestructuras viarias actuales, como las autopistas TF-1 y TF-5, ha derivado en niveles crónicos de congestión, especialmente en horas pico pero que cada vez están más laminadas. Esto no solo afecta a la eficiencia del sistema de transporte, sino también a la productividad económica de la isla y al bienestar de sus ciudadanos.

Dependencia del vehículo privado

Actualmente, la movilidad en Tenerife está marcada por una dependencia excesiva del vehículo privado (80% de los viajes), que representa el principal modo de transporte para la mayoría de los desplazamientos en la isla. Esta situación genera múltiples problemas, como la sobrecarga de la infraestructura vial, la ocupación desproporcionada del espacio urbano para el estacionamiento, y una mayor contribución a la contaminación atmosférica y acústica. Además, esta dependencia del coche crea desigualdades de acceso, limitando las opciones de movilidad para personas que no disponen de vehículo propio, como ciertos grupos de edad o aquellos con menos recursos económicos.

Impacto ambiental

El modelo actual de movilidad en Tenerife también tiene un fuerte impacto negativo sobre el medio ambiente. Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes derivados del tráfico rodado son una de las principales fuentes de contaminación en la isla. Además, el aumento de la motorización contribuye a la degradación de áreas naturales sensibles, muchas de las cuales tienen un alto valor ecológico y turístico. El PIMSIT responde a la necesidad de revertir esta situación, alineándose con los compromisos de la isla en materia de descarbonización y transición hacia un sistema de transporte más sostenible.

Falta de competitividad del transporte público

A pesar de las mejoras e incremento de oferta introducidas en los últimos años, el sistema de transporte público de Tenerife sigue sin competir de manera efectiva con el coche privado. Las frecuencias insuficientes, la falta de cobertura en algunas zonas, especialmente las rurales, y la baja intermodalidad entre modos de transporte han limitado su uso por parte de la población. Además, la ausencia de medidas de desincentivación del uso del vehículo privado, como la falta de regulación de aparcamiento en superficie, contribuye a que el transporte público no sea una alternativa atractiva frente al coche. En muchas áreas de la isla, los residentes dependen casi exclusivamente del vehículo privado debido a la escasez de alternativas accesibles. Esto resalta la necesidad de un plan que no solo modernice y amplíe la red de transporte público, sino que también promueva políticas que favorezcan el cambio modal.

Bajo porcentaje de viajes no motorizados

El uso de modos de transporte no motorizados (como caminar o el uso de la bicicleta) en Tenerife es muy bajo en comparación con otras regiones. La infraestructura actual no está suficientemente adaptada para fomentar la movilidad activa, y en muchos casos, la falta de carriles bici y espacios peatonales seguros desalienta a los ciudadanos a optar por estos medios. Aumentar el porcentaje de viajes no motorizados es esencial para reducir las emisiones, mejorar la salud pública y descongestionar las áreas más saturadas de tráfico.

Crecimiento demográfico y turístico

Tenerife ha experimentado un crecimiento poblacional sostenido en las últimas décadas, que se ve acentuado por la afluencia anual de millones de turistas. Este aumento en la demanda de movilidad está ejerciendo una presión significativa sobre las infraestructuras de transporte existentes. Además, las áreas metropolitanas y las zonas turísticas enfrentan un incremento del tráfico, lo que afecta la sostenibilidad de los desplazamientos y la experiencia de los visitantes. El PIMSIT se propone anticiparse a este crecimiento, desarrollando un modelo de movilidad que pueda soportar la creciente demanda sin comprometer la calidad de vida ni el entorno natural.

Necesidad de cumplir con los compromisos europeos, nacionales y regionales

El PIMSIT también responde a la necesidad de alinear las políticas de movilidad de Tenerife con los compromisos europeos, nacionales y regionales en materia de sostenibilidad. La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Unión Europea, el Pacto Verde Europeo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 marcan un camino claro hacia la descarbonización del transporte y la promoción de modos de transporte más limpios y accesibles. Tenerife, como parte de una región ultraperiférica de la UE, debe avanzar hacia estos objetivos, y el PIMSIT espera ser un instrumento válido para coordinar este proceso de transformación.

Necesidad de cohesión territorial

Uno de los objetivos clave del PIMSIT es promover una movilidad más equitativa que beneficie tanto a las zonas metropolitanas como a las áreas más rurales de la isla. Actualmente, existe una disparidad significativa en términos de acceso al transporte público y a infraestructuras de calidad. Las zonas rurales a menudo carecen de servicios de transporte eficiente, lo que limita las oportunidades de movilidad para sus residentes. El PIMSIT busca mejorar la cohesión territorial, asegurando que todos los habitantes de la isla, independientemente de su ubicación, tengan acceso a un sistema de transporte eficiente, accesible y sostenible.

2.2 Contexto territorial y socioeconómico

Estructura urbana y concentración de viajes

Tenerife presenta una estructura urbana dispersa con tres zonas relevantes que concentran el 75% de los viajes que se realizan diariamente en la isla:

- El Área Metropolitana de Santa Cruz-La Laguna.
- La zona turística del sur, específicamente Adeje-Arona.
- El Valle de La Orotava.

Estas tres áreas son los polos más relevantes en términos de movilidad. El Área Metropolitana, que incluye las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna, es el principal centro económico y administrativo de la isla, concentrando la mayor parte de la población residente y una alta proporción de los desplazamientos laborales y de servicios. Por su parte, la zona turística del sur, que incluye municipios como Adeje y Arona, es el corazón del turismo en la isla, atrayendo no solo a visitantes, sino también a trabajadores y residentes. Finalmente, y en menor medida, el Valle de La Orotava, con centros urbanos como Puerto de la Cruz, es otra zona clave por su actividad turística y residencial.

Estas áreas experimentan una **alta presión sobre las infraestructuras viarias**, lo que provoca cuellos de botella en su interior, pero también en los corredores insulares viarios. La red de transporte público también se enfrenta a la necesidad de mejorar la oferta y la frecuencia en estas zonas para ofrecer una alternativa atractiva al uso del vehículo privado.

Dinámica demográfica

Tenerife cuenta con una población que ha crecido de forma sostenida en las últimas décadas, alcanzando más de 960.000 habitantes. Este crecimiento ha venido acompañado de un aumento en la demanda de movilidad y una presión significativa sobre las infraestructuras existentes. La concentración de población en las áreas metropolitanas ha intensificado los problemas de congestión en las principales arterias viarias, especialmente en la TF-1 y la TF-5, pero que se ha generalizado en la red, lo que ha lleva a la necesidad permanente de ampliar la capacidad de estas vías en un proceso que siempre va muy por detrás.

Por otra parte, la accesibilidad universal y la provisión de un transporte público adaptado a las necesidades de una población local cada vez más envejecida y con movilidad reducida, se convierten en aspectos fundamentales para garantizar la inclusión social.

Economía basada en el turismo y el sector servicios

La economía de Tenerife está altamente orientada hacia el sector servicios, siendo el turismo su principal motor económico. Con más de 5 millones de turistas al año, el flujo de visitantes genera una actividad que atrae mano de obra que viene del exterior y ambos generan presión adicional sobre las infraestructuras de movilidad a la propia dinámica de los ya residentes, especialmente en los corredores turísticos del sur de la isla. El aeropuerto Tenerife Sur es el principal de entrada de turistas, y su conexión eficiente con los centros turísticos es crucial para el desarrollo económico de la isla.

Impacto ambiental y preservación del entorno

El territorio de Tenerife alberga numerosos espacios naturales protegidos, incluidos los parques rurales de Anaga y Teno, así como el Parque Nacional del Teide, Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Estos espacios son fundamentales tanto para la biodiversidad de la isla como para su atractivo turístico, por lo que cualquier desarrollo de infraestructuras debe tener en cuenta su preservación.

La presión sobre el territorio en general y estos espacios en particular está contribuyendo a la degradación ambiental en algunas áreas, así como a un aumento en las emisiones de gases contaminantes. El PIMSIT busca promover un sistema de movilidad más sostenible que reduzca el impacto sobre estos espacios naturales y contribuya a la descarbonización de la economía insular, en línea con los objetivos de sostenibilidad de la Unión Europea y la Agenda 2030.

2.3 Retos del PIMSIT

La movilidad en Tenerife debe abordar diversos desafíos que exigen una planificación integral y soluciones innovadoras para lograr un sistema de transporte más eficiente, equitativo y sostenible. Estos retos van desde la **gestión del tráfico** y la **dependencia del vehículo privado**, hasta la necesidad de mejorar la competitividad del transporte público y fomentar modos de transporte más sostenibles. El Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) busca abordar estos retos mediante la implementación de 92 acciones organizadas en diferentes programas estratégicos. A continuación, se detallan los principales desafíos que enfrenta la isla en términos de movilidad.

Congestión crónica en la red viaria principal

Uno de los principales retos es la congestión de las principales arterias viarias, como las autopistas TF-1 y TF-5, que conectan las áreas metropolitanas y turísticas de la isla. Estas carreteras sufren de cuellos de botella

constantes, especialmente en las horas punta y en los accesos a los principales núcleos urbanos y turísticos, como el Área Metropolitana y el sur de la isla. Esto afecta tanto a los residentes como a los visitantes, provocando grandes retrasos y reduciendo la eficiencia del sistema viario.

La TF-5, que conecta el norte con Santa Cruz y La Laguna, es una de las carreteras más congestionadas, afectando a miles de personas que se desplazan diariamente desde el Valle de La Orotava hacia el área metropolitana y viceversa. La TF-1, en el sur, también sufre de saturación en los accesos a las zonas turísticas y en menor medida en las conexiones hacia el área metropolitana.

Dependencia del vehículo privado

El uso del vehículo privado sigue siendo el principal modo de transporte en Tenerife, con más del 80% de los desplazamientos diarios realizados en coche. Esta dependencia excesiva del automóvil contribuye no solo a la congestión del tráfico, sino también al aumento de las emisiones de gases contaminantes y a la ocupación innecesaria del espacio urbano para aparcamientos.

Uno de los problemas es la falta de medidas de desincentivación del uso del vehículo privado, como la ausencia de una regulación efectiva del aparcamiento en superficie, lo que incentiva el uso del coche incluso para distancias cortas. Además, la falta de alternativas de transporte público adecuadas en algunas zonas refuerza esta dependencia del coche privado.

Baja competitividad del transporte público

El sistema de transporte público en Tenerife, aunque ha mejorado con la expansión y aumento de frecuencia de las líneas de guaguas y tranvías, sigue sin ser lo suficientemente competitivo frente al vehículo privado. Las frecuencias insuficientes, la falta de cobertura en algunas áreas rurales y la baja intermodalidad entre los modos de transporte son factores que limitan su atractivo para los usuarios.

El transporte público es esencial para reducir la congestión y promover un modelo de movilidad más sostenible, pero necesita ser más accesible y eficiente.

Desigualdades territoriales en el acceso a la movilidad

Existen desigualdades significativas en términos de acceso a la movilidad entre las zonas metropolitanas y las áreas rurales o periféricas. Mientras que el Área Metropolitana de Santa Cruz-La Laguna y las principales zonas turísticas del sur están relativamente bien conectadas, las áreas más rurales del norte y del interior de la isla una relativa baja accesibilidad (especialmente frecuencia) a los servicios de transporte público, lo que refuerza la dependencia del coche.

Este hecho afecta a las oportunidades de empleo, acceso a servicios y calidad de vida de los residentes en las áreas menos conectadas. El PIMSIT busca reducir estas disparidades mediante la mejora de la accesibilidad y la extensión de la cobertura del transporte público en estas zonas más remotas con la implantación masiva del transporte a la demanda.

Impacto ambiental y cambio climático

El modelo actual de movilidad, basado en un uso intensivo del vehículo privado, genera un impacto ambiental significativo. Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y otros contaminantes atmosféricos, como el dióxido de nitrógeno (NO2), contribuyen al deterioro de la calidad del aire, especialmente en las áreas urbanas más densamente pobladas.

Además, de acuerdo a lo ya señalado en el epígrafe anterior respecto a los espacios naturales protegidos que deben ser preservados frente al crecimiento del tráfico y la expansión urbana. Reducir las emisiones y promover un modelo de movilidad más sostenible es esencial para cumplir con los objetivos de descarbonización y proteger el entorno natural de la isla.

Fomento de la movilidad activa y modos no motorizados

El uso de modos no motorizados, como caminar o el uso de la bicicleta y Vehículos de Movilidad Personal VMP, es aún bajo en Tenerife, aunque los turistas tienden a caminar más que los residentes. La falta de infraestructuras seguras, como carriles bici o amplias aceras, desincentiva a la población local a optar por la movilidad activa, lo que a su vez aumenta la dependencia del coche para distancias cortas.

El PIMSIT promueve la mejora de las condiciones para los peatones y usuarios de la bicicleta como parte de una estrategia para reducir el uso del vehículo privado y fomentar una movilidad más saludable y sostenible.

2.4 Marco normativo local, nacional y europeo

El Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) se enmarca en un conjunto de normativas y directrices a nivel local, regional, nacional y europeo que orientan el desarrollo de la movilidad hacia un modelo más sostenible, eficiente y respetuoso con el entorno contribuyendo a los objetivos globales de sostenibilidad, descarbonización y mejora de la calidad de vida.

Cumplimiento del marco normativo local

A nivel local, el PIMSIT se ajusta a las disposiciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), que regula la planificación territorial de la isla y busca un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio. El PIOT establece criterios para la integración del transporte en el uso del suelo y en el desarrollo de infraestructuras, buscando mejorar la accesibilidad y la conectividad entre las distintas zonas de la isla.

Además, el PIMSIT tiene en cuenta los diversos Planes Territoriales Especiales (PTEs) aprobados por el Cabildo Insular de Tenerife, si bien, también valora y sopesa las dificultades de ejecución que algunas de esas infraestructuras tienen en el marco temporal del PIMSIT.

Cumplimiento del marco normativo regional

A nivel regional, el PIMSIT se alinea con la Ley de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias (Ley 6/2022), cuyo objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y fomentar una transición hacia un modelo energético más limpio y sostenible. Esta ley establece objetivos claros para la descarbonización de sectores clave, incluido el transporte, y marca un horizonte de neutralidad climática para 2040.

El PIMSIT también está en consonancia con la Estrategia Canaria de Acción Climática, aprobada en 2020, que busca mitigar los efectos del cambio climático y adaptar los sistemas económicos y sociales a sus impactos, y se desarrolla a través del Plan Canario de Acción Climática, los planes de acción insulares y municipales para el clima (PACES) y la energía y el Plan de Transición Energética de Canaria. La estrategia señala el transporte como uno de los sectores clave para la reducción de emisiones, y el PIMSIT responde a esta necesidad mediante el fomento de la movilidad eléctrica, la mejora de la gobernanza, del transporte público y la promoción de modos de transporte no motorizados.

Asimismo, el PIMSIT se rige por la Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, que establece los principios y normas para el transporte terrestre en la Comunidad Autónoma. Esta ley promueve la mejora de las infraestructuras de transporte, el fomento del transporte público y el uso racional de los recursos, con especial atención a la sostenibilidad y la protección del medio ambiente.

Cumplimiento del marco normativo nacional

En el ámbito estatal, el PIMSIT se enmarca en el conjunto de políticas y normas orientadas a la transformación del sistema de movilidad hacia un modelo más sostenible, seguro y eficiente.

Debe destacarse la Ley de Movilidad Sostenible, aprobada en 2025, que establece el marco general para la planificación, gestión y financiación de la movilidad en España, configurando la movilidad como un elemento esencial para la cohesión social y territorial y como un ámbito clave para la transición ecológica. Esta norma impulsa un modelo basado en la reducción de emisiones, la eficiencia del sistema de transporte, la promoción del transporte público y la movilidad activa, así como la coordinación entre administraciones públicas y la incorporación de mecanismos de seguimiento y evaluación mediante indicadores.

El PIMSIT se alinea con los principios y objetivos de esta ley, incorporando un enfoque integrado de planificación de la movilidad, orientado a la sostenibilidad ambiental, la accesibilidad universal, la eficiencia del sistema y la reducción de la dependencia del vehículo privado, en coherencia con el marco competencial insular.

Asimismo, el Plan se integra en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que constituye el principal instrumento de planificación estatal en materia de transporte, y que establece las directrices para la descarbonización del sistema, la digitalización, la mejora de la seguridad vial y la optimización del uso de las infraestructuras existentes.

En coherencia con este marco normativo, el PIMSIT incorpora criterios orientadores relacionados con la adaptación al cambio climático, la resiliencia de las infraestructuras y la consideración de escenarios climáticos en la planificación de la movilidad, que deberán desarrollarse en los instrumentos y proyectos que materialicen las actuaciones previstas.

Cumplimiento del marco normativo europeo

En el ámbito europeo, el PIMSIT se enmarca en las políticas del Pacto Verde Europeo y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, que promueven una reducción de las emisiones del sector transporte en un 90% para 2050. El PIMSIT contribuye directamente a este objetivo mediante la implementación de acciones que fomentan la descarbonización del transporte en Tenerife, como la electrificación del transporte público, el fomento de la movilidad activa y la reducción del uso del coche privado.

Además, el PIMSIT está alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, en particular el ODS 11, que se centra en hacer que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. A través de la mejora del transporte público, la promoción de modos de transporte más sostenibles y la reducción de las emisiones, el PIMSIT contribuye directamente a la consecución de este objetivo en Tenerife.

Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)

El PIMSIT se somete, en un proceso garantista, a una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), conforme a la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, que garantiza que las medidas propuestas no generen impactos negativos significativos en el medio ambiente. Este proceso asegura que las infraestructuras y acciones del plan respeten el entorno natural de la isla y que se implementen medidas de mitigación para minimizar cualquier impacto en áreas sensibles.

3 Fundamentos del Modelo de Ordenación

3.1 Escenarios temporales

La planificación de la movilidad futura en Tenerife requirió la construcción de diferentes escenarios temporales que sirvieron para prever y analizar las demandas de viajes en términos de volumen, distribución territorial y horaria. Estos escenarios son esenciales para comparar las diversas alternativas de ordenación y asegurar que el modelo de movilidad propuesto sea eficaz y sostenible a largo plazo.

Los escenarios temporales del PIMSIT se definen a partir de factores diferenciadores y cuantificables que permiten crear proyecciones viables para el futuro. Entre estos factores, se incluyen en los horizontes temporales aquellos que influyen directamente en la movilidad, tales como la evolución de la población y su distribución, la localización de empleos y equipamientos, los aspectos socioeconómicos, y las políticas territoriales que afectan directamente la producción de viajes.

Se han definido dos escenarios diferenciados:

- **Escenario 2035:** Es el **horizonte temporal principal**, proyectado para 10 años después de la previsible puesta en marcha del PIMSIT. Se utiliza como escenario teórico para la comparación de las diferentes alternativas de ordenación y la selección del modelo de movilidad a desarrollar. Aunque es poco probable que todas las actuaciones, en especial las infraestructuras, estén completamente operativas en 2035, este escenario proporciona un marco de comparación sólido para la planificación y el análisis de viabilidad. Además, sirve como **base para desarrollar los programas y actuaciones que estructuran el modelo de ordenación**. Aunque no coincide exactamente con el horizonte de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), este año permite evaluar la continuidad y el progreso en el cumplimiento de los compromisos asumidos en el marco de esos objetivos, sirviendo como un hito estratégico más allá de 2030.
- **Escenario 2045:** Un **segundo horizonte temporal se proyecta para el año 2045**. Este segundo horizonte se utiliza para **validar el modelo de ordenación seleccionado en el escenario futuro**, teniendo en cuenta la evolución de los parámetros explicativos de la movilidad, (que se explican en el siguiente párrafo) y en relación con las alternativas base de comparación: CERO-DN (Do Nothing), CERO-DM (Do Minimum) y UNO-DMAX (Do Maximum) y confirmar así si sigue siendo adecuada o para prever si será necesaria una **planificación adicional** que responda a las demandas futuras de movilidad. Este escenario actúa como una guía a largo plazo para la planificación territorial, con el objetivo de anticipar el desarrollo de infraestructuras y servicios de transporte, especialmente aquellos que requieran **reservas de suelo**.

Los elementos que varían entre los escenarios temporales son los siguientes:

- **Población y localización futura:** La proyección de la población y su distribución es un elemento clave. La planificación de la movilidad debe anticipar cómo y dónde crecerán los núcleos urbanos, y cómo se distribuirá la población en la isla, ajustando la oferta de transporte a las zonas de mayor densidad poblacional y expansión urbana.
- **Localización de empleos y equipamientos atractores:** Los polos de empleo y los equipamientos como centros comerciales, sanitarios y educativos influyen significativamente en los patrones de movilidad. Para 2035 y 2045, se considerará la evolución de estas áreas y su capacidad para generar flujos de desplazamientos que condicionarán la demanda de transporte público y privado.
- **Aspectos socioeconómicos:** Las previsiones socioeconómicas también son determinantes en la configuración de los escenarios. Se analizarán las condiciones actuales y futuras a nivel comarcal,

incluyendo factores como el nivel de empleo, la motorización y el crecimiento urbano. Estas variables afectarán tanto la cantidad de viajes como su distribución a lo largo del tiempo.

- **Políticas territoriales y su impacto en la movilidad:** Las políticas territoriales tienen un impacto directo en la producción y distribución de viajes. Aunque sería deseable avanzar hacia políticas de *Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público (DOT)*, la experiencia indica que su implantación será limitada a corto y medio plazo. Por lo tanto, los escenarios se basan en un crecimiento tendencial, que refleja la continuidad de los patrones actuales de movilidad, descartando otros escenarios con políticas decididas. Sin embargo, es deseable que en una futura revisión del PIMSIT se detecte un cambio de tendencia en estas políticas, lo que permitiría reajustar las previsiones de viajes motorizados privados a largo plazo a la baja.

Respecto a las Reservas de suelo, remarcar que este documento no es el instrumento válido para ello y sólo pretende establecer la **planificación estratégica**; la Ley del Suelo y los instrumentos de ordenación territorial (como los Planes Generales de Ordenación y los Planes Territoriales Especiales) son los instrumentos válidos para definir y reservar suelo para infraestructuras. En concreto:

- Identifican áreas específicas para la implantación de nuevas infraestructuras de transporte (carreteras, estaciones, intercambiadores, aparcamientos de disuasión, etc.).
- Definen el uso del suelo y las áreas que deben reservarse para futuras infraestructuras, de acuerdo con las previsiones de demanda de movilidad y crecimiento de la población.
- Regulan el uso del suelo para asegurar que las infraestructuras no interfieran con áreas protegidas o de valor ecológico, a la vez que protegen los corredores de transporte.

La **coordinación entre diferentes niveles administrativos es esencial** para que la evaluación de reservas de suelo sea efectiva. Las **administraciones locales**, el **Cabildo Insular**, y el **Gobierno de Canarias** deben trabajar de manera conjunta para garantizar que las reservas de suelo estén alineadas con la planificación estratégica

3.2 Misión

De acuerdo con la *Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030*, los tres componentes de la sostenibilidad que son una guía en relación con la **Misión del Plan** son:

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

Este Plan busca generar un **cambio estructural** en la forma en que las personas y las mercancías se desplazan por el territorio insular, promoviendo alternativas al uso del vehículo privado, potenciando el transporte público y activo, y modernizando la infraestructura de transporte de mercancías.

El PIMSIT responde a la necesidad urgente de adaptar el sistema de movilidad de Tenerife a los retos climáticos, económicos y sociales que enfrenta la isla. Con un enfoque integral, el plan tiene como misión reducir la

dependencia del coche privado y fomentar un sistema intermodal eficiente que garantice la conectividad entre los distintos núcleos poblacionales, tanto en áreas urbanas como rurales, al tiempo que se reduce la huella de carbono del transporte en línea con los objetivos de descarbonización regional, nacional y europeo.

Uno de los pilares fundamentales del PIMSIT es la promoción de un transporte público de calidad, seguro, accesible y con una cobertura ampliada, que sea capaz de competir eficazmente con el uso del coche privado.

Paralelamente, el plan impulsa el uso de modos de transporte activos, como caminar y el uso de la bicicleta, mediante la creación de infraestructuras adecuadas y la mejora de los entornos, para que estas alternativas sean seguras y atractivas.

Además, el PIMSIT busca optimizar el transporte de mercancías, facilitando una mayor intermodalidad y eficiencia logística que reduzca el impacto ambiental y económico de este sector, vital para el suministro y la economía de la isla.

Aunque la mejora de la infraestructura viaria no forma parte de los objetivos principales del PIMSIT, el diagnóstico revela que la demanda de viajes sigue en aumento y que no puede reducirse de forma brusca. El cambio modal hacia el transporte público es un proceso gradual que requiere tiempo y, además, necesita un soporte de infraestructuras adecuadas. Por esta razón, la mejora de la red viaria se convierte en una actuación necesaria, tanto para sostener las infraestructuras específicas del transporte público como para optimizar las condiciones de los desplazamientos en vehículo privado, especialmente desde el punto de vista de la seguridad. Estas mejoras no solo servirán de apoyo al transporte colectivo, sino que también garantizarán que quienes deban seguir utilizando el coche privado lo hagan en condiciones más seguras y eficientes.

El PIMSIT aspira a convertir Tenerife en un referente de movilidad sostenible en un entorno insular, aprovechando las nuevas tecnologías, como la movilidad eléctrica y las soluciones inteligentes, para crear un sistema de transporte más resiliente, inclusivo y eficiente. A través de la ejecución de 92 acciones concretas, el plan se compromete a facilitar un cambio hacia un modelo de movilidad que responda a las necesidades presentes y futuras de la isla, fomentando una movilidad más limpia, accesible y que contribuya a la sostenibilidad ambiental y económica de Tenerife.

En definitiva, la **Misión** del PIMSIT se formula como sigue:

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

3.3 Objetivos generales

Los **objetivos generales** del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) se enmarcan en los *Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas*, y se alinean con las políticas de desarrollo socioeconómico, planificación territorial y protección ambiental promovidas por las administraciones públicas. Estos objetivos reflejan la misión del PIMSIT de transformar el sistema de movilidad de la isla, con el fin de garantizar un transporte eficiente, accesible, equitativo y respetuoso con el medio ambiente. Los principales objetivos del PIMSIT son:

1. Configuración de un sistema multimodal integrado y eficiente

El PIMSIT se propone consolidar un **sistema multimodal de transporte de viajeros** en Tenerife que contribuya a la integración del espacio social, económico y comercial de la isla. Este sistema debe permitir la conectividad fluida entre los distintos modos de transporte (guaguas, tranvías, bicicletas, transporte a pie, y eventualmente

modos ferroviarios), promoviendo una **visión unitaria y cohesionada** del territorio. Para ello, se buscará gestionar y fomentar eficazmente el **transporte público**, aumentando los servicios y la cobertura.

2. Reducción de los desplazamientos en vehículo privado

Uno de los objetivos clave del PIMSIT es **reducir el número y la longitud de los desplazamientos en vehículo privado**, particularmente los viajes motorizados no profesionales. Para lograrlo, el plan promueve alternativas más sostenibles, incentivando el uso de modos de transporte públicos y activos (caminar y ciclismo) que disminuyan la necesidad de usar el coche particular, al tiempo que contribuyen a reducir la congestión y las emisiones contaminantes.

3. Aumento de la participación del transporte público

El PIMSIT se plantea como objetivo fundamental **aumentar la cuota de mercado del transporte público** en la movilidad motorizada. Actualmente, el transporte público representa alrededor del **6% de los desplazamientos** totales (según datos de telefonía de 2021). El plan pretende elevar esta cifra a más del **20% para 2035**, mediante una mejora significativa en la calidad del servicio, la accesibilidad y la cobertura de los sistemas de transporte público, haciendo modos de transporte que sean una alternativa atractiva frente al vehículo privado.

4. Atender adecuadamente las demandas de movilidad de la población

El PIMSIT tiene como objetivo asegurar que las necesidades de movilidad de todos los residentes y visitantes de Tenerife sean atendidas de manera adecuada. Esto se logrará a través de las siguientes acciones:

- **Mejorar la calidad y disminuir la duración de los viajes**, facilitando un acceso equitativo y equilibrado a las redes y sistemas de transporte para todas las personas, independientemente de su lugar de residencia o su situación socioeconómica.
- **Reducir el consumo de recursos** y los **costes externos ambientales** asociados a la movilidad, mediante un fomento decidido de los modos colectivos de transporte público, la movilidad activa, el uso de vehículos eléctricos y la disuasión del uso del coche privado.
- **Impulsar la integración operativa de los sistemas de transporte público**, de manera que la ciudadanía perciba el sistema de transporte de Tenerife como un servicio único e integrado, que funcione de forma fluida y coherente, facilitando la intermodalidad.

5. Equilibrar la accesibilidad territorial

El PIMSIT busca reducir las desigualdades en términos de **accesibilidad al transporte**, mejorando la conexión de las zonas rurales y menos urbanizadas de Tenerife con los principales núcleos urbanos y áreas de actividad económica. De esta forma, se asegurará que todos los habitantes de la isla tengan acceso a oportunidades de empleo, servicios y actividades, independientemente de su ubicación geográfica.

6. Protección del medio ambiente y reducción de la huella ecológica

Un objetivo transversal del PIMSIT es **minimizar el impacto ambiental** del sistema de transporte en Tenerife. Esto incluye la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y otros contaminantes, así como la mitigación de los efectos del cambio climático. El plan fomenta el uso de tecnologías limpias, como la electrificación del transporte público y privado, y promueve el uso racional de los recursos no renovables, especialmente los energéticos. También se prioriza la protección de los espacios naturales sensibles, asegurando que el desarrollo de infraestructuras de transporte no ponga en peligro los recursos ambientales de la isla.

7. Optimización de la logística y transporte de mercancías

El transporte de mercancías es un componente esencial de la economía de Tenerife, y el PIMSIT tiene como objetivo optimizar este sector mediante la **mejora de las infraestructuras logísticas** y la promoción de la **intermodalidad**. Se buscará reducir el impacto ambiental del transporte de mercancías, mejorando la eficiencia

y minimizando la congestión en los principales corredores viarios de la isla, lo cual también beneficiará el tráfico de pasajeros.

3.4 Objetivos específicos

Los **objetivos específicos** del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) se derivan de los **objetivos generales** y la misión del plan, orientándose a transformar el sistema de movilidad en la isla. Estos objetivos se estructuran en torno a tres grandes temas: **Servicios, Infraestructuras y Políticas Generales**. A continuación, se detallan los objetivos específicos organizados por estas áreas:

Estos Objetivos Globales, deben ser particularizados para este PIMSIT en **objetivos específicos** de acuerdo con la siguiente agrupación temática y por orden de importancia.

3.4.1 Servicios

Como se ha señalado en el Diagnóstico (ver Tomo V para más amplio desarrollo), el peso de los viajes en transporte público en Tenerife y en cualquier tipo de relación, siempre es muy inferior al de la movilidad en automóvil privado. Por ello, resulta imprescindible modificar la tendencia en el reparto modal, aumentando el peso del transporte público en la movilidad global motorizada, con los siguientes objetivos específicos:

- **Dar el mejor servicio de transporte integrado a la creciente demanda de transporte de manera eficiente y ambientalmente sostenible.** Indistintamente de las políticas de reequilibrio territorial que se puedan llevar a cabo en Tenerife, el Plan debe satisfacer una demanda creciente de población y movilidad asociada bajo un marco de eficiencia energética y económica y reducir sus déficits por unidad transportada, avanzando hacia un mejor equilibrio técnico-económico entre las dimensiones de la oferta, sus índices de utilización y sus condiciones de precios.
- **Integrar los diferentes sistemas de transporte público y su complementariedad con el privado.** Urge armonizar el funcionamiento de los diferentes modos, utilizando especialmente los sistemas más eficientes de transporte público en cada ámbito de prestación, atendiendo a su capacidad y flexibilidad, carriles reservados para guaguas, tren, tranvías, guaguas y servicio de transporte a la demanda, taxis, sistemas públicos de Vehículos de movilidad personal o bicicletas o vehículo privado. Se debe avanzar hacia la completa integración de los servicios, considerando la movilidad como servicio, (Mobility as a Service, MaaS en su acrónimo en inglés), mediante mejoras en la integración de los sistemas de control, tarificación información y acceso a los diversos modos y servicios.
- **Potenciar el transporte público mediante la implantación de sistemas frecuentes y fiables (tren, tranvías, plataformas reservadas y preferencias de paso).** Estos sistemas, que ya están en proyecto por parte del Gobierno de Canarias y del Cabildo de Tenerife, permiten una mayor velocidad comercial y regularidad, al tiempo que mejoran notablemente la imagen del transporte público, centrada mayoritariamente en la guagua.
- **Incrementar la accesibilidad en transporte público en los ámbitos metropolitano y municipales destacados.** La oferta de transporte público debe atender especialmente a los ámbitos metropolitanos y algunas áreas municipales, como el Área Santa Cruz - Laguna o la zona turística Adeje - Arona, teniendo en cuenta que la movilidad intermunicipal e intramunicipal de 10 municipios es más del 70% del total de viajes de residentes no profesionales y que los viajes con longitudes inferiores a 7 km son también el 70%. Con este Plan se pretende dar accesibilidad a todo el territorio, pero potenciando los servicios allí donde se concentra la demanda, diferenciando en base a la densidad de población y a la distribución de los núcleos.
- **Garantizar la accesibilidad en transporte público a las nuevas áreas de centralidad y actividad económica.** En la misma línea que el objetivo anterior, el Plan propone establecer umbrales óptimos de accesibilidad a las áreas de actividad económica, polos atractores servicios y equipamientos. Asimismo, se promueve la mejora de los servicios de transporte público en los subcentros urbanos que se están consolidando como

Güímar, Candelaria, La Orotava y resto de núcleos de la TF-1 y TF-5 con nuevos servicios a la demanda coordinados con los servicios troncales.

- **Definir un Sistema Tarifario** que favorezca la accesibilidad y asegure la suficiencia financiera del Sistema.
- **Establecer Velocidades comerciales acorde con la demanda del corredor**, de tal forma que se promuevan sistemas que garanticen velocidades comerciales a 50 km/h en relaciones entre núcleos con población superior a los 20.000 habitantes y 40 km/h en relaciones comarcales entre núcleos con población superior a los 10.000 habitantes.
- **Establecer Frecuencias máximas en proporción a la población y distancia**, atendiendo las relaciones con una frecuencia máxima de servicios de 30 minutos si la suma de las dos Poblaciones (número de hab.) dividida entre la Distancia (Km) que las separa es mayor que 5.000, entre núcleos con población superior a los 15.000 habitantes.
- **Optimizar la logística de última milla**, promoviendo el uso de vehículos eléctricos para la distribución urbana y creando centros logísticos en puntos estratégicos que minimicen la congestión en las zonas más densas.
- **Implementar tecnologías inteligentes** para la planificación de rutas y la distribución eficiente de mercancías, reduciendo el impacto ambiental del sector logístico.

3.4.2 Infraestructuras

Tanto las infraestructuras existentes como las se proyectan en el marco de este documento constituyen los elementos soporte de los servicios que deben contribuir al cumplimiento de la misión y objetivos generales del PIMSIT, en un marco de sostenibilidad, por lo que la decisión de ejecución, prioritaria en algunos casos, derivado de situaciones de congestión, no puede ser determinada como una simple respuesta a la demanda, sino formar parte de una respuesta integral del sistema, de los sistemas operacionales, infraestructuras y políticas de transporte. No se plantea un plan desarrollista, que sea capaz de atender a una demanda que crece sin más, sino que sea capaz de modularla, gestionando la oferta de infraestructuras y servicios priorizando el transporte público y la movilidad activa, que mejore los niveles de servicio actuales, sin entrar en competencia entre modos. Para las infraestructuras se plantean los siguientes objetivos específicos:

- **Considerar la red viaria como soporte básico:** Integrar las infraestructuras viarias existentes y proyectadas como base para desarrollar sistemas operativos y políticas de transporte coordinadas con los modos públicos.
- **Desarrollo de plataformas exclusivas para transporte público:** Adaptar tramos en las TF-1 y TF-5 para carriles Bus-VAO. Estas plataformas no solo mejorarán la eficiencia del transporte público en el corto plazo, sino que permiten la integración con el sistema ferroviario del Tren del Sur y eventualmente, a más largo plazo, del Norte, asegurando una transición ordenada y flexible. La ampliación de viarios para alojar carriles y plataformas reservadas de transporte público con plataforma exclusiva se considera más una actuación de transporte público que un simple incremento de capacidad de la red viaria tradicional.
- **Adaptación de las infraestructuras al futuro sistema ferroviario:** La planificación de infraestructuras debe ser compatible con el desarrollo del **Tren del Sur** como un elemento estratégico para el transporte intercomarcal en el corredor sur. Esto implica prever reservas de suelo y diseñar las conexiones necesarias entre estaciones ferroviarias, intercambiadores y plataformas de transporte público para garantizar una intermodalidad eficiente.
- **Implantación de instalaciones y sistemas de transporte público en plataforma exclusiva**, en aquellos corredores donde la demanda lo justifique. La construcción de variantes y de terceros carriles en diferentes tramos de las carreteras TF-5 y TF-1 del Área Metropolitana de Santa Cruz - La Laguna se torna como oportunidad para incrementar el uso de plataformas reservadas para el transporte público, bien en las nuevas infraestructuras, bien en el espacio liberado por aquellas.
- **Implantación de instalaciones y sistemas que otorguen preferencia al Transporte Público Colectivo** cuando circule en plataformas compartidas con los vehículos privados.

- **Implantación de instalaciones y sistemas que potencien la sinergia entre modos públicos y también con el privado** en términos de intermodalidad (aparcamientos de disuasión e intercambiadores).
- **Implantación de instalaciones y sistemas operacionales derivados de la demanda de nuevos servicios** y requerimientos técnicos derivados de la tecnología de operación como son talleres, cocheras e instalaciones de recarga eléctrica.
- **Implantación de instalaciones y sistemas para fomentar la intermodalidad en el transporte de mercancías**, asegurando una conexión eficiente entre los modos marítimo y terrestre, y mejorando las infraestructuras para el transporte de carga en la isla.

3.4.3 Políticas generales

El modelo de ordenación de la movilidad del PIMSIT integra cuestiones que son competencias de diferentes administraciones e intenta establecer mecanismos de coordinación y gobernanza que permitan implantar una política coordinada de movilidad, que responda a idénticos objetivos.

- **Fomento de los modos no motorizados en los desplazamientos urbanos**, con actuaciones en los principales núcleos urbanos, especialmente en el Área Metropolitana Santa Cruz - Laguna y en la zona turística Adeje -Arona que pretenden incrementar la cuota de los modos no motorizados en el reparto modal de la movilidad urbana, tales como desarrollar una infraestructura de conexión peatonal y ciclista amplia, accesible y segura en las áreas metropolitanas, desarrollar una política integral de la bicicleta para el Área Metropolitana y articular las redes peatonales y ciclistas con los modos no motorizados y, especialmente entre el entorno urbano y urbano y el metropolitano.
- **Establecimiento de políticas de regulación del aparcamiento en superficie en las aglomeraciones urbanas**, especialmente en las principales áreas de movilidad suburbana, Área Metropolitana, zona turística Adeje - Arona y La Orotava - Puerto de la Cruz, pero también en los cascos centrales de los municipios con población superior a los 10.000 habitantes.
- **Conseguir un uso más racional y ambientalmente óptimo del espacio público urbano**. El espacio público es escaso y susceptible de un mayor disfrute por la ciudadanía, principalmente los entornos urbanos. Tradicionalmente, la ocupación del espacio viario por el automóvil ha sido dominante sobre otros usos de transporte o equipamientos. La recuperación del espacio urbano pasa necesariamente por la reducción del espacio dedicado al automóvil en favor de modos más eficientes en los entornos urbanos mejorando las condiciones ambientales del espacio público.
- **Incidir sobre las pautas de conducta en relación con movilidad de la ciudadanía**. La denominada “gestión de la movilidad” incide sobre paquetes de medidas que tienen por objeto modificar las pautas o conductas de movilidad de colectivos específicos. Estas medidas, escasamente desarrolladas en el territorio insular frente al resto del territorio nacional y europeo, se basan en el análisis, información, comunicación-participación, divulgación y prueba de cambios de movilidad en colectivos de trabajadores, escolares y sus familiares, jóvenes, etc. Una parte importante de la gestión de la movilidad se dirige a grupos con claras limitaciones de movilidad: mayores y personas con movilidad reducida. Ambos grupos son objeto de acciones dentro de los programas de promoción de los modos no motorizados, seguridad y eliminación de barreras. Otra parte importante son los colectivos con viajes recurrentes a puntos comunes, como personas trabajadoras y escolares facilitando el acceso autónomo de los niños y jóvenes a sus centros educativos y reduciendo la conflictividad de las horas punta de acceso a los centros educativos y grandes centros de empleo.
- **Políticas de desarrollo urbano orientado al transporte**. Es clara la relación entre urbanismo y movilidad urbana. La tradicional forma de planificar la ciudad, basada en una especialización de los espacios para distintos usos, ha generado fuertes necesidades de movilidad motorizada que se convierten en necesidad de utilizar el automóvil cuando los nuevos desarrollos se sitúan en áreas dispersas y tienen baja densidad.

En ese sentido, no es política del Plan, sino política urbanística, el buscar un tipo de urbanización que facilite la movilidad peatonal, ciclista y cree las condiciones para ser servida en transporte público. El PIMSIT establece una actuación que persigue ese enfoque.

Por último, hay que señalar que todo Plan de Movilidad Sostenible que pretenda ser factible a la vez que eficaz y eficiente en 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. Por ello, además de preparar herramientas analíticas que permitan a la Dirección del Estudio analizar el impacto de determinadas políticas, o actuaciones, hay que poner un especial énfasis en la consecución de un **gestión ordenada** y coordinada de las diferentes Administraciones Públicas con responsabilidades en la materia.

3.5 Criterios de sostenibilidad y accesibilidad

Los **criterios de sostenibilidad y accesibilidad** del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) se basan en garantizar que las acciones implementadas respondan a los retos ambientales, sociales y económicos de la isla. El PIMSIT busca construir un sistema de movilidad que no solo sea eficiente y moderno, sino que además **minimice el impacto ambiental**, promueva la **equidad social** y asegure la **accesibilidad universal** a todos los modos de transporte. Los criterios que guían este proceso son:

3.5.1 Criterios de sostenibilidad ambiental

La sostenibilidad ambiental se sitúa en el núcleo del PIMSIT, con el fin de reducir la huella ecológica del transporte en Tenerife. Los criterios ambientales clave incluyen:

- **Reducción de emisiones contaminantes**: el PIMSIT persigue una disminución progresiva de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y otros contaminantes a través de la promoción del transporte eléctrico, la movilidad activa (caminar y bicicleta) y la mejora de la eficiencia del transporte público. El uso de energías limpias, la electrificación de la flota de guaguas y tranvías, y la creación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos son pilares fundamentales.
- **Optimización de los recursos energéticos**: se busca un uso más eficiente de los recursos energéticos disponibles, priorizando las fuentes renovables y minimizando el consumo de combustibles fósiles. El objetivo es avanzar hacia una **movilidad de bajas emisiones**, especialmente en áreas de alta sensibilidad ambiental, como los espacios naturales protegidos de la isla.
- **Minimización del consumo de suelo**: las actuaciones del PIMSIT priorizan la reutilización y optimización de las infraestructuras existentes antes que la expansión indiscriminada de nuevas infraestructuras. El crecimiento viario se limita a aquellos casos donde es necesario mejorar las condiciones de seguridad o capacidad en apoyo del transporte público y la movilidad activa, evitando impactos negativos sobre el entorno natural.
- **Fomento de la movilidad activa**: se promoverán los modos de transporte más sostenibles, como caminar y el uso de la bicicleta, mediante la creación de una red segura de infraestructuras peatonales y ciclistas que conecten áreas urbanas, rurales y turísticas. Esto no solo reducirá las emisiones, sino que también contribuirá a mejorar la calidad del aire y el entorno urbano.

3.5.2 Criterios de sostenibilidad económica

La sostenibilidad económica se refiere a la capacidad del sistema de transporte de satisfacer las necesidades de movilidad de la población de manera eficiente y a largo plazo, **sin generar desequilibrios financieros**. Los criterios económicos incluyen:

- **Suficiencia financiera del sistema de transporte:** el PIMSIT promueve la creación de un sistema tarifario justo y accesible que garantice la sostenibilidad financiera del transporte público, a la vez que fomente el uso de estos servicios frente al vehículo privado. Es fundamental que el sistema pueda sostenerse con tarifas asequibles, pero también mediante inversiones públicas y privadas.
- **Eficiencia operativa:** el transporte público y las infraestructuras deben estar gestionados de manera eficiente, asegurando que los servicios de transporte público regular operen con altos niveles de ocupación y minimizando los déficits operacionales por pasajero transportado. Esto incluye la mejora de la velocidad comercial mediante la creación de carriles reservados, así como la optimización de la frecuencia y capacidad de los servicios.
- **Reducción de costes externos:** la implementación de un sistema de transporte más eficiente reducirá los costes externos, como la contaminación, los accidentes de tráfico y la congestión, mejorando la productividad y la calidad de vida de la población.

3.5.3 Criterios de accesibilidad

La **accesibilidad universal** es un principio básico en el diseño y ejecución de las actuaciones del PIMSIT, asegurando que todo el sistema de transporte esté al alcance de todas las personas, independientemente de sus capacidades físicas o económicas. Los criterios de accesibilidad incluyen:

- **Accesibilidad física:** todos los servicios e infraestructuras de transporte pretender ser accesibles para personas con movilidad reducida (PMR), cumpliendo con las normativas de accesibilidad y garantizando que las guaguas, tranvías, estaciones e intercambiadores estén adaptados para su uso por todos los ciudadanos, incluidos los más vulnerables.
- **Accesibilidad territorial:** el PIMSIT se compromete a mejorar la equidad territorial, garantizando que todas las zonas de la isla, incluidas las rurales, dispongan de servicios de transporte público que faciliten su conectividad con los principales centros urbanos y económicos.
- **Accesibilidad económica:** favorecer la equidad en el acceso a la movilidad pública, sin barreras económicas, proporcionando tarifas reducidas y sistemas de subsidios para personas con bajos ingresos, estudiantes y otros colectivos vulnerables

3.5.4 Criterios de accesibilidad en la planificación urbana

La relación entre la movilidad y la planificación urbana es fundamental para garantizar un sistema de transporte sostenible y accesible. Los criterios de planificación incluyen:

- **Desarrollo urbano orientado al transporte:** aunque no es objeto de su actuación, el PIMSIT defiende un modelo de desarrollo urbano compacto y mixto, donde los núcleos de población estén diseñados para facilitar la movilidad no motorizada y garantizar que el transporte público pueda servir de manera eficiente a estas áreas. Las nuevas áreas de crecimiento urbano deberán estar bien conectadas mediante redes de transporte público, evitando el uso excesivo del vehículo privado.
- **Uso racional del espacio público:** el PIMSIT prioriza la recuperación del espacio público para peatones y ciclistas, reduciendo la ocupación del suelo por vehículos motorizados. Se implementarán políticas de peatonalización en los centros urbanos y medidas de calmado de tráfico que favorezcan la seguridad de los peatones y el disfrute del espacio urbano.

3.5.5 Criterios de accesibilidad para el transporte de mercancías

El transporte de mercancías es un componente clave del sistema de movilidad, y su planificación debe considerar tanto la eficiencia económica como la sostenibilidad. Los criterios incluyen:

- **Mejora de la logística y transporte de mercancías:** se promoverá la optimización del transporte de mercancías mediante la modernización de la logística, la intermodalidad y la planificación de rutas más eficientes, que reduzcan el impacto ambiental y económico de la distribución de mercancías en la isla, especialmente en la distribución urbana.
- **Minimización de los impactos del transporte de mercancías:** el PIMSIT fomentará el uso de vehículos eléctricos y de bajas emisiones en la distribución urbana de mercancías, especialmente en las áreas urbanas más congestionadas, con el fin de reducir el tráfico pesado, mejorar la calidad del aire y garantizar una distribución sostenible en las ciudades.

4 Contestación a las alegaciones de la información pública

4.1 Descripción del proceso

El Documento de Aprobación Inicial del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT), junto con su correspondiente Estudio Ambiental Estratégico, fue sometido a trámite de información pública y consulta de las administraciones públicas cuyas competencias pudieran resultar afectadas, conforme a lo establecido en el procedimiento de elaboración del Plan.

El periodo de información pública se desarrolló entre el 13 de octubre de 2025 y el 19 de diciembre de 2025, durante el cual se recibieron alegaciones e informes por parte de administraciones públicas, entidades y particulares.

Como resultado de dicho trámite se registraron un total de 31 escritos, correspondientes a:

- 11 informes de administraciones públicas y empresas públicas,
- 2 informes de colegios profesionales,
- 1 escrito de partido político, y
- 17 escritos de particulares y asociaciones ciudadanas.

Las alegaciones e informes presentados han sido objeto de un análisis individualizado, atendiendo a su contenido técnico, jurídico y competencial, con el fin de determinar su procedencia y valorar, en su caso, la incorporación de modificaciones en el Plan.

El tratamiento de las alegaciones se ha realizado de acuerdo con los siguientes criterios:

- adecuación al marco competencial del PIMSIT,
- coherencia con el modelo de ordenación seleccionado,
- viabilidad técnica, funcional, territorial y ambiental, y
- compatibilidad con el marco normativo aplicable.

Como resultado de este proceso, se han introducido en el Plan aquellas modificaciones que se han considerado procedentes, sin que ello haya supuesto la reformulación del modelo de ordenación, sino su ajuste y mejora en determinados aspectos.

El detalle del contenido de las alegaciones, su análisis y la respuesta motivada a cada una de ellas se recoge en el documento específico de *“Informe de análisis y respuesta a las alegaciones” (Tomo VII. Anexo 1)*, que forma parte integrante del Plan.

4.2 Síntesis de las alegaciones recibidas

Las alegaciones e informes recibidos durante el trámite de información pública presentan una elevada diversidad de enfoques y contenidos, si bien es posible identificar una serie de bloques temáticos recurrentes:

a) Cuestiones relativas al modelo de movilidad y a la estrategia del Plan:

Se plantean consideraciones sobre el equilibrio entre infraestructuras viarias y transporte público, la oportunidad/conveniencia de determinadas actuaciones estructurantes, así como propuestas de modelos alternativos basados en una menor intervención territorial o en una mayor apuesta por el transporte colectivo.

b) Infraestructuras viarias y ferroviarias

Se formulan alegaciones específicas sobre actuaciones concretas del modelo, incluyendo ampliaciones viarias, variantes, conexiones estructurantes y sistemas ferroviarios, tanto en sentido favorable como crítico, especialmente en relación con su impacto territorial, su coste o su necesidad funcional.

c) Transporte público y políticas de movilidad

Se incluyen propuestas relacionadas con el refuerzo del transporte público, la implantación de sistemas de alta capacidad, la mejora de la red de guaguas, la gratuidad del servicio, así como el impulso de medidas de gestión de la demanda, movilidad activa, coche compartido y teletrabajo.

d) Cuestiones ambientales y territoriales

Diversas alegaciones inciden en los impactos ambientales de las actuaciones previstas, incluyendo afecciones paisajísticas, territoriales y sobre espacios protegidos, así como en la necesidad de incorporar criterios de adaptación al cambio climático y resiliencia.

e) Aspectos metodológicos y de planificación

Se plantean observaciones sobre la modelización de la movilidad, los datos utilizados, el alcance del Plan y su relación con otros instrumentos de planificación territorial y sectorial.

f) Condicionantes sectoriales y competenciales

Algunas administraciones públicas y organismos sectoriales introducen condicionantes específicos relacionados con sus ámbitos de competencia, particularmente en materia de infraestructuras, transporte, medio ambiente y servidumbres, que deben ser tenidos en cuenta en el desarrollo posterior de las actuaciones.

En términos generales, las alegaciones no cuestionan de forma unánime el modelo de ordenación adoptado, sino que plantean ajustes, matizaciones o alternativas parciales sobre determinados elementos del mismo, que han sido analizados y considerados en el proceso de elaboración de la Propuesta final.

4.3 Resultado del proceso y modificaciones introducidas

Como resultado del proceso de análisis de las alegaciones e informes recibidos, se han incorporado al PIMSIT aquellas modificaciones que se han considerado procedentes, con el objetivo de mejorar la claridad, coherencia y calidad técnica del documento, así como de reforzar su adecuación al marco normativo y a los condicionantes sectoriales aplicables.

Las modificaciones introducidas no suponen una reformulación del Modelo de Ordenación seleccionado en la fase de aprobación inicial, sino su ajuste y perfeccionamiento en determinados aspectos, entre los que destacan:

- la incorporación de **condicionantes y criterios sectoriales** derivados de los informes de las administraciones competentes, especialmente en materia de infraestructuras, medio ambiente y servidumbres;
- la **precisión y mejora de determinadas actuaciones y programas**, incluyendo ajustes en su definición, alcance o programación temporal;

- la incorporación de **criterios orientadores transversales**, en particular en relación con la sostenibilidad ambiental, la adaptación al cambio climático y la resiliencia de las infraestructuras;
- la mejora de la **coherencia interna del documento**, incluyendo la corrección de inconsistencias, la clarificación de contenidos y la armonización de la información entre los distintos tomos del Plan.

Asimismo, se han incorporado aquellas determinaciones necesarias para garantizar la correcta articulación del Plan con los instrumentos de desarrollo posteriores, sin perjuicio de que la definición detallada de determinadas actuaciones deba realizarse en fases posteriores de planificación o proyecto.

El detalle completo del contenido de las alegaciones, su análisis y la respuesta motivada a cada una de ellas se recoge en el documento específico de *“Informe de análisis y respuesta a las alegaciones” (Tomo VII. Anexo 1)*, que forma parte integrante del expediente del Plan y constituye el soporte justificativo de las modificaciones introducidas.

5 Justificación del Modelo de Ordenación

5.1 La transición al Modelo de ordenación del PIMSIT

La formulación del **Modelo de Ordenación del PIMSIT** es el resultado de un proceso progresivo de análisis, contraste y selección desarrollado a lo largo de las distintas fases de elaboración del Plan. Su origen se sitúa en la fase de Avance, en la que, a partir del diagnóstico del sistema de movilidad insular, se definieron y evaluaron distintas alternativas de ordenación construidas mediante combinaciones diversas de infraestructuras, servicios y medidas de gestión. Dichas alternativas (17) permitieron comparar diferentes configuraciones posibles del sistema de movilidad de Tenerife desde la perspectiva funcional, territorial, económica y ambiental.

Sobre esa base, y tras el análisis multicriterio y la evaluación ambiental estratégica de las alternativas consideradas, el Documento de Aprobación Inicial desarrolló un modelo de ordenación que tomó como referencia la denominada Alternativa OCHO, al ser la mejor valorada en el proceso comparativo. No obstante, el modelo finalmente formulado no se limitó a reproducir de forma cerrada una de las alternativas inicialmente evaluadas, sino que incorporó ajustes y mejoras orientados a reforzar su capacidad de respuesta frente a los principales problemas detectados en la movilidad insular

En este proceso de transición desde las alternativas hacia el modelo de ordenación definitivo tuvieron especial relevancia las aportaciones recibidas durante la participación pública del Documento de Avance, así como el análisis técnico de los distintos componentes del sistema de movilidad. Ello permitió evolucionar desde una lógica puramente de comparación/evaluación entre alternativas hacia una formulación más completa e integrada del modelo, incorporando actuaciones procedentes de distintas opciones previamente analizadas y complementándolas con medidas de gestión, organización, regulación y planeamiento.

En particular, el Modelo de Ordenación incorporó, sobre la base de la Alternativa OCHO una serie de infraestructuras claves que ya estaban consideradas en otras alternativas para mejorar la movilidad en la isla, tales como:

- **Anillo insular entre Los Realejos y La Guancha** (ya considerado en las alternativas UNO-DMAX, SEIS y SIETE): Esta carretera, que actualmente tiene problemas de capacidad, se transformará en una autovía, lo que permitirá completar el anillo insular y mejorar notablemente las condiciones de tráfico.
- **Ampliación de la TF-1 entre Güímar y San Isidro** (ya considerado en las alternativas UNO-DMAX y SIETE): Esta ampliación mejorará significativamente las condiciones de servicio de la TF-1, que soporta más de 50.000 vehículos diarios. La creación de un carril adicional no solo mejorará la seguridad y confort de los usuarios, sino que también permitirá la implementación de un carril BUS-VAO de tipo tecnológico, dando continuidad a los tramos anteriores (Santa Cruz-Güímar y San Isidro-Adeje).
- **Conexión con la TF-13 (Túnel Mesa Mota-Gorgolana)** (ya considerado en las alternativas en la UNO-DMAX, SEIS y SIETE): Esta actuación es el inicio de la futura vía de ronda de La Laguna actuando en reducción de la congestión de la TF-13, en el tramo entre la actual vía de Ronda y Las Canteras.
- **Corredor ferroviario del sur entre Santa Cruz y Adeje**: ya considerado en las alternativas CUATRO, CUATRO-B, CUATRO-C, CINCO, SIETE y NUEVE). se incorpora como un elemento estratégico del modelo de ordenación, diseñado para reforzar la conectividad intercomarcal en el corredor sur de Tenerife. El desarrollo de este sistema ferroviario, incluido en el PIOT y con planificación aprobada, queda condicionado a la disponibilidad de financiación y a la tramitación de los instrumentos y proyectos

correspondientes, si bien, a la vista de los análisis realizados y de las previsiones de planificación, se prevé un desarrollo en dos fases:

- Primera fase: tramo San Isidro - Adeje: Se prevé la posibilidad de su inicio anticipado en el año 2028 siempre sujeto a la obtención de financiación por parte de la Administración General del Estado y a la resolución de los trámites necesarios.
- Segunda fase: resto del trazado: En una etapa posterior, se desarrollará el tramo restante para completar la conexión ferroviaria en el corredor insular sur, conforme lo permitan las condiciones financieras y la demanda de movilidad.

Junto a estas infraestructuras, el modelo integró además un número amplio de actuaciones correspondientes a los **componentes 4, 5 y 6**, políticas de movilidad, organización y gestión, y normativa y planeamiento, que pasaron a formar parte del Modelo completo de Ordenación del PIMSIT y permitieron dotarlo de un carácter más transversal e integral.

Desde el punto de vista temporal, el modelo así configurado se formuló para dar respuesta a los retos identificados en un **horizonte intermedio de 2035**, incorporando al mismo tiempo una **proyección a 2045** que permite validar su vigencia, su capacidad de adaptación y la necesidad de prever la implantación progresiva de determinadas infraestructuras y reservas estratégicas. De este modo, el horizonte 2035 actúa como marco principal de ordenación y programación del sistema, mientras que el horizonte 2045 permite anticipar su evolución futura, orientar la planificación de largo plazo y prever, en su caso, nuevas necesidades de capacidad, conectividad y reserva de suelo para infraestructuras de transporte.

La Propuesta final del PIMSIT no reabre este proceso de selección ni redefine el sistema de alternativas previamente evaluado. Su función consiste en consolidar y ajustar el modelo ya seleccionado en la fase de aprobación inicial, incorporando las modificaciones derivadas del análisis de las alegaciones e informes recibidos durante la información pública, y reforzando, en su caso, su coherencia técnica, territorial, funcional y ambiental.

En consecuencia, la transición al Modelo de Ordenación del PIMSIT debe entenderse como el paso desde un conjunto de alternativas analizadas y evaluadas hacia una propuesta integrada de movilidad insular, posteriormente perfeccionada en la fase final del procedimiento, pero sin alterar sus fundamentos esenciales ni la lógica general del modelo adoptado.

5.2 El papel de la Red Ferroviaria

El papel de la red ferroviaria en el Modelo de Ordenación del PIMSIT se define desde una perspectiva estratégica, integrada y no excluyente respecto al resto de modos de transporte.

El Plan no configura el sistema ferroviario como el único eje estructurante de la movilidad insular, ni plantea su desarrollo inmediato como condición necesaria para la mejora del sistema. Por el contrario, el modelo adoptado se basa en una lógica multimodal y progresiva, en la que el refuerzo del transporte público se articula, en el corto y medio plazo, principalmente a través de la red de guaguas, la implantación de carriles BUS-VAO, la mejora de la intermodalidad y la aplicación de medidas de gestión de la demanda. En este contexto, la red ferroviaria se incorpora al modelo como una infraestructura estratégica de largo plazo, destinada a dar respuesta a los corredores de mayor concentración de demanda y a reforzar la capacidad y regularidad del sistema de transporte público en escenarios de crecimiento de la movilidad.

Dentro de este esquema, la infraestructura del Tren del Sur, contemplada en el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT) cuenta con un Plan Territorial Especial aprobado. Además, ya se han desarrollado los proyectos constructivos. A pesar de los avances en su planificación, incluidos los proyectos constructivos prácticamente finalizados, su ejecución aún no es una realidad, principalmente debido a su elevado coste económico, estimado

en más de 2.400 millones de euros, y la falta de financiación comprometida. Su implementación está sujeta a la articulación de los mecanismos de financiación adecuados, pero se ha avanzado significativamente en ello y se ha suscrito un convenio plurianual de financiación con el Gobierno del Estado para asegurar los recursos necesarios y consolidar los compromisos de financiación.

Por otro lado, el **Tren del Norte** solo ha alcanzado la fase de aprobación inicial del Plan Territorial Especial, sin llegar a aprobarse definitivamente. Recientemente, el Cabildo Insular, a través de Metrotenerife, ha licitado un concurso de ideas para su desarrollo, lo que confirma el interés institucional en la iniciativa. Sin embargo, su trazado y tipología aún no están definidos, lo que sitúa su materialización en un horizonte temporal más lejano, fuera del ámbito del PIMSIT para 2035. No obstante, si en el futuro se articulan los mecanismos de financiación necesarios, su incorporación podría representar un salto cualitativo en la capacidad del transporte público de la isla.

Junto al sistema ferroviario insular, el **sistema tranviario del área metropolitana** cuenta con un **Plan Territorial Especial del Sistema Tranviario del Área Metropolitana** aprobado que recoge los trazados existentes y prevé futuras ampliaciones. Los estudios que se han desarrollado y las propuestas para nuevas líneas podrían incorporarse a la red actual, expandiendo la cobertura de este sistema conector y potencial en cortas distancias, sobre todo, en el Área Metropolitana donde se acumula más del 40 % de la población de la isla. Sin embargo, es preciso distinguir entre aquellas ampliaciones con cierto grado de madurez de otras cuya ejecución exige previamente actuaciones urbanas y viarias complementarias, así como una mayor definición técnica y administrativa. Por ello, el modelo no incorpora de forma generalizada nuevas líneas tranviarias dentro de su horizonte operativo inmediato, sin que ello suponga cuestionar su idoneidad o su compatibilidad con la estructura de movilidad propuesta.

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

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

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

El modelo, por lo tanto, apuesta, inicialmente, por soluciones viables y de implementación rápida y flexible, como los carriles BUS-VAO. Mientras, el Tren del Sur forma parte del modelo, pero no condiciona el desarrollo de la misma pese a que, en caso de materializarse pase a constituirse como eje central de movilidad en el corredor sur.

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

De este modo, el PIMSIT establece un modelo en el que el sistema ferroviario y tranviario puede llegar a constituir, en el largo plazo, una columna vertebral del sistema de transporte público, sin perjuicio del papel

central que desempeñan en el corto y medio plazo la red de guaguas estructurante, los corredores BUS-VAO y los intercambiadores.

5.3 Justificación final del Modelo de Ordenación

El modelo de ordenación propuesto se justifica por su capacidad para responder a las necesidades de movilidad de Tenerife desde un enfoque integral, sostenible y adaptable. Este modelo flexible combina la ejecución de infraestructuras estratégicas con políticas de movilidad activa y sostenible, maximizando la intermodalidad y promoviendo la transición hacia un sistema de transporte más eficiente y accesible.

La incorporación del Tren del Sur, e incluso, eventualmente el Tren del Norte no solo refuerza la conectividad en el corredor insular, sino que también ofrece un horizonte de largo plazo para la movilidad en Tenerife. Al mismo tiempo, el modelo asegura soluciones inmediatas y eficaces mediante infraestructuras como los carriles BUS-VAO, la mejora de la red viaria y la modernización del transporte público.

Este enfoque garantiza que Tenerife no quede paralizada por las incertidumbres asociadas a la financiación y ejecución del tren. En su lugar, ofrece un sistema de transporte funcional y resiliente que puede evolucionar con el tiempo, asegurando que los objetivos de sostenibilidad, accesibilidad y eficiencia se cumplan en cualquier escenario.

En resumen, el modelo de ordenación del PIMSIT representa una solución equilibrada y de alta capacidad de adaptación, diseñada para satisfacer las necesidades actuales y futuras de movilidad, sin renunciar a la posibilidad de integrar plenamente el sistema ferroviario y tranviario como parte del sistema de transporte insular reforzando la capacidad de transporte masivo. También se incorporan actuaciones, que no alteran las alternativas por cuanto se trata de actuaciones correspondientes a los componentes 4 (políticas de movilidad), 5 (organización y gestión) y 6 (normativa y planeamiento) que se recogen en todas ellas.

Este enfoque permite compatibilizar:

- la necesidad de actuar de forma inmediata sobre los problemas actuales de congestión y funcionamiento del sistema,
- la previsión de soluciones de mayor capacidad para escenarios futuros de crecimiento y
- la flexibilidad del modelo y evitando compromisos de inversión no suficientemente ciertos en el momento actual.

6 Programas y Acciones del Modelo de ordenación

6.1 Introducción

El **Modelo de Ordenación del PIMSIT** se concreta en un conjunto estructurado de programas y acciones que permiten materializar, de forma operativa, los objetivos estratégicos definidos para la movilidad de la isla de Tenerife.

Estas actuaciones fueron definidas en la fase de aprobación inicial como resultado del proceso de análisis de alternativas, del diagnóstico del sistema de movilidad y de la integración de los distintos componentes del Plan, infraestructuras, servicios, políticas de movilidad, organización y gestión, y normativa y planeamiento, configurando un modelo de intervención integral sobre el sistema de transporte insular.

En la presente Propuesta final, los programas y acciones mantienen la lógica general y la estructura definida en la fase de aprobación inicial, si bien han sido objeto de ajustes y mejoras puntuales derivados del análisis de las alegaciones e informes recibidos durante el trámite de información pública. Estas modificaciones han permitido:

- precisar el alcance de determinadas actuaciones,
- incorporar condicionantes sectoriales y criterios técnicos adicionales,
- mejorar la coherencia interna del conjunto de programas,
- y reforzar su adecuación al marco normativo y competencial.

El Modelo de Ordenación propuesto en el Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) se fundamenta en la configuración de un sistema de transporte multimodal e integrado, capaz de articular de manera más eficiente los desplazamientos en la isla y de promover un cambio modal hacia alternativas de transporte más sostenibles, accesibles y competitivas frente al vehículo privado. El modelo de ordenación se basa en los siguientes principios rectores:

1. **Multimodalidad:** integrar diferentes modos de transporte (guaguas, tranvía, transporte a demanda, movilidad activa y, en su caso, sistemas ferroviarios) para mejorar la conectividad y facilitar la intermodalidad entre ellos.
2. **Descarbonización y Sostenibilidad:** reducción del uso del vehículo privado en favor del transporte público y los modos activos (caminar y bicicleta) y promover la movilidad eléctrica contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminación acústica.
3. **Eficiencia:** maximizar la eficiencia del sistema mediante la mejora de las infraestructuras existentes y el desarrollo de nuevas infraestructuras clave, en especial en corredores estratégicos.
4. **Accesibilidad:** garantizar la accesibilidad universal al sistema de transporte, asegurando que todos los ciudadanos, independientemente de su localización o situación socioeconómica, puedan acceder a opciones de movilidad adecuadas.
5. **Cohesión Territorial:** favorecer la cohesión entre las distintas áreas de la isla, reforzando las conexiones entre núcleos urbanos, zonas turísticas y de actividad y áreas rurales.
6. **Coordinación con la planificación territorial y Normativa:** el modelo de ordenación está alineado con los instrumentos de planificación territorial, como el **Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)** y los **Planes Territoriales Especiales (PTE)** y la normativa y disposiciones regulatorias, previendo, cuando

resulte necesario, acciones de adaptación, desarrollo o impulso normativo para facilitar la implantación del modelo de movilidad propuesto. Se buscará una coordinación continua entre el desarrollo de infraestructuras de movilidad y la ordenación del territorio, con el fin de garantizar que los nuevos desarrollos urbanísticos sean accesibles y que las infraestructuras de transporte sirvan como motor de desarrollo económico y cohesión territorial.

6.2 Programas de actuación

El desarrollo del Modelo de Ordenación del PIMSIT se concreta en **92 Propuestas de Actuación**, organizadas en **nueve Programas de Actuación**. Estas propuestas abarcan distintos ámbitos espaciales y funcionales de la isla (insular, comarcal, urbano), y cada una de ellas puede tener un carácter individual o incluir varios planes o proyectos. Estas acciones no deben entenderse como proyectos constructivos cerrados, sino como **determinaciones estratégicas** que establecen las directrices para la intervención sobre el sistema de movilidad, cuyo desarrollo requerirá, en su caso, la elaboración de los correspondientes instrumentos sectoriales, proyectos técnicos y procedimientos administrativos.

Los nueve Programas en que se agrupan las Actuaciones del PIMSIT son:

- **Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público (IIS)**, que propone mejorar y ampliar las dotaciones de los soportes físicos y operaciones necesarios para la producción, la prestación, la comercialización y la utilización del transporte público colectivo.
- **Programa de Infraestructura Viaria (IV)**, que define y cuantifica los elementos básicos necesarios para soportar el modelo de ordenación multimodal, con especial atención a los corredores estratégicos y las áreas de alta demanda.
- **Programa de Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo (MPTC)**, que propone incrementar la calidad de los servicios a los viajeros desde un doble punto de vista:
 - adecuación cuantitativa de la oferta a la demanda de movilidad por corredores y áreas
 - mejora de la distribución de la oferta (líneas y paradas, capacidad, horarios, etc.) e incremento de la rapidez y comodidad de los viajes
- **Programa de Control y Regulación del Vehículo Privado (CRVP)**, que propone:
 - reducir, o cuanto menos, contener las demandas de movilidad motorizada y por motivos de trabajo, estudios, compras y sanidad (movilidad obligada y semi-obligada),
 - reducir la competitividad del transporte privado frente al transporte público colectivo mediante valoraciones y procedimientos asociados con la internalización de costes externos, y
 - plantear una estrategia de comunicación que promueva un cambio en la cultura social, favorables a los modos de transporte público colectivo y a los modos no motorizados.
- **Programa de Promoción de la Movilidad Activa (PMA)**, que incluye todas las actuaciones relacionadas con el fomento del uso de modos no motorizados (a pie, en bici, VMP, ...)
- **Programa de Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora (GMDI)** que incluye medidas de gestión de la movilidad, con un enfoque en la digitalización del sector del transporte, aprovechando las oportunidades que ofrecen el comercio electrónico, las plataformas digitales de intermediación y el intercambio de datos.
- **Programa del Transporte de Mercancías (TM)**, que propone medidas para mejorar la ordenación de aparcamientos (zonas de carga y descarga), los horarios y los itinerarios de vehículos pesados y transporte de mercancías, con el fin de reducir la congestión y mejorar la calidad urbana del centro de los núcleos urbanos.
- **Programa de la Movilidad Eléctrica (ME)**, que propone intervenir en las políticas de promoción del uso del vehículo eléctrico con el único objetivo de eliminar las emisiones de carbono y la apuesta por energías limpias y renovables.

- **Programa de Regulación, Planeamiento y Financiación (RPF)**, que Plantea intervenciones en las condiciones regulatorias, de planeamiento y financieras del transporte público colectivo, buscando clarificar la política de precios, mejorar la eficiencia de los operadores y facilitar la coordinación interadministrativa.

La siguiente tabla contabiliza el número total de actuaciones por Programas.

Tabla 1 Resumen del número total de actuaciones por Programa

PROGRAMAS Y NÚMERO DE ACTUACIONES EN EL PIMSIT									
Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público	Infraestructura Viaria	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	Control y Regulación del Vehículo Privado	Promoción de la Movilidad Activa	Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora	Transporte de Mercancías	Movilidad Eléctrica	Regulación, Planeamiento y Financiación	TOTAL
IIS	IV	MPTC	CRVP	PMA	GMDI	TM	ME	RPF	
10	12	14	9	8	9	10	8	12	92

Fuente: Elaboración propia

En los siguientes apartados se adjuntan las fichas de ordenación para cada una de las NOVENTA Y DOS actuaciones propuestas. Cada una de las fichas de estas actuaciones está estructurada de la manera que se indica en la siguiente tabla.

Tabla 2 Aspectos incluidos en la ficha de cada actuación

PROBLEMA U OBJETIVO PLANTEADO	Se indica de forma precisa, bien el problema que se pretende resolver, bien los objetivos que se persiguen con la puesta en marcha de la actuación
CONTENIDO DETALLADO DE LA ACTUACIÓN	El contenido detallado de la actuación describe de manera estructurada cada intervención incluida en el PIMSIT. En este apartado, se especifican los elementos clave que conforman la actuación, incluyendo su alcance, objetivos específicos, localización aproximada y tareas a realizar.
CAPACIDAD RESOLUTIVA	Se refiere al potencial o eficacia de la actuación para resolver problemas específicos o mejorar la situación existente. Es decir, es la capacidad que tiene la actuación para abordar y mitigar o resolver las necesidades detectadas.
COMPLEMENTARIEDADES Y SINERGIAS	Se destaca cómo cada actuación del PIMSIT se integra y refuerza con otras intervenciones dentro del plan, así como con otros proyectos y políticas a nivel insular, regional y nacional. Las complementariedades se refieren a cómo diferentes actuaciones se apoyan entre sí para alcanzar los objetivos del plan de forma más eficiente. Por ejemplo, la implementación de infraestructuras para la movilidad eléctrica puede complementarse con políticas de incentivo al uso del vehículo eléctrico o con la mejora de la red de transporte público. Las sinergias se refieren a los efectos positivos adicionales que se generan al combinar varias actuaciones, aumentando su impacto en áreas como la reducción de emisiones, la mejora de la accesibilidad o la cohesión territorial. De este modo, las intervenciones se diseñan no como proyectos aislados, sino como parte de un sistema integrado que maximiza los beneficios de cada acción individual.
CONDICIONAMIENTOS DE EJECUCIÓN	Identifica los factores y requisitos que pueden influir en la correcta implementación de cada actuación. Estos condicionamientos incluyen aspectos técnicos, legales, económicos, medioambientales, sociales u otras actuaciones que deben tenerse en cuenta para asegurar que las intervenciones se ejecuten de manera efectiva y dentro de los plazos establecidos.
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio – Año fin)	De acuerdo con la importancia de cada actuación, se acompaña de un calendario en el que aparece su puesta en marcha y duración. Se consideran seis periodos para la implantación de cada actuación: * Corto Plazo: 2026 - 2027 * Corto-Medio Plazo: 2025 - 2031

RESPONSABILIDADES (Matriz R.A.C.S.I.)	* Medio Plazo: 2028 - 2031 * Corto-Largo Plazo: 2025 - 2035 * Largo Plazo: 2032 - 2035 * Medio-Largo Plazo: 2028 - 2035 En cada ficha, además de los periodos anteriores se identifica el año de inicio, así como el año de finalización de la actuación, dando una idea de la duración total para la ejecución de la misma.	
	Asignación de responsabilidades a los involucrados para la ejecución de cada actuación R: Responsable, A: responsable de la Aprobación, C: debe ser Consultado, S: dar Apoyo, I: debe ser Informado A continuación, se adjuntan las administraciones u organizaciones incluidas en esta matriz:	
	Gobierno de Canarias: CAC	Cabildo de Tenerife: CAB
	Administración Gen. Del Estado: AGE	Ayuntamientos: AYUNT
VALORACIÓN DE RIESGOS	Consortio Insular de Movilidad: CONS	TITSA
	Metropolitano de Tenerife: MTSA	Operadores de transporte: OPER
	TAXI	Empresas: EMP
	AENA	Centros Educativos: CEDUC
VALORACIÓN DE IMPACTOS	Universidad: UNIV	Usuarios y ciudadanía en general: USUAR
	VTC	Autoridad Portuaria: APORT
	Se incluye la valoración de los riesgos detectados : * Problemas de gestión y liderazgo del proyecto * Oposición/rechazo de los interesados * Equipo de proyecto escaso * Retrasos en la ejecución * Falta de recursos financieros A cada riesgo se le asigna un valor entre 0 y 10, de menor a mayor consideración de riesgo. La Valoración Total del riesgo resulta de afectar a cada puntuación anterior por los siguientes pesos. La suma total de los pesos es 18, por lo que la valoración total resulta de sumar cada riesgo por su peso y dividirlo entre 18.	
	Riesgo	Peso
	Incapacidad de gestión y liderazgo del proyecto	4
	Oposición/rechazo de interesados	5
	Equipo de proyecto escaso	3
	Retrasos en la ejecución	2
	Falta de recursos financieros	4
	En la valoración de impactos se analizan los resultados previstos desde diferentes perspectivas, evaluando los beneficios e impactos sociales, de género, ambientales y otras oportunidades. Cada uno de estos aspectos se valorará en una escala del 0 al 10,	

	según el grado en que la actuación contribuye a su consecución, con una puntuación total máxima de 10 puntos. A continuación, se detallan los beneficios esperados: Beneficios e impactos sociales: • Aumento de la seguridad vial y reducción de accidentes. • Ahorros económicos para los usuarios y la comunidad. • Promoción de hábitos más saludables, como caminar o el uso de la bicicleta. • Reducción del estrés y la ansiedad asociados a la movilidad. • Movilidad eficiente y accesible para personas de todas las capacidades. • Mejora en la comunicación social y en las relaciones entre ciudadanos. • Fomento de la convivencia pacífica entre todos los usuarios de la vía. • Mayor participación ciudadana en los procesos de movilidad. • Democratización del uso del espacio urbano y del transporte público. Beneficios e impactos de género: • Mejora en la accesibilidad y seguridad en los recorridos • Aumento de la percepción de seguridad vial, en los espacios públicos y en el transporte. • Posicionamiento de Tenerife como referente en la inclusión del enfoque de género en movilidad. • Integración de la perspectiva de género en la planificación. • Identificación de problemas de diseño en las infraestructuras que a la igualdad de género. • Fomento de la implicación de las mujeres en procesos participativos de movilidad. • Visibilización y cuantificación de los patrones de movilidad de las mujeres. • Garantizar seguridad y accesibilidad en el transporte público para todos Beneficios e impactos ambientales: • Reducción de la contaminación atmosférica. • Creación de entornos urbanos más verdes y estéticamente atractivos. • Disminución considerable de la contaminación acústica. • Menor dependencia de vehículos de combustión fósil. • Fomento de una conducción más eficiente y ecológica. • Reducción de los tiempos de viaje, atascos, congestión y ruido. • Menor impacto visual de los vehículos en los equipamientos y áreas urbanas. • Replicabilidad de las soluciones medioambientales en otros contextos. • Reducción de las vibraciones ocasionadas por el tráfico. • Aumento de la conciencia pública sobre el cambio climático. Otros beneficios y oportunidades: • Mejora en los servicios de transporte público y en las condiciones de accesibilidad. • Gestión más eficiente con menor coste y mayor efectividad. • Revitalización de áreas céntricas con menos presencia de coches. • Mayor acceso a oportunidades de financiación para proyectos de movilidad. • Aumento de la conciencia sobre la gestión del tiempo y el uso racional del transporte. • Fomento del uso del transporte público como modo preferente de desplazamiento urbano e interurbano. • Potencial para racionalizar el uso del vehículo privado mediante intervenciones que promuevan la movilidad activa. • Contribución a una planificación urbanística municipal orientada al transporte sostenible.
--	--

	• Mejora de la imagen de Tenerife, especialmente en términos de su atractivo turístico. • Resolución de barreras infraestructurales que dificultan la movilidad.
CONSECUCCIÓN OBJETIVOS GENERALES	En el PIMSIT se identifican un total de CUATRO Objetivos Generales: * Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida * Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales * Mayor participación del transporte público en la movilidad motorizada * Demandas de movilidad bien atendidas Para la evaluación, cada uno de estos objetivos se valora en una escala del 1 al 10, según el grado en que la actuación contribuye a su cumplimiento que se pondera entre los 4 para obtener la valoración final, que tendrá un máximo de 10 puntos.
VIABILIDAD	A cada actuación se le asigna un valor entre 1 (muy baja viabilidad de ejecución, es decir, es de difícil ejecución) y el 5 (mayor facilidad de ejecución). Se hará un análisis desde tres puntos de vista: * Viabilidad técnica * Viabilidad económica * Viabilidad política La evaluación total de la viabilidad tendrá un máximo de 10 puntos.
SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	Se definen una serie de indicadores de seguimiento y unos mecanismos de evaluación. Este sistema nos permite monitorizar el progreso de las acciones y su impacto en los objetivos establecidos. Los indicadores de seguimiento son herramientas para medir el rendimiento de cada actuación a lo largo del tiempo. Se han definido indicadores específicos para cada objetivo, permitiendo así un análisis detallado y adaptado a las características de cada intervención. Además, se proponen mecanismos de evaluación periódica, mediante los cuales se revisan los resultados obtenidos a través de los indicadores. Esto permite ajustar las actuaciones en curso, corregir desviaciones y mejorar la efectividad de las políticas de movilidad. Estas evaluaciones se realizarán de forma regular.
PRESUPUESTO Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN	Se introduce el presupuesto que puede abarcar la totalidad de la actuación para cada periodo bienal hasta el año horizonte del 2035, que se desglosa también por: Gastos de inversión (clave 7) y Gasto corriente (clave 2) y por Administraciones, y si está comprometido (clave 1) o no comprometido (clave 0)

Fuente: Elaboración propia

En los siguientes apartados se listan las actuaciones incluidas en cada Programa.

6.3 Programa: Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público

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

Tabla 3 Actuaciones del Programa IIS

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

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presentan las fichas correspondientes a cada actuación:

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público	CLAVE	IIS
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.01	Implantación de la Red insular de Aparcamientos de disuasión		
Problema u objetivo planteado	Desarrollar y optimizar una red de aparcamientos de disuasión en zonas estratégicas de Tenerife (principales corredores y accesos a principales núcleos urbanos) para facilitar la intermodalidad, minimizando los tiempos de trasbordo entre el vehículo privado y el sistema público de transporte y reducir la congestión, apoyando la transición hacia un sistema de transporte más sostenible.		
	1.Identificación de Localizaciones Estratégicas Ubicaciones en la TF-5 (Norte): Desarrollo de aparcamientos de disuasión en puntos clave como Guajara, TFN-Los Rodeos, Guamasa, Tacoronte (Naranjeros), El Sauzal, La Matanza, La Victoria, Santa Úrsula, Cuesta La Villa, Puerto de la Cruz, La Orotava y Los Realejos (La Higuera). Ubicaciones en la TF-1 (Sur): Implementación de aparcamientos en Añaza/Santa María del Mar, Barranco Hondo, Güímar, Fasnía, El Porís, Las Chafiras, Guaza, y Adeje. Ubicaciones fuera de Corredores Insulares: Localizaciones adicionales en Armeñime, Fonsalía, San Andrés, Las Canteras Ubicaciones en Zonas Urbanas: Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Los Cristianos-Adeje, La Orotava, Icod y Puerto de la Cruz. 2.Diseño y Equipamiento de los Aparcamientos: Infraestructura: Los aparcamientos estarán situados en las inmediaciones de los principales enlaces viales y contarán con sistemas de acceso controlado y vigilancia mediante cámaras. Capacidad: Cada aparcamiento tendrá un mínimo de 300 plazas, dimensionado para gestionar un gran volumen de vehículos, evitando la saturación y facilitando la transición hacia el transporte público. Servicios Adicionales: Instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos y estaciones de bicicletas y VMP eléctricos para fomentar la movilidad activa y sostenible. 3. Licitación y construcción de los Aparcamientos: Realización de las obras civiles necesarias para la construcción de los aparcamientos de disuasión, asegurando el cumplimiento de los estándares de calidad y seguridad. 4.Conexión y Coordinación con el Transporte Público: Intermodalidad: Conexión directa con intercambiadores y principales estaciones de guaguas para facilitar el trasbordo rápido y eficiente Integración Tarifaria: Implementación de un sistema tarifario integrado que facilite el uso combinado de los aparcamientos y el transporte público. 5.Operación y Gestión de los Aparcamientos: Evaluación de las diferentes opciones de gestión, incluyendo la gestión pública directa, concesiones a empresas privadas, o modelos de colaboración público-privada. Mantenimiento y Operación: Definición de los modelos de mantenimiento y operación para asegurar la sostenibilidad y eficiencia de los aparcamientos a largo plazo. 6.Promoción y Sensibilización: Lanzamiento de campañas de sensibilización para promover el uso de los aparcamientos de disuasión.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Reducción de la Congestión y Mejora de la Movilidad: La creación de una red de aparcamientos de disuasión estratégicamente ubicados permitirá reducir significativamente la congestión en los accesos a las principales áreas urbanas, mejorando la eficiencia del transporte público y reduciendo las emisiones contaminantes. Fortalecimiento de la Intermodalidad: Estos aparcamientos facilitarán el cambio modal, apoyando la transición hacia un sistema de transporte más sostenible y contribuyendo a una reducción del uso del vehículo privado en los núcleos urbanos.		
Complementariedades y sinergias	Sinergias con Intercambiadores y Transporte Público: Los aparcamientos de disuasión estarán integrados con los principales intercambiadores de transporte, potenciando la intermodalidad y facilitando el trasbordo rápido y eficiente. Sinergias con la Movilidad Activa: Conexión con rutas ciclistas y peatonales, favoreciendo la movilidad activa desde los aparcamientos hacia los núcleos urbanos.		

Condicionamientos de ejecución	Viabilidad Técnica y Financiera: Evaluación de la viabilidad técnica y financiera para cada localización propuesta, asegurando que los aparcamientos se desarrollen en áreas con la demanda suficiente y con un diseño adecuado a las características geográficas de cada zona. Coordinación Interadministrativa: Colaboración entre el Cabildo de Tenerife, los ayuntamientos y el Gobierno de Canarias para la planificación, ejecución y gestión de los aparcamientos de disuasión, asegurando la integración con el sistema de transporte público y la efectividad en la reducción de la congestión.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAB	CAC/OPER		CAC/OPER	CAC/AYUNT	AYUNT		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	3	1	6	7	8	4,50		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)	
	8	6	9	9			8,00	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)	
	9	7	9	8			8,25	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	4	5			8,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Tasa de Ocupación de Aparcamientos: Medición de la ocupación media de los aparcamientos en diferentes horas del día. Reducción de Congestión Vial: Evaluación del impacto en la reducción de la congestión en las vías de acceso a los núcleos urbanos. Incremento en el Uso del Transporte Público: Análisis del incremento en el número de usuarios del transporte público procedentes de los aparcamientos de disuasión. Mecanismos de Evaluación: Informes semestrales sobre el uso y efectividad de los aparcamientos de disuasión. Evaluación anual del impacto de los aparcamientos en la reducción de la congestión y la mejora de la movilidad en los núcleos urbanos.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	14,00		5,50	2,50	2,50	2,00	1,50
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		14,00		5,50	2,50	2,50	2,00	1,50

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público	CLAVE	IIS
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.02	Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas		
Problema u objetivo planteado	Ampliar, reorganizar y desarrollar una red de intercambiadores, estaciones de guaguas y paradas preferentes en Tenerife para optimizar la conectividad y satisfacer la demanda de todos los modos de transporte público, mejorando la eficiencia del sistema y facilitando la intermodalidad. En los últimos años se han construido y/o planificado algunas de estas instalaciones sin visión de futuros crecimientos de la demanda.		
	1. Ampliación (A) y/o Reorganización (R) de Intercambiadores y Estaciones de Guaguas Existentes, para incrementar capacidad y flujo, adaptación a los Carriles BUS-VAO y previsiones de adaptación a una posible conexión ferroviaria de los trenes del Sur y Norte (T): Santa Cruz de Tenerife (A-T), La Laguna (A-T), Tacoronte(A-T), Icod de los Vinos (A), Guía de Isora (R), Adeje (R), Granadilla (R) 2: Desarrollo de Nuevos Intercambiadores, teniendo en cuenta además una posible conexión ferroviaria (proyectos ya desarrollados): Añaza, Candelaria, Aeropuerto Tenerife Sur, San Isidro, Los Cristianos, Costa Adeje, Valle de La Orotava (zona cercana a la TF-5). Salvo el de La Orotava, estos intercambiadores están incluidos en la Actuación A-10 'Tren del Sur' 3.Diseño y Equipamiento de los Intercambiadores y Estaciones: Infraestructura: Los intercambiadores y estaciones estarán diseñados para facilitar el acceso y trasbordo entre diferentes modos de transporte, incluyendo espacios de espera cómodos, áreas comerciales, y servicios auxiliares. Capacidad: Dimensionamiento adecuado y variable de acuerdo al desarrollo del modelo de ordenación de servicios propuesto en el PIMSIT por parte del operador, asegurando una operación eficiente y evitando la saturación. Servicios Adicionales: Instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos, espacios para bicicletas y VMP eléctricos, y servicios de información en tiempo real. 4. Conexión y Coordinación con el Transporte Público Sistemas Inteligentes de Prioridad para Transporte Público (ITS) y carriles exclusivos: que den prioridad a los vehículos de transporte público (guaguas y tranvías) en los accesos lo que reducirá los tiempos de espera en semáforos y mejorará la velocidad comercial del transporte público. Integración de Micromovilidad y Vehículos de Movilidad Personal (VMP):establecer sistema de micromovilidad que permita la conexión fluida entre los intercambiadores y los puntos cercanos a los destinos con acceso mediante la misma tarjeta de transporte, y rutas señalizadas para los usuarios que realicen trayectos cortos dentro de áreas urbanas o turísticas. Integración Tarifaria: Implementación de un sistema tarifario integrado que permita a los usuarios utilizar múltiples modos de transporte con un único billete o sistema de pago. 5. Construcción y Reorganización de Intercambiadores y Estaciones: Ejecución de las obras civiles necesarias para la construcción de los nuevos intercambiadores y la ampliación y reorganización de los existentes, asegurando el cumplimiento de los estándares de calidad y seguridad. 6. Operación y Gestión de los Intercambiadores y Estaciones: Evaluación de las diferentes opciones de gestión, incluyendo la gestión pública directa, concesiones a empresas privadas, o modelos de colaboración público-privada.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la Intermodalidad y Conectividad: La creación, ampliación y reorganización de una red de intercambiadores y estaciones estratégicamente ubicados permitirá mejorar significativamente la conectividad entre diferentes modos de transporte, facilitando la movilidad de los usuarios y reduciendo la dependencia del vehículo privado. Optimización del Transporte Público: Estos intercambiadores y estaciones fortalecerán la red de transporte público, haciendo que las conexiones entre las guaguas y otros modos de transporte sean más eficientes y atractivas para los usuarios.		
Complementariedades y sinergias	Sinergias con la Red de Guaguas: Los intercambiadores y estaciones estarán directamente integrados con las principales rutas de guaguas, mejorando la eficiencia y la experiencia del usuario. Complementariedad con la Movilidad Activa: Los intercambiadores también estarán conectados con rutas ciclistas y peatonales, promoviendo la movilidad activa y la intermodalidad.		

Condicionamientos de ejecución	Sinergias con la Red de Guaguas: Los intercambiadores y estaciones estarán directamente integrados con las principales rutas de guaguas, mejorando la eficiencia y la experiencia del usuario.							
	Complementariedad con la Movilidad Activa: Los intercambiadores también estarán conectados con rutas ciclistas y peatonales, promoviendo la movilidad activa y la intermodalidad.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CONS/OPE	CAB		OPER/AYUNT	OPER/AYUNT	CAC		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	4	3	7	8	9	5,78		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	7	7	9	8	7,75			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	10	8	10	10	9,50			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
	4	4	3	7,33				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Tasa de Uso de los Intercambiadores y Estaciones: Medición del uso medio en diferentes horas del día. Reducción de Tiempos de Traslado: Evaluación del impacto en la reducción de los tiempos de trasbordo entre diferentes modos de transporte. Incremento en el Uso del Transporte Público: Análisis del incremento en el número de usuarios que utilizan los intercambiadores para cambiar de un modo de transporte a otro. Mecanismos de Evaluación: Informes anuales sobre el uso y efectividad de los intercambiadores y estaciones. Evaluación anual del impacto de estas infraestructuras en la mejora de la movilidad y la eficiencia del transporte público.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
		CAB 70	96,00		70,00	8,00	6,00	6,00
CAC 71								
CAC 70		20,00		4,00	4,00	4,00	4,00	
AGE 71								
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	5,30			0,80	1,20	1,50	1,80
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
AGE 20								
TOTAL	121,30		74,00	12,80	11,20	11,50	11,80	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público	CLAVE	IIS
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.03	Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas		
Problema u objetivo planteado	Ampliar e implementar el servicio de transporte a la demanda en las comarcas de Tenerife y en las zonas de implantación preferente señaladas en el PIMSIT. Este sistema proporcionará movilidad flexible y eficiente en áreas con baja densidad de población, mejorando la conectividad y accesibilidad en zonas rurales y periurbanas.		
	1. Análisis de Zonas de Implantación Preferente: Priorizar zonas donde se implementará el transporte a la demanda, áreas rurales de medianías y periurbanas con baja densidad de población o menor cobertura de transporte público, reflejadas en los mapas y estudios del Plan. 2. Expansión y Gestión del Sistema Comarcal. Expansión Comarcal del Servicio: Desarrollar el servicio de transporte a la demanda en las comarcas señaladas en el PIMSIT, integrando nuevos núcleos urbanos y rurales. Cada comarca será analizada individualmente para determinar sus necesidades específicas y adaptar el servicio. Integración de Servicios Existentes: El sistema comarcal deberá integrar los servicios ya operativos, aprovechando la infraestructura y experiencia piloto realizada en los municipios de Fasnia y Arico, ajustando el servicio a las demandas locales. 3. Plataforma Digital para la Reserva y Planificación: Uso de la Plataforma del Cabildo: Aprovechar la plataforma digital ya desarrollada por el Cabildo de Tenerife para la gestión de transporte a la demanda, mejorando su funcionalidad para incluir la gestión comarcal y la integración con otros modos de transporte. Acceso Multicanal: Además de las aplicaciones móviles, se instalarán puntos de acceso físico para la reserva del servicio en las zonas rurales con baja penetración de tecnología digital, garantizando la accesibilidad. 4. Optimización de la Flota y Operación Vehículos Sostenibles y Adaptados: Utilizar una flota sostenible (vehículos eléctricos y VTC adaptados) para minimizar el impacto ambiental. Los vehículos serán de tamaño reducido para facilitar el tránsito en áreas rurales y periurbanas, optimizando costes y eficiencia. Gestión Centralizada a través del Centro de Control: La operación del transporte a la demanda estará gestionada desde el Centro de Control Integral del Transporte Público, lo que garantizará la coordinación en tiempo real con otros servicios de transporte público (guaguas, taxis, VTC) y la optimización dinámica del servicio. 5: Integración con el Sistema de Transporte Público Conexión con Intercambiadores y Rutas Regulares: El transporte a la demanda estará conectado con los intercambiadores de transporte y rutas regulares de guaguas, promoviendo la intermodalidad y facilitando el acceso a servicios en áreas urbanas. Coordinación con el SAE y MaaS: El servicio se integrará en el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y la Plataforma Integrada y Centralizada de Viajes (MaaS) para garantizar la coordinación con otros modos de transporte público.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Cobertura Flexible y Adaptada a la Demanda: Ofrecer un servicio de transporte ajustado a las necesidades de las zonas rurales y periurbanas, garantizando la accesibilidad en áreas con menor densidad poblacional. Gestión Centralizada Eficiente: Al estar integrado en el Centro de Control Integral, el servicio se gestionará en coordinación con otros modos de transporte, mejorando la eficiencia operativa y la experiencia del usuario. Reducción de la Dependencia del Vehículo Privado: Facilitará la movilidad en zonas con menor cobertura de transporte público, reduciendo la necesidad de usar vehículos privados y mejorando la calidad de vida en las áreas rurales.		
Complementariedades y sinergias	Servicios Existentes en Candelaria y Los Realejos: La integración de los servicios ya operativos permitirá mejorar la eficiencia de la expansión comarcal y ajustará el sistema a las demandas locales. Plataforma Digital del Cabildo: Al utilizar la plataforma existente, se optimizarán los recursos tecnológicos y se acelerará la implementación del sistema de transporte a la demanda en todas las comarcas. Red de Sensores IoT: El uso de la Red de Sensores IoT para la Monitorización del Tráfico permitirá ajustar las rutas y los servicios de transporte a la demanda en función de las condiciones del tráfico y la demanda en tiempo real. Plataforma MaaS: El transporte a la demanda estará integrado en la Plataforma MaaS para ofrecer una experiencia intermodal fluida a los usuarios. Plan de Electrificación de la Flota: El transporte a la demanda utilizará vehículos eléctricos, alineándose con el plan de electrificación del transporte insular y contribuyendo a los objetivos de sostenibilidad.		

Condicionamientos de ejecución	Colaboración Público-Privada: Será necesaria la colaboración con operadores privados, como pudieran ser los servicios de taxis, VTC u otros para cubrir eficientemente zonas con baja demanda o donde la operación del servicio público no sea viable. Financiación y Sostenibilidad: Se deberá asegurar una financiación adecuada para la adquisición de vehículos, la operación del servicio y la adaptación tecnológica, aprovechando las infraestructuras ya existentes y las posibles subvenciones para vehículos eléctricos. Coordinación Interinstitucional: Será crucial una estrecha colaboración entre el Cabildo, los ayuntamientos locales y operadores privados para una implementación eficaz del servicio en todas las comarcas.								
	Corto Plazo				2026 - 2027				
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)									
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S	I	
	CONS		CAB		AYUNT/OPER		AYUNT	USUAR	
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)
	6		2		7		8	8	5,72
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)
	8		7		6		9		7,50
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)
	10		9		9		10		9,50
Viabilidad	Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)				Valoración final (10 p)
	4		4		4				8,00
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Cobertura del Servicio: Número de comarcas y áreas rurales atendidas por el servicio de transporte a la demanda. Frecuencia de Uso: Número de usuarios que acceden al servicio y su frecuencia de uso en cada comarca. Intermodalidad: Medición del uso combinado del transporte a la demanda con otros modos de transporte público (guaguas, taxis, VTC). Reducción de Emisiones: Evaluación de la reducción de emisiones derivada del uso de vehículos eléctricos en el servicio. Mecanismos de Evaluación: Informes semestrales sobre la cobertura y eficacia del servicio de transporte a la demanda, con especial atención a la satisfacción del usuario y los ajustes en función de la demanda. Evaluaciones anuales del impacto en la movilidad de las comarcas, analizando la reducción de la dependencia del vehículo privado y la mejora en la accesibilidad a servicios públicos.								
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
	PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70							
		CAB 70	2,00		0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
CAC 71									
CAC 70									
AGE 71									
AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20	0,50		0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	
	CAB 20	5,00		1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	CAC 21								
	CAC 20	2,50		0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	
	AGE 21								
	AGE 20								
TOTAL		10,00		2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público	CLAVE	IIS
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.04	Reorganización, ampliación y modernización de talleres y cocheras de TITSA		
Problema u objetivo planteado	Modernizar y ampliar las cocheras y talleres de TITSA para adaptarse a la electrificación progresiva de la flota, la introducción de nuevas tecnologías de propulsión (hidrógeno), y cubrir las necesidades operativas actuales y futuras en todas las zonas de la isla (Norte, Centro y Sur), con capacidad para albergar la nueva flota y garantizar la infraestructura adecuada para la recarga eléctrica e hidrógeno.		
	1. Reorganización y Ampliación de Instalaciones Existentes Santa Cruz (Área Metropolitana): Nueva instalación de 50.000 m² cerca del Intercambiador de Santa Cruz para albergar 400 vehículos, con 250 cargadores eléctricos y 30 puntos de recarga de hidrógeno. Incrementar la potencia instalada en la infraestructura actual de Santa María del Mar y en el Intercambiador de Santa Cruz para permitir la carga simultánea de los vehículos eléctricos. Zona Sur (Parque de la Reina): Ampliación de 10.000 m² en las cocheras de Parque de la Reina para 150 guaguas, con 60 cargadores eléctricos y 15 puntos de recarga de hidrógeno. Modernización del taller para garantizar el mantenimiento de las guaguas eléctricas e hidrógeno. Zona Norte (Nueva instalación en el Valle de La Orotava, cercano a la TF-5): Desarrollo de una nueva cochera de 20.000 m² en el Valle de La Orotava para albergar 150 guaguas, con 50 cargadores eléctricos y 15 puntos de recarga de hidrógeno. Incremento de la capacidad del taller de San Jerónimo para atender la nueva flota de vehículos eléctricos y de hidrógeno que operarán en la zona norte. 2. Adaptación de las Estaciones-Cocheras de Icod y Güímar: Reorganización y modernización de la cochera de Icod y Güímar que albergan 28 y 9 guaguas para incluir infraestructura de recarga para vehículos eléctricos e instalar puntos de recarga de hidrógeno para una futura flota de tecnologías limpias. Incremento de la potencia eléctrica disponible en la estación para cumplir con las necesidades de recarga. 3. Adaptación de Instalaciones para Nuevas Tecnologías de Propulsión Instalación de hidrogeneras en las tres zonas operativas (Área Metropolitana, Norte y Sur), con especial atención en el área metropolitana donde habrá la mayor flota de guaguas de hidrógeno (30 guaguas). Cada instalación necesitará una potencia de aproximadamente 5,5 MW para garantizar el suministro. Evaluar la posibilidad de suministro de hidrógeno en el Norte y Sur mediante transporte por camión desde la hidrogenera central en el área metropolitana, optimizando los costes operativos. 4. Capacitación y Formación del Personal Técnico: Implementación de programas de formación específicos para mecánicos y técnicos que trabajarán con guaguas eléctricas e hidrógeno, cubriendo tanto aspectos técnicos como de seguridad. 5. Mejora de la Logística y Operación: Optimización del uso de talleres mediante la reorganización de la flota para que cada taller esté especializado en vehículos eléctricos e hidrógeno, reduciendo tiempos de mantenimiento. Coordinación de la gestión de las instalaciones mediante el Centro de Control Integral del Transporte, permitiendo el monitoreo en tiempo real de los tiempos de recarga y los ciclos de mantenimiento de la flota.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Aumento de la capacidad operativa: Con las nuevas infraestructuras, TITSA podrá atender la creciente demanda y la nueva flota eléctrica, mejorando la eficiencia operativa. Preparar las estaciones-cocheras para el futuro: La modernización de las estaciones-cocheras de Icod y Güímar permitirá que toda la infraestructura esté preparada para la tecnología de cero emisiones. Optimización de la recarga y mantenimiento: La expansión de instalaciones y el aumento de potencia eléctrica garantizarán la eficiencia operativa y un servicio continuo para la flota de TITSA.		
Complementariedades y sinergias	Plan de Electrificación de la Flota: Sinergia directa con la renovación hacia una flota más sostenible, que ya está en marcha. Reducción de Costes Operativos: La modernización permitirá reducir los costos de operación al optimizar el consumo energético y los procesos de mantenimiento.		

Condicionamientos de ejecución	Disponibilidad de Terrenos: Es esencial asegurar la disponibilidad de terrenos para las nuevas cocheras en el área metropolitana (50.000 m²), el Valle de La Orotava (20.000 m²) y la ampliación de Parque de la Reina (10.000 m²). Aumento de Potencia Eléctrica: Se debe garantizar el aumento de la capacidad eléctrica en las instalaciones clave para permitir la carga simultánea de la flota eléctrica. Financiación: El proyecto requerirá una importante inversión pública y privada para cubrir los costos de las nuevas infraestructuras y tecnologías avanzadas. Coordinación Interadministrativa: Colaboración entre TITSA, el Cabildo de Tenerife y ayuntamientos para garantizar la integración de las infraestructuras en el sistema de transporte insular y el planeamiento							
	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S	I
	TITSA		CAB		AYUNT		CAB	CAC
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	2	2	6	8	10	5,11		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	3	0	7	4	3,50			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	8	6	7	7	7,00			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
	4	2	3	6,00				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de puntos de recarga instalados: Total de cargadores eléctricos y de hidrógeno instalados en cada cochera y taller. Capacidad operativa de las estaciones: Número de guaguas eléctricas y de hidrógeno operativas desde cada estación-cochera. Consumo energético: Monitoreo de la energía consumida por los cargadores y las hidrogeneras para garantizar la eficiencia. Tiempos de mantenimiento: Reducción en los tiempos de mantenimiento de vehículos eléctricos e hidrógeno gracias a la modernización de los talleres Mecanismos de Evaluación: Informes semestrales sobre el avance de la ampliación y modernización de las instalaciones. Evaluaciones anuales sobre la eficiencia operativa y el ahorro en costes de mantenimiento.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	52,00		4,00	12,00	12,00	12,00	12,00
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		52,00		4,00	12,00	12,00	12,00	12,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público	CLAVE	IIS
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.05	Evolución del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) hacia un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público		
Problema u objetivo planteado	La actuación busca evolucionar el actual Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) de TITSA para transformarlo en un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público en Tenerife. Esto permitirá coordinar en tiempo real todos los modos de transporte público de la isla, incluyendo guaguas, tranvías, taxis, VTC y transporte a la demanda. La integración de datos de tráfico, sensores IoT y sistemas de movilidad conectada permitirá optimizar la intermodalidad y mejorar la eficiencia operativa de la red de transporte público.		
	1.Modernización y Ampliación del SAE: Actualización del SAE: Evolucionar el actual sistema de ayuda a la explotación para gestionar no solo guaguas urbanas e interurbanas, sino también otros modos de transporte público, como taxis, VTC y transporte a la demanda, garantizando la integración con las nuevas tecnologías de movilidad y flotas eléctricas o de hidrógeno. Expansión de Funcionalidades: Integración de la gestión dinámica de la flota, optimización de rutas en tiempo real y monitoreo de ocupación, añadiendo nuevas funcionalidades como la gestión y planificación de la infraestructura de recarga para vehículos eléctricos e hidrógeno. 2. Instalación de Nuevos Módulos para Gestión Intermodal Módulo de Gestión de Intercambiadores: Instalación de módulos para gestionar el flujo de pasajeros y vehículos en los intercambiadores clave, sincronizando tiempos de trasbordo y optimizando la frecuencia de los servicios en tiempo real. Módulo de Transporte a la Demanda: Integración del servicio de transporte a la demanda, permitiendo que el SAE coordine la oferta de este servicio en zonas con baja densidad de población o demanda fluctuante, ajustando el servicio según las necesidades. 3. Integración de Datos en Tiempo Real Sensores IoT y Cámaras: Aprovechar la Red de Sensores IoT para la Monitorización Ambiental y del Tráfico, ya implementada en otras actuaciones, para recopilar datos en tiempo real sobre el estado del tráfico, la ocupación de las guaguas y las condiciones de la red de transporte. Coordinación con Infraestructura de Recarga: El SAE gestionará el monitoreo de la infraestructura de recarga para guaguas eléctricas e hidrógeno, asegurando la disponibilidad de vehículos en rutas clave mediante la gestión inteligente de los ciclos de carga. 4. Implementación de un Centro de Control Integral Centro de Control: Creación de un centro físico de control en el área metropolitana que centralice la gestión del SAE ampliado. Este centro será responsable de coordinar rutas, recarga y mantenimiento de guaguas, así como gestionar incidentes de manera centralizada, con capacidad para ajustar dinámicamente la operación del transporte público. Coordinación en Emergencias: Ampliación de las funciones del SAE para incluir la gestión de emergencias, en colaboración con servicios de seguridad y emergencia, permitiendo una respuesta rápida y eficiente a situaciones críticas que afecten el transporte. 5. Información en Tiempo Real para el Usuario: Evolución de la plataforma de información para los usuarios, proporcionando datos en tiempo real sobre los diferentes modos de transporte (guaguas, taxis, VTC, bicicletas, etc.). La plataforma ofrecerá rutas optimizadas, tiempos de espera y niveles de ocupación, facilitando la intermodalidad y mejorando la experiencia del usuario. Esta tarea estará en sinergia con la Plataforma Integrada y Centralizada de Viajes (MaaS) para garantizar una experiencia coherente y fluida.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Optimización de la Operación Multimodal: La evolución del SAE hacia un centro de control integral mejorará la coordinación en tiempo real entre diferentes modos de transporte, reduciendo tiempos de espera y aumentando la eficiencia del sistema. Gestión Eficiente de la Movilidad Sostenible: El SAE será capaz de coordinar la recarga de vehículos eléctricos y de hidrógeno, garantizando la disponibilidad de la flota y mejorando el rendimiento operativo. Respuesta a Incidencias: La capacidad de gestionar emergencias y ajustar rutas en tiempo real mejorará la resiliencia del sistema de transporte ante situaciones imprevistas.		
Complementariedades y sinergias	Plataforma MaaS (Mobility as a Service): El SAE se integrará con la plataforma de viajes centralizada para facilitar la coordinación de servicios de movilidad compartida y transporte público, mejorando la intermodalidad. Red de Sensores IoT: La actuación aprovechará la red de sensores ya instalada para la monitorización del tráfico y las condiciones ambientales, permitiendo una gestión más precisa del flujo de transporte. Sistema de Data Sharing (EDIM): El SAE accederá a los datos del sistema de movilidad para coordinar de manera más eficiente los servicios de transporte y mejorar la toma de decisiones basada en datos. Sistema Inteligente del Gestión del Tráfico (SIGT): La evolución del SAE y el SIGT pueden integrarse para crear una gestión multimodal del transporte, donde se coordinen las necesidades del transporte público y privado mediante un uso compartido de los datos de tráfico. Esto resulta en una movilidad más eficiente, menos contaminación y una mejor experiencia para los usuarios, tanto de vehículos particulares como del transporte público. Transporte a la demanda y transporte escolar: La integración del SAE con el transporte a la demanda y el transporte escolar ofrece una gestión centralizada, flexible y eficiente, maximizando los recursos y la calidad del servicio (eficiencia operativa, calidad para los usuarios y sostenibilidad).		

Condicionamientos de ejecución		Inversión en Actualización Tecnológica: Se requerirá la actualización tecnológica del SAE y la implementación de nuevos módulos para gestionar la intermodalidad y la infraestructura de recarga. Formación del Personal: Será necesaria la formación continua del personal del centro de control para manejar tecnologías emergentes y la gestión dinámica de la flota. Interoperabilidad entre Sistemas: Los sistemas de transporte deberán ser interoperables para asegurar una integración eficiente entre el SAE y las plataformas como SIGT, MaaS, EDIM y la red de sensores IoT.						
		Medio Plazo				2028 - 2031		
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)		R	A		C	S	I	
		TITSA	CONS		CAB	CAB/OPER		OPER
Valoración de riesgos		Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)	
		6	9	7	6	9	7,67	
Valoración de impactos		Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)		
		4	3	4	5	4,00		
Consecución objetivos generales		Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)		
		8	7	9	10	8,50		
Viabilidad		Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)			
		4	3	2	6,00			
Seguimiento y Evaluación		Indicadores de Seguimiento: Capacidad de Coordinación en Tiempo Real: Número de ajustes realizados en la operación del transporte público en función de las condiciones del tráfico y la demanda. Reducción de Tiempos de Espera: Impacto en la reducción de tiempos de espera y mejora en la velocidad comercial de los diferentes modos de transporte público Tasa de Resolución de Incidencias: Medición del tiempo de respuesta ante emergencias y su efectividad. Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales sobre el impacto en la reducción de tiempos de espera, mejora en la experiencia del usuario y en la eficiencia operativa e integración con SIGT y MaaS						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	9,00			4,50	4,50		
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		9,00			4,50	4,50		

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público	CLAVE	IIS
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.06	Carril BUS-VAO ITS en la TF-5		
Problema u objetivo planteado	La TF-5 es una de las carreteras más congestionadas de Tenerife, afectando significativamente la movilidad entre el área metropolitana y el norte de la isla. La creación de un carril BUS-VAO (Vehículos de Alta Ocupación) con tecnologías ITS entre Santa Cruz y La Orotava, busca mejorar la fluidez del tráfico, priorizar el transporte público y fomentar el uso compartido del vehículo privado. La actuación contribuye asimismo a reforzar la conectividad sostenible del nodo urbano de Santa Cruz de Tenerife dentro de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), alineándose con sus objetivos de descarbonización y eficiencia operativa. Su eventual extensión futura hasta Los Realejos se considera compatible con el modelo, pero queda fuera del horizonte operativo actual Objetivos principales: Priorizar el transporte público en la TF-5, mejorando su competitividad y fiabilidad. Optimizar la capacidad viaria mediante un uso más eficiente del espacio de circulación. Regular dinámicamente el acceso con sistemas ITS y tarificación variable, permitiendo un uso flexible en función de la demanda y la congestión. Reducir las emisiones de CO2 fomentando la movilidad sostenible y el uso de vehículos compartidos. Explorar modelos de financiación y gestión, garantizando la viabilidad económica del carril y su operativa eficiente.		
	1.Implementación del Carril BUS-VAO en la TF-5: Se creará un carril exclusivo en la TF-5 entre Santa Cruz y La Orotava destinado a guaguas, taxis, VTC y vehículos con dos o más ocupantes, con el objetivo de optimizar la movilidad en las horas punta y reducir los tiempos de espera. Este carril estará diseñado para mejorar la capacidad operativa de la carretera y aumentar la eficiencia del transporte público, permitiendo desplazamientos más rápidos y predecibles. Se integrará con los principales nodos intermodales de la isla, facilitando el acceso a los intercambiadores y mejorando la conexión entre diferentes modos de transporte. Su funcionamiento estará sujeto a regulación dinámica, adaptándose a las condiciones de tráfico en tiempo real para garantizar su máxima eficacia. Además, la implantación de este carril contribuirá a la mejora de la seguridad vial, reduciendo la interacción entre distintos tipos de vehículos y disminuyendo los riesgos de colisiones en una vía de alta intensidad de tráfico. 2. Sistemas ITS para la Gestión Dinámica del Carril: La gestión del carril BUS-VAO estará soportada por una avanzada infraestructura de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) que permitirá un monitoreo en tiempo real y una regulación adaptativa del acceso. Sensores, cámaras y sistemas de reconocimiento de matrículas se utilizarán para identificar la ocupación de los vehículos y gestionar la entrada al carril de manera eficiente. La señalización variable informará a los conductores sobre el estado del carril, las restricciones de acceso y los tiempos de viaje estimados. Además, se evaluará la posibilidad de aplicar un sistema de tarificación dinámica para permitir el acceso a otros vehículos en función de la gestión, con el objetivo de optimizar el flujo vehicular sin comprometer la prioridad del transporte público. La tecnología ITS permitirá también detectar incidentes en tiempo real y activar protocolos de respuesta rápida, mejorando la seguridad vial en la TF-5. 3. Optimización del Transporte Público y Vehículos Discrecionales: La implantación del carril BUS-VAO tendrá un impacto directo en la mejora de la velocidad comercial de las guaguas, tanto urbanas como interurbanas, así como en el servicio de transporte discrecional. Se establecerá prioridad de paso en intersecciones clave y acceso preferente en los intercambiadores estratégicos, lo que permitirá reducir los tiempos de viaje y hacer más competitivo el uso del transporte público frente al vehículo privado. Además, se integrará este carril con la planificación de rutas dentro del PIMSIT, asegurando que las mejoras en la infraestructura vial se traduzcan en una optimización real del servicio para los usuarios. 4. Tarificación y Fórmulas de Financiación: Se estudiarán distintas fórmulas para garantizar la viabilidad financiera y el mantenimiento del carril BUS-VAO. Entre ellas, se analizará la posibilidad de establecer un sistema de peaje electrónico con tarificación variable, que permitiría el acceso a vehículos no prioritarios en momentos de menor congestión, generando ingresos para su mantenimiento. También se explorará la opción de un modelo de gestión concesionada u otras PPP, en el que una empresa vehículo o entidad privada se encargue de la operación y mantenimiento del carril mediante un esquema de colaboración público-privada. Esta estrategia aseguraría la sostenibilidad económica del proyecto y permitiría optimizar los recursos disponibles sin comprometer la calidad del servicio. 5. Integración con Infraestructura de Movilidad Sostenible: El carril BUS-VAO se diseñará de manera que facilite la transición hacia un modelo de movilidad más sostenible, coordinándose con la red de recarga para vehículos eléctricos e hidrógeno. Se garantizará la disponibilidad de autobuses eléctricos en las rutas principales, asegurando que la priorización del transporte público también contribuya a la reducción de emisiones. Además, el carril estará integrado con nodos intermodales y zonas de aparcamiento disuasorio, facilitando que los usuarios combinen diferentes medios de transporte para reducir la dependencia del vehículo privado.		
Contenido detallado de la actuación	Reducción de los tiempos de viaje para usuarios del transporte público y vehículos de alta ocupación. Disminución de la congestión en horas punta , favoreciendo la fluidez en el corredor TF-5. Incremento en la ocupación media de los vehículos privados, reduciendo la densidad de tráfico. Viabilidad económica del carril a través de sistemas de tarificación y gestión concesionada. Reducción del impacto ambiental por menor uso del coche individual y mejora de la eficiencia energética del transporte. Mejora de la seguridad vial , ya que el incremento de capacidad, la regulación del tráfico y la reducción de la congestión disminuirán los accidentes asociados a frenazos bruscos, colisiones y maniobras imprevistas en los tramos más críticos de la TF-5. Además, la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) permitirá la gestión dinámica del carril.		
Capacidad resolutive			

Complementariedades y sinergias	Coordinación con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT) para la regulación de la TF-5 en tiempo real. Integración con la Plataforma MaaS, permitiendo planificación y pago digital del acceso al carril BUS-VAO. Conexión con la Red de Sensores IoT, utilizando datos de aforo y tráfico para la regulación dinámica del acceso. Reordenación de las guaguas de acuerdo con el Modelo de ordenación del PIMSIT con su oferta correspondiente. Construcción del tercer carril en la TF-5 entre Guamasa y La Orotava.							
Condicionamientos de ejecución	Inversión en infraestructura para la adecuación del carril, instalación de sistemas ITS y señalización inteligente. Regulación normativa sobre el uso del carril, tarificación y modelos de acceso en función del tráfico. Coordinación interinstitucional entre Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife, DGT, TITSA y operadores de transporte discrecional. Definición del modelo de gestión (público, concesión privada o híbrido) para la explotación y mantenimiento del carril. Cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas: los instrumentos de planificación y los proyectos que desarrollen la actuación y que puedan afectar a las Zonas de Servidumbre Aeronáutica (ZSA) deberán contar con informe favorable del Ministerio competente en materia de transporte aéreo y, en su caso, con la autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a la normativa vigente en materia de servidumbres aeronáuticas.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Medio Plazo				2026 - 2031			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R CAC		A CAB		C TITSA		S DGT	I
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	5	6	6	8	8	6,44		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	10	7	9	7	8,25			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	10	9	10	9	9,50			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
	4	4	4	8,00				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de vehículos en el carril BUS-VAO (guaguas, taxis, VTC y privados). Tiempo de viaje promedio en la TF-5 con y sin uso del carril BUS-VAO. Tasa de ocupación media de los vehículos privados en el carril. Reducción de emisiones de CO2 en el corredor. Reducción del número de accidentes y tiempos de respuesta ante incidentes en el carril. Ingresos generados por tarificación y costes de mantenimiento cubiertos. Mecanismos de Evaluación: Monitoreo continuo y ajustes en la regulación en función de la demanda y niveles de congestión. Evaluación anual del impacto en la reducción de tiempos de espera y mejora en la movilidad en la TF-5.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035	
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	110,00		30,00	35,00	45,00		
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
Gasto Corriente	AGE 70							
	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL	110,00	0,00	30,00	35,00	45,00		0,00	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público	CLAVE	IIS
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.07	Carril BUS-VAO ITS en la TF-1		
Problema u objetivo planteado	La implementación de un carril BUS-VAO (Vehículos de Alta Ocupación) con sistemas ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte) en la TF-1 busca mejorar la eficiencia del transporte público y reducir la congestión en una de las principales arterias de la isla, que conecta el área metropolitana con el sur de Tenerife. La actuación contribuye asimismo a reforzar la conectividad sostenible del nodo urbano de Santa Cruz de Tenerife dentro de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), alineándose con sus objetivos de descarbonización y eficiencia operativa. El objetivo principal es disminuir la congestión en la TF-1 mediante la creación de un carril exclusivo para transporte público y vehículos de alta ocupación, optimizando los tiempos de viaje y promoviendo una movilidad más sostenible. Este carril se estructurará en dos tramos principales: entre Santa Cruz y Güímar y entre San Isidro y Adeje, integrando tecnología avanzada para la gestión del tráfico en tiempo real y fomentando el uso compartido del vehículo.		
Contenido detallado de la actuación	1.Implementación del Carril BUS-VAO: Se habilitará un carril exclusivo en la TF-1 destinado al transporte público (guaguas regulares y discrecionales, taxis y VTC) y a vehículos de alta ocupación (dos o más ocupantes), regulando su acceso con tecnología ITS. Se estudiará la viabilidad de permitir el acceso a determinados vehículos mediante un sistema de tarificación en función de la congestión existente, garantizando una mayor fluidez del tráfico y reduciendo los tiempos de espera en los desplazamientos entre el sur de la isla y el área metropolitana. Además, la implantación de este carril contribuirá a la mejora de la seguridad vial, reduciendo la interacción entre distintos tipos de vehículos y disminuyendo los riesgos de colisiones en una vía de alta intensidad de tráfico. 2. Instalación de Sistemas ITS: Se integrará un sistema de gestión dinámica del carril BUS-VAO mediante ITS, con sensores IoT y cámaras de monitoreo para supervisar la ocupación y la demanda en tiempo real. Se implementarán sistemas de acceso inteligente que permitan activar o restringir el uso del carril según las condiciones del tráfico y la congestión, optimizando su operatividad. Además, se estudiarán soluciones de tarificación variable como fórmula para la gestión y mantenimiento del carril. La tecnología ITS permitirá también detectar incidentes en tiempo real y activar protocolos de respuesta rápida, reduciendo los tiempos de atención en caso de emergencias y mejorando la seguridad vial en la TF-1. 3. Priorización del Transporte Público: Se establecerá una coordinación con los operadores de transporte público para garantizar la priorización de las guaguas en intersecciones clave y accesos estratégicos. Se mejorará la velocidad comercial del transporte público mediante ajustes en la programación de semáforos y se optimizarán las rutas y frecuencias de las guaguas que transiten por el carril BUS-VAO, aumentando su atractivo como alternativa al vehículo privado. 4. Tarificación y Fórmulas de Financiación: Se estudiarán distintas fórmulas para garantizar la viabilidad financiera y el mantenimiento del carril BUS-VAO. Entre ellas, se analizará la posibilidad de establecer un sistema de peaje electrónico con tarificación variable, que permitiría el acceso a vehículos no prioritarios en momentos de menor congestión, generando ingresos para su mantenimiento. También se explorará la opción de un modelo de gestión concesionada u otras PPP, en el que una empresa vehículo o entidad privada se encargue de la operación y mantenimiento del carril mediante un esquema de colaboración público-privada. Esta estrategia aseguraría la sostenibilidad económica del proyecto y permitiría optimizar los recursos disponibles sin comprometer la calidad del servicio. 5. Integración con Infraestructura de Movilidad Sostenible: El carril BUS-VAO estará integrado con la red de puntos de recarga de vehículos eléctricos e hidrógeno, asegurando que las guaguas eléctricas y otros vehículos sostenibles puedan operar de forma continua. Además, se coordinará con la planificación de la infraestructura del Tren del Sur y con la futura construcción del tercer carril en la TF-1, asegurando una planificación integral de la movilidad. También se mejorará la seguridad en la infraestructura del carril con señalización específica, áreas de acceso y salida debidamente controladas, y sistemas de alerta para evitar invasiones indebidas del carril, reduciendo así el riesgo de colisiones y accidentes.		
Capacidad resolutiva	La implantación del carril BUS-VAO en la TF-1 tendrá un impacto significativo en la movilidad de la isla, reduciendo los tiempos de viaje en los desplazamientos entre el sur y el área metropolitana. La mejora en la eficiencia del transporte público facilitará un incremento en su uso, disminuyendo la dependencia del vehículo privado y reduciendo la congestión en la vía. Además, la medida contribuirá a una reducción de las emisiones contaminantes, promoviendo una movilidad sostenible y alineándose con los objetivos ambientales del PIMSIT. También se espera una mejora en la seguridad vial, al reducir la presencia de vehículos en las vías generales, minimizar las interacciones conflictivas y optimizar la fluidez del tráfico en los tramos de mayor afluencia.		
Complementariedades y sinergias	Coordinación con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT) para la regulación de la TF-1 en tiempo real. Integración con la Plataforma MaaS, permitiendo planificación y pago digital del acceso al carril BUS-VAO. Conexión con la Red de Sensores IoT, utilizando datos de aforo y tráfico para la regulación dinámica del acceso. Reordenación de las guaguas de acuerdo con el Modelo de ordenación del PIMSIT con su oferta correspondiente. Construcción del tercer carril en la TF-5 entre Guamasa y La Orotava. Interoperabilidad con el Tren del Sur: Versatilidad en la operación en el caso de materializarse el Tren del Sur, asegurando una integración eficiente de ambos sistemas de transporte y evitando solapamientos en la planificación de la movilidad.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Infraestructura: Requerirá una inversión significativa para la adecuación de la TF-1 y la implementación de sistemas ITS avanzados. Coordinación Institucional: Será necesaria una estrecha colaboración entre el Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife, el Gobierno de Canarias, los municipios afectados y los operadores de transporte para la correcta ejecución del proyecto. Modelo de Gestión y Financiación: Se estudiará la viabilidad de externalizar la gestión y mantenimiento del carril mediante un modelo de concesión o empresa vehículo, con posibles fórmulas de financiación a través de tarificación variable para ciertos tipos de usuarios. Formación Técnica: Capacitación continua del personal encargado de gestionar el sistema ITS, la monitorización del tráfico y la operación del transporte público en la TF-1. Cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas: los instrumentos de planificación y los proyectos que desarrollen la actuación y que puedan afectar a las Zonas de Servidumbre Aeronáutica (ZSA) deberán contar con informe favorable del Ministerio competente en materia de transporte aéreo y, en su caso, con la autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a la normativa vigente en materia de servidumbres aeronáuticas.							
	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Medio Plazo			2026 - 2031			
	Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I		
	Valoración de riesgos	CAC	CAB	TITSA	DGT			
		Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)	
Valoración de impactos	5	6	6	8	8	6,44		
	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
Consecución objetivos generales	10	7	9	7		8,25		
	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
Viabilidad	10	9	10	9		9,5		
	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
Seguimiento y Evaluación	4	4	4			8		
	Indicadores de Seguimiento: Número de vehículos diarios que utilizan el carril BUS-VAO. Reducción en los tiempos de viaje para los usuarios del transporte público. Incremento en la tasa de ocupación de vehículos privados. Disminución de emisiones contaminantes en la zona de influencia del carril BUS-VAO. Reducción del número de accidentes y tiempos de respuesta ante incidentes en el carril. Ingresos generados por tarificación y costes de mantenimiento cubiertos. Mecanismos de Evaluación: Monitoreo continuo y ajustes en la regulación en función de la demanda y niveles de congestión. Evaluación anual del impacto en la reducción de tiempos de espera y mejora en la movilidad en la TF-5.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	123,00		40,00	45,00	38,00		
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		123,00		40,00	45,00	38,00		

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público	CLAVE	IIS
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.08	Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte		
Problema u objetivo planteado	La ampliación de la Línea 1 del tranvía de Tenerife tiene como objetivo mejorar la conectividad entre el área metropolitana de Santa Cruz - La Laguna y el Aeropuerto Tenerife Norte (TFN), facilitando el acceso al aeropuerto mediante un sistema de transporte público eficiente, sostenible y accesible. Esta actuación busca reducir la dependencia del vehículo privado, mejorar la intermodalidad con otros modos de transporte y contribuir a la reducción de emisiones de CO2 en los desplazamientos al aeropuerto. Esta ampliación permitirá ofrecer una alternativa de transporte público competitiva, reduciendo la congestión viaria en los accesos al aeropuerto y facilitando la movilidad de residentes, trabajadores y turistas que utilizan la infraestructura aeroportuaria. Además, servirá como eje vertebrador de nuevas conexiones de transporte multimodal.		
Contenido detallado de la actuación	1.Extensión de la Línea 1 del Tranvía: Se prevé la ampliación de la actual Línea 1 desde su terminal en La Laguna hasta el Aeropuerto Tenerife Norte (TFN), con una longitud aproximada de 3 km. La conexión garantizará un acceso rápido y eficiente al aeropuerto, facilitando el trasbordo de pasajeros con otros modos de transporte. 2. Definición del Trazado y Consenso con el Ayuntamiento: El trazado definitivo deberá ser consensuado con el Ayuntamiento de La Laguna, teniendo en cuenta los estudios previos realizados por Metrotenerife. Entre las opciones evaluadas se encuentran alternativas como la Calle El Juego y la Calle Pablo Iglesias, cada una con diferentes implicaciones urbanas y técnicas. Una opción a largo plazo es el uso de la TF-5, que solo sería viable tras la ejecución de la Variante de La Laguna, permitiendo recuperar la TF-5 como vía urbana. En el corto plazo, la actuación debe centrarse en una solución realista y factible, con el menor impacto posible en la movilidad urbana y la actividad económica del entorno. 3. Infraestructura Asociada y Nuevas Paradas: Se construirán nuevas paradas estratégicas que permitan el acceso desde zonas residenciales y comerciales. Además, se mejorará la señalización, accesibilidad y seguridad en las nuevas estaciones para facilitar la integración del tranvía con la red de transporte público y modos de movilidad activa. 4. Intermodalidad y Conexión con Otros Modos de Transporte: La ampliación del tranvía se coordinará con los servicios de guaguas interurbanas e insulares, taxis y sistemas de movilidad compartida en el aeropuerto. También se garantizará la compatibilidad con futuras actuaciones de movilidad en el área metropolitana, como el aparcamiento de disuasión en Los Rodeos, mejorando la accesibilidad y reduciendo la presión del tráfico en la zona. 5. Movilidad Sostenible y Reducción de Emisiones: Se potenciará el uso de transporte no contaminante en combinación con el tranvía, incluyendo bicicletas eléctricas y sistemas de movilidad compartida en el entorno del trazado		
Capacidad resolutiva	Mejora de la Conectividad Metropolitana: La ampliación de la Línea 1 proporcionará una conexión eficiente entre el área metropolitana y el aeropuerto, mejorando la oferta de transporte público en el norte de la isla. Reducción del Tráfico y de las Emisiones Contaminantes: Con esta nueva oferta se espera una disminución en la dependencia del vehículo privado, reduciendo la congestión y las emisiones de CO2 en los accesos al aeropuerto. Mayor Intermodalidad y Eficiencia en los Desplazamientos: Se facilitará el trasbordo entre distintos modos de transporte, optimizando los tiempos de viaje y mejorando la accesibilidad a la red de transporte público. Seguridad y Accesibilidad: Se implementarán mejoras en la seguridad vial y la accesibilidad de las estaciones para garantizar un servicio seguro y eficiente para todos los usuarios, incluidos aquellos con movilidad reducida.		
Complementariedades y sinergias	Plataforma MaaS (Mobility as a Service): Integración con la plataforma centralizada de planificación de viajes, permitiendo la coordinación eficiente de trayectos multimodales. Sistema de Sensores IoT: Aprovechamiento de la infraestructura existente de sensores para monitorear el tráfico y la ocupación del transporte público en tiempo real. Infraestructura de Movilidad Sostenible: Coordinación con infraestructuras como puntos de recarga para bicicletas eléctricas, promoviendo una movilidad limpia y eficiente. Aparcamiento de Disuasión en Los Rodeos: Conexión con el futuro aparcamiento de disuasión en el entorno del aeropuerto, facilitando el intercambio modal y reduciendo la congestión en los accesos. Proyecto de Ampliación del Aeropuerto TFN y Mejora de sus Enlaces: Coordinación con las actuaciones previstas en el aeropuerto para garantizar la integración del tranvía en el desarrollo aeroportuario y su conectividad.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Infraestructura: Se requerirá una inversión considerable para la construcción de nuevas vías, estaciones y mejoras en el entorno urbano. Coordinación Institucional: Será necesaria la colaboración entre Metrotenerife, el Cabildo de Tenerife, el Ayuntamiento de La Laguna y AENA para la correcta ejecución y puesta en marcha del servicio. Proceso Participativo y Evaluación del Impacto Urbano: Se promoverá la participación de la ciudadanía y se evaluarán los efectos de la ampliación sobre la movilidad y el tejido urbano. Cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas: los instrumentos de planificación y los proyectos que desarrollen la actuación y que puedan afectar a las Zonas de Servidumbre Aeronáutica (ZSA) deberán contar con informe favorable del Ministerio competente en materia de transporte aéreo y, en su caso, con la autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a la normativa vigente en materia de servidumbres aeronáuticas.									
	Medio - Largo Plazo			2028 - 2033						
	R		A		C		S		I	
	CAB		MTSA		AYUNT				AENA	
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)				
Valoración de impactos	7	8	8	9	9	8,11				
	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)				
Consecución objetivos generales	8	4	8	9		7,25				
	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)				
Viabilidad	10	10	10	8		9,5				
	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)				
	1	1	3			3,33				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento:									
	Incremento en la cantidad de usuarios de la línea de tranvía. Reducción del uso del vehículo privado hacia el aeropuerto. Mejora en los tiempos de desplazamiento y la conectividad intermodal.									
	Mecanismos de Evaluación:									
	Evaluaciones anuales del impacto en la movilidad hacia el aeropuerto y el uso del transporte público en la zona metropolitana.									
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)										
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035		
Inversión	AYU 70									
	CAB 70	150,00			50,00	50,00	50,00			
	CAC 71									
	CAC 70									
	AGE 71									
	AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20									
	CAB 20									
	CAC 21									
	CAC 20									
	AGE 21									
	AGE 20									
TOTAL		150,00			50,00	50,00	50,00			

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público	CLAVE	IIS
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.09	Ampliación Línea 2 hasta La Gallega (Fase I y Fase II)		
Problema u objetivo planteado	La ampliación de la Línea 2 del tranvía de Tenerife busca mejorar la conectividad y la accesibilidad en la zona sur del municipio de Santa Cruz de Tenerife, extendiendo su recorrido hasta el barrio de La Gallega, una de las áreas con mayor demanda de transporte público y alta densidad poblacional. El trazado óptimo identificado es por la Avenida de Los Majuelos, por ser la alternativa con mayor atracción de viajes y mejor integración en la trama urbana. No obstante, la decisión final deberá ser consensuada con el Ayuntamiento de Santa Cruz y los vecinos y comerciantes de la zona, atendiendo a su viabilidad operativa y urbanística. La ampliación se ejecutará en dos fases para facilitar su implantación progresiva y minimizar el impacto en la comunidad: Fase I: Extensión desde Tíncer (parada actual) hasta la Plaza del Muñeco de Nieve, con el desarrollo de las infraestructuras iniciales y las primeras estaciones. Fase II: Continuación del trazado hasta el final del recorrido en La Gallega, consolidando la conexión con toda la zona sur del municipio.		
	1.Ampliación de la Línea 2 del Tranvía (Fases I y II): El proyecto contempla la extensión de la Línea 2 del tranvía desde Tíncer hasta La Gallega, con un recorrido adicional de aproximadamente 2,5 km. La Fase I cubrirá el tramo inicial hasta la Plaza del Muñeco de Nieve, mientras que la Fase II completará la conexión con La Gallega, garantizando un servicio eficiente y adaptado a la demanda de movilidad de la zona. 2. Construcción de Nuevas Paradas: Se prevé la creación de cuatro nuevas paradas en puntos estratégicos a lo largo del recorrido, optimizando la accesibilidad y garantizando una cobertura efectiva. Estas estaciones estarán ubicadas según los estudios de Metrotenerife y priorizarán zonas de alta densidad poblacional y atracción de viajes. 3. Implementación de Sistemas ITS: Se integrarán Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) para la gestión dinámica del servicio, optimizando la frecuencia y la capacidad operativa en tiempo real. Se incluirá monitoreo de ocupación, ajuste automático de intervalos y sistemas de información al usuario en paradas y aplicaciones móviles, mejorando la experiencia de viaje. 4. Interconexión con Otros Modos de Transporte: Se garantizará la coordinación con guaguas urbanas e interurbanas, así como con servicios de movilidad compartida y carriles bici en las nuevas estaciones, promoviendo la intermodalidad y facilitando transbordos eficientes. 5. Selección y Consenso del Trazado Final: La ampliación se desarrollará por la Avenida de Los Majuelos, ya que los estudios técnicos identifican esta ruta como la de mayor atracción de viajes y mejor integración urbana. Sin embargo, el trazado final deberá ser consensuado con el Ayuntamiento de Santa Cruz y los agentes económicos y sociales de la zona, garantizando un equilibrio entre eficiencia operativa y aceptación social. 6. Mejora de la Infraestructura y Seguridad Vial: Se realizarán obras de actualización en la infraestructura viaria, incorporando mejoras en señalización, pavimentación y accesibilidad en el tramo ampliado. Además, se implementarán medidas para aumentar la seguridad vial, con cruces seguros para peatones y adaptación del entorno para garantizar la convivencia con otros modos de transporte. 7. Promoción de la Movilidad Sostenible: Se fomentará el uso de modos de transporte sostenibles complementarios al tranvía, como bicicletas eléctricas y movilidad peatonal. Para ello, se habilitarán infraestructuras adecuadas como bicisenderos y aceras ampliadas, promoviendo una red de movilidad más limpia y eficiente.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la accesibilidad y conectividad en La Gallega y su entorno, facilitando el acceso a servicios, comercios y zonas residenciales. Reducción del uso del vehículo privado, disminuyendo la congestión vehicular y mejorando la calidad del aire en la zona. Optimización del transporte público mediante la intermodalidad con guaguas, bicicletas compartidas y otros modos de movilidad sostenible. Incremento en la seguridad vial con mejoras en infraestructuras y señalización para peatones y ciclistas.		
Complementariedades y sinergias	Plataforma MaaS (Mobility as a Service): Integración con la plataforma de viajes centralizada para mejorar la planificación y coordinación de trayectos multimodales. Sistema de Sensores IoT: Utilización de sensores para monitorear el tráfico y la ocupación del tranvía en tiempo real, permitiendo ajustes dinámicos en la operación. Infraestructura de Movilidad Sostenible: Coordinación con puntos de recarga para bicicletas eléctricas y estaciones de bicicletas compartidas, promoviendo una movilidad limpia y accesible. Sistema de Información al Usuario: Integración con aplicaciones móviles y paneles en estaciones para ofrecer datos en tiempo real sobre horarios, ocupación y conexiones.		

Condicionamientos de ejecución		Inversión en Infraestructura: Requiere una inversión significativa para la construcción de nuevas vías, estaciones y la implementación de sistemas ITS avanzados. Coordinación Institucional: Necesidad de una estrecha colaboración entre las autoridades locales, operadores de transporte y otros actores involucrados para asegurar una ejecución fluida del proyecto. Gestión del Impacto Urbano: Minimización de las molestias durante la construcción mediante una planificación adecuada y comunicación efectiva con los residentes de La Gallega.						
		Medio - Largo Plazo			2028 - 2031			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)		R	A	C	S	I		
		CAB	MTSA	AYUNT				
Valoración de riesgos		Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)	
		6	8	8	9	9	7,89	
Valoración de impactos		Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)	
		8	4	8	9		7,25	
Consecución objetivos generales		Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)	
		10	10	10	8		9,5	
Viabilidad		Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)	
		1	1	3			3,33	
Seguimiento y Evaluación		Indicadores de Seguimiento: Incremento en el número de usuarios de la Línea 2 del tranvía. Mejora en los tiempos de desplazamiento y la conectividad intermodal. Incremento en la satisfacción de los usuarios del transporte público.						
		Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales sobre el impacto en la movilidad en La Gallega y la eficiencia del transporte público. Encuestas de satisfacción a los usuarios del tranvía y otros modos de transporte interconectados.						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	90,00			45,00	45,00		
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		90,00			45,00	45,00		

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público	CLAVE	IIS
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.10	Tren del Sur: Santa Cruz - Adeje		
Problema u objetivo planteado	El Tren del Sur de Tenerife es una infraestructura ferroviaria planificada para mejorar la cohesión y vertebración territorial de la isla, conectando Santa Cruz de Tenerife con Adeje y finalmente, con una ampliación a Fonsalía (no presupuestado) y ofreciendo una alternativa sostenible al tráfico en la TF-1. Su objetivo principal es facilitar la movilidad intercomarcal, reducir la dependencia del vehículo privado y mejorar la eficiencia del transporte público, especialmente en el corredor sur, donde se concentran los principales polos turísticos y de empleo. El PIMSIT plantea un modelo de movilidad que, en una primera etapa, apuesta por la implantación de los carriles BUS-VAO como solución inmediata para mejorar la movilidad en el sur y norte de la isla, que además actúan como corredor único. No obstante, el plan reconoce la importancia del Tren del Sur como una infraestructura estratégica a largo plazo, que de materializarse pasaría a constituirse en el eje central del transporte público interurbano en la isla. Debido a su alto coste (más de 2.400 millones de euros) y a su largo plazo de ejecución (más de 10 años), su viabilidad depende de la obtención de financiación adecuada y del desarrollo progresivo del sistema de transporte insular. En caso de que la inversión en el tren se haga posible, el PIMSIT prevé la adaptación del sistema de transporte para integrarlo de forma eficiente y asegurar su éxito operativo.		
	1.Trazado, Fases de Ejecución y Cocheras: El trazado del Tren del Sur contempla una infraestructura ferroviaria de alta capacidad que recorrerá el eje Santa Cruz - Adeje, con un total de siete estaciones comerciales. Su desarrollo se ha estructurado en dos fases principales: Fase 1 (San Isidro - Adeje): Se prevé que su ejecución puede comenzar en el 2028, dependiendo de la obtención de financiación y la tramitación administrativa. Fase 2 (Santa Cruz - San Isidro): Su desarrollo dependerá de confirmación de evolución de la demanda de movilidad y de las condiciones económicas y financieras futuras. En un escenario a largo plazo, se contempla la extensión del tren hacia el oeste, conectándolo con el Puerto de Fonsalía y cerrando el anillo ferroviario insular. Los talleres y cocheras del Tren del Sur se ubicarán en el municipio de Fasnía, en una instalación permanente diseñada para albergar el mantenimiento y estacionamiento del material rodante. Durante la Fase I, se dispondrá de instalaciones temporales en el entorno del trazado previsto, hasta que se complete la infraestructura definitiva. 2.Estaciones y Conectividad: Las estaciones estarán ubicadas en puntos estratégicos para garantizar la intermodalidad y accesibilidad: Acorán, Candelaria y San Isidro (en superficie) y Estación de Guaguas de Santa Cruz, Terminal Aeropuerto, Los Cristianos y Las Américas (soterradas). Cada estación se diseñará como un nodo intermodal, con aparcamientos disuasorios, estaciones de bicicletas y conexiones con la red de guaguas. 3.Intermodalidad y Reorganización del Transporte Público: La implantación del tren requerirá una reconfiguración de la red de transporte público, incluyendo el rediseño de la red de guaguas: Reorganización de rutas de largo recorrido para optimizar su papel como alimentadoras del tren la integración del tren en el sistema de planificación y pago unificado del transporte público. Tendrá en cuenta la accesibilidad a la red ciclista con la posibilidad de transporte de bicicletas en los trenes. 4. Viabilidad Financiera y Modelo de Ejecución: La ejecución del Tren del Sur dependerá de la obtención de financiación estatal y europea, así como de posibles fórmulas de colaboración público-privada. Dada su magnitud, se prevé un modelo de ejecución por fases, garantizando una implantación progresiva acorde con la evolución de la movilidad en la isla.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Optimización de la movilidad en el sur de Tenerife, proporcionando un sistema ferroviario de alta capacidad. Disminución de la congestión en la TF-1, reduciendo los tiempos de viaje y mejorando la fluidez del tráfico. Mejora de la intermodalidad, integrando el tren con el resto del sistema de transporte público. Impacto ambiental positivo, reduciendo las emisiones de CO2 con un sistema electrificado. Mayor seguridad vial, minimizando la accidentalidad en la TF-1 al reducir la carga de tráfico rodado.		
Complementariedades y sinergias	Plataforma MaaS: Integración con la plataforma centralizada de transporte público para facilitar la planificación de viajes y la tarifa integrada. Conexión con la Red de Guaguas: Coordinación de horarios y reestructuración de líneas de guaguas para garantizar transbordos eficientes. Interoperabilidad con la Red Ciclable: Posibilidad de transporte de bicicletas en los trenes y desarrollo de carriles bici conectados con las estaciones. Aparcamientos disuasorios: Creación de estacionamientos en las estaciones principales para reducir la entrada de vehículos privados a zonas congestionadas. Sistema de Información al Usuario: Sinergia con aplicaciones móviles y paneles informativos en las estaciones para proporcionar datos en tiempo real sobre horarios, ocupación y conexiones. Configuración de la nueva red de servicios de guaguas: Puesta en marcha de la actuación 'Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de guaguas y transporte a la demanda' (A-03 del Programa Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo - MPTC)		

Condicionamientos de ejecución	Financiación: Se requiere una inversión de alto impacto, dependiente de fondos estatales y europeos, así como de acuerdos público-privados. Gestión del Impacto Urbano: Adaptación del planeamiento territorial para favorecer el desarrollo de las estaciones como nodos de actividad económica. Modelo de operación: Evaluación de esquemas de concesión o gestión pública para la explotación del servicio. Flexibilidad del modelo de transporte: En caso de no materializarse el tren, el modelo de movilidad debe seguir funcionando con los carriles BUS-VAO y la mejora del transporte público. Coordinación Institucional: Necesidad de una estrecha colaboración entre las autoridades locales, operadores de transporte y otros actores involucrados para asegurar una ejecución fluida del proyecto. Gestión del Impacto Urbano: Minimización de las molestias durante la construcción mediante una planificación adecuada y comunicación efectiva con los residentes a lo largo del tramo del tren del sur. Cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas: los instrumentos de planificación y los proyectos que desarrollen la actuación y que puedan afectar a las Zonas de Servidumbre Aeronáutica (ZSA) deberán contar con informe favorable del Ministerio competente en materia de transporte aéreo y, en su caso, con la autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a la normativa vigente en materia de servidumbres aeronáuticas.							
	Medio-Largo Plazo				2028 - 2045			
	R		A		C		S	I
	CAB		MTSA					AENA
	Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)							
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	9	8	8	10	10	8,89		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	8	4	8	8	7,00			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	10	10	10	8	9,50			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
	1	1	1	2,00				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de usuarios de la línea del Tren del Sur Reducción del uso de vehículos privados en el trayecto Santa Cruz - Adeje Mejora en los tiempos de desplazamiento y la conectividad intermodal. Tasa de transbordos entre el tren y otros modos de transporte público. Reducción de emisiones de CO2 derivada de la puesta en marcha del servicio. Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales sobre el impacto en la movilidad en el corredor del sur y la eficiencia del transporte público. Encuestas de satisfacción a los usuarios del tren y otros modos de transporte interconectados.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70							
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70	913,13			80,00	224,38	304,38	304,38
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		913,13			80,00	304,38	304,38	304,38

6.4 Programa: Infraestructura Viaria

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

Tabla 4 Actuaciones del Programa IV

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

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presentan las fichas correspondientes a cada actuación:

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.01	Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava		
Problema u objetivo planteado	La ampliación de la TF-5 con la construcción de un tercer carril en el tramo comprendido entre el Aeropuerto Norte y La Orotava tiene como objetivo mejorar la fluidez del tráfico y reducir la congestión en uno de los tramos más saturados de la isla, que afecta diariamente a miles de conductores. Se trata de una actuación clave dentro de la estrategia de mejora de la movilidad en la isla, que permite ampliar la capacidad del corredor sin recurrir a la creación de nuevas infraestructuras de gran impacto, alineándose con la planificación de transporte sostenible. El tercer carril servirá además como base para la implantación del Carril BUS-VAO ITS, facilitando la intermodalidad y el incremento de la ocupación. Asimismo, su diseño estará coordinado con el sistema de Ramp Metering, que optimizará el acceso de los vehículos al nuevo carril. Esta ampliación mejorará la conectividad del norte de la isla, facilitará el acceso al Aeropuerto Tenerife Norte, reducirá tiempos de desplazamiento y garantizará una circulación más segura y eficiente.		
	1.Ampliación del Tercer Carril: Se construirá un tercer carril en ambos sentidos de la TF-5, entre el Aeropuerto Norte (TFN) y La Orotava, con una longitud aproximada de 25 kilómetros. Esta ampliación incrementará la capacidad de la vía, mejorando la fluidez del tráfico, especialmente en horas punta e incluirá la reforma de las vías de servicio para tener un diseño coordinado. 2. Adecuación de Accesos y Salidas: Se mejorarán los enlaces de acceso y salida a lo largo del tramo ampliado, garantizando una mayor eficiencia en la integración del tráfico en el nuevo carril. Se actuará sobre los nudos críticos de Tacoronte, El Sauzal y Santa Úrsula, optimizando la seguridad y evitando la formación de cuellos de botella. Esta actuación se coordinará con la futura implementación del sistema de Ramp Metering para regular el acceso en horas punta. 3. Mejora de la Infraestructura y Seguridad Vial: Se modernizará la infraestructura viaria mediante la reconfiguración de carriles, refuerzo del firme, instalación de barreras de seguridad y optimización de la señalización vertical y horizontal. En los puntos de mayor conflictividad, como el entorno de El Sauzal, se implementarán medidas específicas para reducir el riesgo de accidentes. 4.Preparación para la Integración del Carril BUS-VAO ITS: El diseño del tercer carril garantizará su compatibilidad con la futura implantación del carril BUS-VAO ITS, asegurando su integración con los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) para la gestión dinámica del tráfico y la priorización del transporte público y vehículos de alta ocupación. 5.Interoperabilidad con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): La ampliación del tercer carril estará integrada con el Centro de Control del Tráfico, asegurando la monitorización del flujo vehicular en tiempo real, la gestión automatizada de incidencias y la coordinación con otras infraestructuras viarias y sistemas de movilidad insular. 6.Minimización del Impacto Ambiental: Se aplicarán medidas correctoras para mitigar los efectos de la construcción y reducir el impacto ambiental en la fase operativa. Se priorizarán materiales sostenibles, la reducción de emisiones contaminantes y el uso eficiente del suelo para evitar afecciones significativas al entorno.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	La ampliación del tercer carril en la TF-5 permitirá una reducción significativa de los tiempos de desplazamiento y la congestión, facilitando un tránsito más fluido en este eje estratégico de la isla. Además, la mejora de la infraestructura viaria aumentará la seguridad vial, disminuyendo la siniestralidad en puntos críticos y optimizando las condiciones de circulación. En el corto plazo, esta ampliación servirá como base para la futura implantación del carril BUS-VAO ITS, favoreciendo la movilidad sostenible y mejorando la intermodalidad con el transporte público. La integración con el SIGT permitirá una gestión centralizada y eficiente del tráfico, proporcionando datos en tiempo real para optimizar la movilidad insular		
Complementariedades y sinergias	Coordinación con la implantación del Carril BUS-VAO ITS: Garantizando la compatibilidad estructural y funcional con su futura implementación. Coordinación con el Sistema de Ramp Metering: Permitiendo un acceso más eficiente y regulado al nuevo carril, reduciendo el riesgo de congestión en los enlaces de acceso. Interoperabilidad con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): Integración con el Centro de Control del Tráfico para optimizar la gestión del flujo vehicular y mejorar la respuesta ante incidentes. Acceso al Aeropuerto Tenerife Norte: Mejora de la conectividad con el aeropuerto y la movilidad en su entorno. Intermodalidad con el transporte público: Facilita la futura integración del carril BUS-VAO y la conexión con otros modos de transport		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Infraestructura: La ejecución del proyecto requerirá una inversión significativa en la ampliación de la vía y la mejora de accesos, aunque forma parte del actual convenio de carreteras con el Estado Coordinación Institucional: Se necesitará una estrecha colaboración entre el Cabildo de Tenerife, el Gobierno de Canarias y los ayuntamientos afectados, asegurando una ejecución fluida y minimizando impactos en la movilidad. Sincronización con otras actuaciones: La obra debe coordinarse con la planificación del Carril BUS-VAO ITS, el Sistema de Ramp Metering y el SIGT para garantizar una integración efectiva en el futuro. Gestión del Impacto Ambiental: Se implementarán medidas correctoras para minimizar las afecciones en la fase de construcción y operación. Cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas: los instrumentos de planificación y los proyectos que desarrollen la actuación y que puedan afectar a las Zonas de Servidumbre Aeronáutica (ZSA) deberán contar con informe favorable del Ministerio competente en materia de transporte aéreo y, en su caso, con la autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a la normativa vigente en materia de servidumbres aeronáuticas.											
	Medio - Largo Plazo			2028 - 2035								
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)												
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I			
	CAC		CAB		AYUNT							
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
	7		6		5		8		7		6,50	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	7		1		6		6				5,00	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	8		7		6		8				7,25	
Viabilidad	Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
	4		3		4						7,33	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Incremento en la capacidad de la TF-5 y reducción de los tiempos de viaje. Impacto en la reducción de la congestión vehicular. Mejora en la seguridad vial y la reducción de accidentes en la vía.											
	Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales sobre el impacto en la movilidad y la calidad del servicio en la TF-5. Encuestas a usuarios sobre la mejora en los tiempos de desplazamiento y la satisfacción con las mejoras implementadas.											
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)												
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035				
Inversión	AYU 70											
	CAB 70											
	CAC 71	320,00			50,00	80,00	80,00	110,00				
	CAC 70											
	AGE 71											
	AGE 70											
Gasto Corriente	AYU 20											
	CAB 20											
	CAC 21											
	CAC 20											
	AGE 21											
	AGE 20											
TOTAL		320,00			50,00	80,00	80,00	110,00				

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
CLAVE	ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA		
A.02	DESCRIPCIÓN BREVE		
Problema u objetivo planteado	Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro		
	La ampliación de la TF-1 con la construcción de un tercer carril en el tramo comprendido entre Güímar y San Isidro tiene como objetivo mejorar la capacidad y fluidez del tráfico, reduciendo la congestión en uno de los principales ejes viarios de Tenerife. Este tramo de la TF-1 soporta un tráfico intenso, especialmente en horas punta, con elevadas tasas de ocupación y un creciente número de desplazamientos de mercancías y pasajeros. La intervención permitirá una mayor capacidad de absorción del tráfico, facilitando la conectividad entre el área metropolitana y el sur de la isla. Esta actuación es clave para mejorar la movilidad de residentes y turistas, así como para potenciar el desarrollo logístico e industrial de la zona, con especial atención al Puerto de Granadilla y el Polígono Industrial de Güímar. Además de la ampliación de la capacidad viaria, el proyecto incorporará sistemas inteligentes de gestión del tráfico (SIGT) para optimizar el flujo vehicular, reducir los tiempos de espera y mejorar la seguridad vial mediante monitorización avanzada e integración con el Centro de Control del Tráfico de Tenerife.		
Contenido detallado de la actuación	1.Construcción del Tercer Carril: Se ampliará la TF-1 en ambos sentidos, desde Güímar hasta San Isidro, a lo largo de 25 kilómetros, con la incorporación de un tercer carril que mejorará la fluidez del tráfico y permitirá absorber el crecimiento de la demanda de movilidad. 2. Reconfiguración y Mejora de Accesos: Se optimizarán las conexiones de entrada y salida en puntos estratégicos, evitando cuellos de botella y mejorando la seguridad y eficiencia del tráfico en los enlaces principales. Se incluirán mejoras en las conexiones con el Polígono Industrial de Güímar, el Puerto de Granadilla y el Aeropuerto Tenerife Sur. 3. Integración con Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS): Se implementará una red de sensores, paneles de información variable y cámaras de monitoreo, permitiendo la gestión dinámica del tráfico en tiempo real. Estos sistemas estarán conectados al Centro de Control del Tráfico para garantizar una respuesta rápida ante congestiones o incidencias. 4. Mejoras en la Seguridad Vial: Se reforzará la seguridad con la instalación de barreras de protección, iluminación mejorada y señalización avanzada en los puntos más conflictivos. Además, se estudiará la ampliación de los túneles de Güímar, con el fin de garantizar condiciones seguras para los conductores y mejorar la capacidad del corredor. 5. Reducción del Impacto Ambiental: Se adoptarán medidas para mitigar los efectos de la construcción y minimizar la huella de carbono del tráfico en la zona. Se optimizarán los flujos vehiculares para reducir emisiones contaminantes y se fomentará el uso de asfaltos sostenibles y sistemas de drenaje ecológico. 6. Interoperabilidad con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): La ampliación del tercer carril estará integrada con el Centro de Control del Tráfico de Tenerife, permitiendo la monitorización en tiempo real, la gestión automatizada de incidencias y la coordinación con otras infraestructuras viarias. Esto facilitará una mejor adaptación a las condiciones del tráfico y una mayor eficiencia en la respuesta ante congestiones.		
Capacidad resolutive	La construcción de este tercer carril permitirá descongestionar la TF-1, mejorando los tiempos de desplazamiento y reduciendo la saturación en los accesos a las principales áreas industriales y turísticas del sur de Tenerife. Se prevé una reducción significativa en las emisiones contaminantes, gracias a la optimización del flujo vehicular y la disminución de tiempos de espera. Además, la incorporación de tecnologías de gestión inteligente del tráfico garantizará un uso eficiente y seguro de la infraestructura.		
	Coordinación con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): Integración con el SIGT para la gestión optimizada del tráfico en tiempo real y la coordinación de incidencias. Mejoras en la Conectividad con el Puerto de Granadilla: Se facilitará el tráfico de mercancías y la logística portuaria, optimizando la movilidad de vehículos pesados. Plataforma MaaS (Mobility as a Service): Conexión con sistemas de transporte multimodal y planificación de trayectos optimizados para los usuarios de la vía. Sistema de Sensores IoT y Ramp Metering: Implementación de sensores inteligentes para la gestión dinámica del tráfico y control del flujo en tiempo real.		

Condicionamientos de ejecución		Inversión en Infraestructura: Se requiere una inversión significativa para la construcción del tercer carril, la reconfiguración de accesos y la implementación de tecnología ITS avanzada. Coordinación Interadministrativa: Colaboración entre el Cabildo de Tenerife, el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Transportes, además de los ayuntamientos locales, para garantizar una ejecución eficiente del proyecto. Gestión del Impacto Ambiental y Social: Se implementarán medidas correctoras para minimizar las molestias a residentes y usuarios de la vía, incluyendo la reducción del impacto acústico y la protección del ecosistema local.						
		Medio Plazo				2028 - 2031		
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)								
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)		R	A		C	S		I
		CAC	CAB		AYUNT			
Valoración de riesgos		Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)	
		7	6	6	8	8	6,89	
Valoración de impactos		Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)		
		7	1	6	6	5,00		
Consecución objetivos generales		Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)		
		8	7	7	8	7,50		
Viabilidad		Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)			
		4	3	4	7,33			
Seguimiento y Evaluación		Indicadores de Seguimiento:						
		Reducción en los tiempos de desplazamiento en el tramo Güímar-San Isidro. Disminución de la congestión en los accesos y salidas a la TF-1. Mejora en la seguridad vial en todo el tramo ampliado.						
		Mecanismos de Evaluación:						
		Evaluaciones anuales del impacto en la movilidad y la reducción de la congestión. Encuestas a los usuarios de la vía sobre la satisfacción con las mejoras implementadas y los tiempos de desplazamiento.						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70							
	CAC 71	105,00			52,50	52,50		
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		105,00			52,50	52,50		

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.03	Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas		
Problema u objetivo planteado	La ampliación de la TF-1 con la construcción de un tercer carril en el tramo entre San Isidro y Las Américas tiene como objetivo mejorar la capacidad de la vía, reducir la congestión y mejorar la conexión con las principales áreas turísticas del sur de Tenerife.		
	Este tramo soporta una alta demanda de tráfico, especialmente en horas punta, debido a los desplazamientos diarios entre las zonas residenciales del sur y los polos turísticos y laborales de Adeje y Arona. La falta de capacidad genera retenciones constantes, afectando la competitividad del sector turístico y la calidad de vida de los residentes. La ampliación del tercer carril no solo permitirá reducir los tiempos de viaje y mejorar la seguridad vial, sino que también preparará la infraestructura para la futura implementación de un carril BUS-VAO ITS, asegurando su compatibilidad con el modelo de movilidad sostenible de la isla. Además, se coordinará con el Centro de Control del Tráfico para una gestión más eficiente de los flujos vehiculares mediante Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).		
Contenido detallado de la actuación	La ampliación comienza tras el enlace de Oroteanda (actualmente en ejecución) y prevé la construcción de un tercer carril en ambos sentidos entre San Isidro y Las Américas, con una longitud aproximada de 15 kilómetros. Se trata de una intervención fundamental para descongestionar la TF-1 y mejorar la accesibilidad al sur de la isla.		
	1.Ampliación del Tercer Carril: Se construirá un tercer carril en ambos sentidos de la TF-1, ampliando la capacidad de la vía a lo largo de 15 kilómetros y reduciendo la congestión en uno de los tramos más críticos de Tenerife. 2.Mejora de los Accesos y Enlaces: Se optimizarán los accesos y salidas a lo largo del tramo para mejorar la eficiencia en la incorporación de vehículos, eliminando cuellos de botella en los enlaces más conflictivos. 3. Integración con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): Se coordinará la ampliación con el Centro de Control del Tráfico, asegurando la monitorización del flujo vehicular en tiempo real, la gestión automatizada de incidencias y la coordinación con otras infraestructuras viarias. 4.Preparación para la futura implementación de un Carril BUS-VAO ITS: Se diseñará la ampliación del tercer carril con la capacidad estructural y operativa para permitir su uso como carril BUS-VAO ITS en una fase posterior, garantizando la compatibilidad con la estrategia de movilidad insular. 5.Refuerto de la Seguridad Vial con Sistemas ITS: Se implementarán Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) aplicados a la seguridad, incluyendo cámaras de vigilancia y detección de incidentes en puntos estratégicos para una respuesta rápida ante accidentes o congestión, paneles de información variable (PMV), sistemas de control de velocidad y gestión de tráfico adaptativa, iluminación inteligente y mejora de la señalización, con tecnología LED. 6.Minimización del Impacto Ambiental: Se implementarán medidas para mitigar el impacto ambiental durante la construcción y operación del tercer carril, promoviendo una movilidad más sostenible y reduciendo las emisiones mediante la optimización del flujo vehicular.		
Capacidad resolutive	La ampliación del tercer carril permitirá una mayor capacidad de la TF-1, reduciendo significativamente los tiempos de viaje y aliviando la congestión en uno de los tramos más críticos de la isla, especialmente en épocas de alta afluencia turística.		
	Además, la integración de sistemas ITS en la seguridad vial y la monitorización del tráfico permitirá reducir la siniestralidad y mejorar la respuesta ante incidentes, contribuyendo a un entorno vial más seguro y eficiente.		
Complementariedades y sinergias	Coordinación con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): Integración con el SIGT para la gestión optimizada del tráfico en tiempo real y la coordinación de incidencias.		
	Sistema de Sensores IoT: Monitoreo en tiempo real del tráfico y las condiciones de la vía, permitiendo ajustes dinámicos en la gestión del tráfico. Coordinación con el Centro de Control del Tráfico: Implementación del Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT), permitiendo una gestión eficiente del tráfico y la seguridad vial. Preparación para la futura implementación del carril BUS-VAO ITS: La ampliación se diseña para que pueda albergar en el futuro un carril de alta ocupación, manteniendo su interoperabilidad con la estrategia de movilidad sostenible de la isla.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Infraestructura: La ampliación del tercer carril requiere una inversión significativa para la construcción, adecuación de accesos y la instalación de sistemas ITS. Coordinación Institucional: Será necesaria una estrecha colaboración entre las administraciones locales, regionales y estatales para garantizar la correcta ejecución del proyecto. Impacto Ambiental y Social: Minimización de los impactos negativos durante la fase de construcción y operación mediante planes de gestión ambiental y social adecuados. Cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas: los instrumentos de planificación y los proyectos que desarrollen la actuación y que puedan afectar a las Zonas de Servidumbre Aeronáutica (ZSA) deberán contar con informe favorable del Ministerio competente en materia de transporte aéreo y, en su caso, con la autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a la normativa vigente en materia de servidumbres aeronáuticas.										
	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)		Corto - Medio Plazo				2026 - 2028				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I		
	CAC		CAB		AYUNT						
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)		
	7	6	5		8		8		6,72		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)		
	7	1	6		6				5,00		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)		
	8	7	7		8				7,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)						Valoración final (10 p)		
	4	3	4						7,33		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de los tiempos de desplazamiento en el tramo San Isidro-Las Américas. Reducción de la congestión y mejora en la capacidad de la carretera. Incremento en la seguridad vial y reducción de accidentes en el tramo.										
	Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales del impacto en la movilidad y la congestión en el sur de la isla. Encuestas a usuarios sobre la satisfacción con las mejoras implementadas en la TF-1.										
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)											
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035			
Inversión	AYU 70										
	CAB 70										
	CAC 71	275,00		137,50	137,50						
	CAC 70										
	AGE 71										
	AGE 70										
Gasto Corriente	AYU 20										
	CAB 20										
	CAC 21										
	CAC 20										
	AGE 21										
	AGE 20										
TOTAL		275,00		137,50	137,50						

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.04	Variante Aeropuerto Tenerife Norte		
Problema u objetivo planteado	Construcción de una nueva variante en la TF-5 que rodeará el Aeropuerto de Tenerife Norte (TFN), con el objetivo de descongestionar el tráfico en los tramos más saturados de la autopista y mejorar el acceso a las áreas metropolitanas del norte de la isla, así como el tráfico de maso norte - sur.		
	La TF-5 es una de las vías más congestionadas de Tenerife, especialmente en los tramos cercanos al aeropuerto. El objetivo de esta actuación es mejorar la fluidez del tráfico mediante la construcción de una nueva variante que desviará parte del tráfico que actualmente circula por los accesos principales, reduciendo los tiempos de desplazamiento y mejorando la conectividad entre el norte y el área metropolitana, y devolviendo el viario existente al entorno urbano de la ciudad de La Laguna.		
Contenido detallado de la actuación	La variante de la TF-5 servirá de conexión entre la futura Circunvalación Oeste y la actual TF-5, y tiene como misión principal evitar el paso del tráfico insular por el entramado urbano del municipio de San Cristóbal de La Laguna, así como la consiguiente concurrencia de los tráficos de paso y de agitación en el interior del citado municipio.		
	1. Construcción de la Variante TF-5: Desarrollo de una nueva vía que rodeará el Aeropuerto de Tenerife Norte, descongestionando el tramo entre La Laguna y los accesos al aeropuerto. 2. Mejora de los Enlaces y Accesos: Reconfiguración de los enlaces entre la TF-5 y la nueva variante para asegurar un tránsito eficiente de vehículos hacia el aeropuerto y las áreas cercanas. 3.Instalación de Sistemas ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte): Implementación de tecnología avanzada para la gestión del tráfico, con monitoreo en tiempo real, información a los conductores mediante paneles y gestión adaptativa del flujo vehicular. 4. Mejora de la Seguridad Vial: Instalación de barreras de protección, señalización actualizada y un diseño vial optimizado para reducir la probabilidad de accidentes en el nuevo tramo. 5. Reducción del Impacto Ambiental: Se priorizarán las soluciones sostenibles durante la fase de construcción y operación, minimizando el impacto sobre el entorno natural y aplicando medidas para proteger la biodiversidad local.		
Capacidad resolutive	La construcción de esta nueva variante permitirá aliviar la congestión en uno de los tramos más saturados de la TF-5, mejorando significativamente la fluidez del tráfico y reduciendo los tiempos de viaje para los usuarios de la autopista, especialmente aquellos que se dirigen al aeropuerto y las zonas aledañas. Además, se espera una mejora en la calidad del aire y en la seguridad vial debido a la optimización del flujo vehicular.		
	Coordinación con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): Integración con el SIGT para la gestión optimizada del tráfico en tiempo real y la coordinación de incidencias. Carril BUS-VAO en la TF-5: Ejecución del tercer carril en el corredor del norte de la isla Sistema de Sensores IoT: Monitoreo en tiempo real del tráfico en la variante y su entorno, permitiendo una gestión más eficiente y segura del flujo vehicular. Sinergia con la Infraestructura del Aeropuerto: Mejora en la conectividad entre el aeropuerto y el resto de la isla, optimizando el acceso a servicios de transporte público y privado.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Infraestructura: Se requiere una inversión significativa para la construcción de la nueva variante, incluyendo la adquisición de terrenos, el desarrollo de la infraestructura vial y la instalación de sistemas de gestión de tráfico. Coordinación Institucional: Necesidad de colaboración entre las diferentes administraciones locales, regionales y estatales para garantizar una ejecución fluida del proyecto. Impacto Ambiental y Social: Implementación de medidas que minimicen el impacto ambiental y social durante la fase de construcción y la operación de la nueva variante. Cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas: los instrumentos de planificación y los proyectos que desarrollen la actuación y que puedan afectar a las Zonas de Servidumbre Aeronáutica (ZSA) deberán contar con informe favorable del Ministerio competente en materia de transporte aéreo y, en su caso, con la autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a la normativa vigente en materia de servidumbres aeronáuticas.						
	Medio - Largo Plazo			2028 - 2035			
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)							
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I		
	CAC	CAB	AYUNT				
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)	
	5	7	7	8	8	6,89	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)	
	6	0	6	3		3,75	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)	
	2	2	1	8		3,25	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)	
	1	3	2			4,00	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción del tráfico en el tramo principal de la TF-5 alrededor del Aeropuerto Tenerife Norte. Mejora en los tiempos de desplazamiento y reducción de la congestión en el acceso al aeropuerto. Incremento en la seguridad vial en la nueva variante.						
	Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales del impacto en la movilidad y la reducción de la congestión en el entorno de la TF-5. Encuestas a usuarios y residentes sobre la satisfacción con las mejoras implementadas y los tiempos de desplazamiento.						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70						
	CAB 70						
	CAC 71	573,00			150,00	150,00	123,00
	CAC 70						
	AGE 71						
	AGE 70						
Gasto Corriente	AYU 20						
	CAB 20						
	CAC 21						
	CAC 20						
	AGE 21						
	AGE 20						
TOTAL	573,00			150,00	150,00	150,00	123,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.05	Circunvalación Oeste (Vía Exterior)		
Problema u objetivo planteado	Construcción de la circunvalación oeste de la TF-5, también conocida como la Vía Exterior, para desviar el tráfico de paso y mejorar la conectividad entre los municipios s del norte y el sur de la isla, reduciendo la congestión en la TF-5 y el uso de las vías del área metropolitana (TF-2 principalmente).		
	La TF-5 es una de las carreteras más congestionadas de Tenerife, especialmente en los tramos cercanos a Santa Cruz y La Laguna, donde se concentra todo el tráfico atraído desde los municipios del norte de la isla, incluso aquellos que están de paso con destino a la TF-1. La circunvalación oeste (Vía Exterior) tiene como objetivo desviar el tráfico de paso y reducir la presión sobre los accesos a estas áreas, mejorando los tiempos de desplazamiento y la calidad de vida de los usuarios y residentes.		
Contenido detallado de la actuación	Vía de conexión entre la TF-1 y la Variante de la TF-5, paralela a la actual TF-2 y que trata de aliviar el tráfico interurbano del interior de la trama urbana del Área Metropolitana.		
	1. Construcción de la Circunvalación Oeste TF-5: Desarrollo de una nueva vía de alta capacidad que rodeará el área metropolitana de Santa Cruz y La Laguna, conectando la TF-5 con la TF-1 y descongestionando los tramos más saturados de la TF-2. 2. Enlaces y Accesos: Creación de accesos estratégicos que faciliten la incorporación a la Vía Exterior desde puntos clave, permitiendo un tráfico más fluido y evitando cuellos de botella. 3. Instalación de Sistemas ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte): Implementación de tecnología para el monitoreo y gestión del tráfico en tiempo real, con paneles de información para los conductores y sensores que optimicen la gestión del tráfico. 4. Mejora de la Seguridad Vial: Incorporación de medidas de seguridad avanzadas como barreras protectoras, señalización moderna y tecnología para la detección de incidentes y gestión de emergencias. 5. Minimización del Impacto Ambiental: Aplicación de soluciones sostenibles durante la construcción y operación, con especial atención a la protección de áreas sensibles y la reducción de emisiones contaminantes mediante una gestión más eficiente del tráfico.		
Capacidad resolutive	La construcción de la Vía Exterior permitirá aliviar la congestión de la TF-5, mejorando la fluidez del tráfico, reduciendo los tiempos de desplazamiento y desviando el tráfico de paso, lo que facilitará el acceso a las áreas urbanas y metropolitanas. También mejorará la calidad del aire y reducirá el ruido en las zonas residenciales afectadas por la congestión actual.		
Complementariedades y sinergias	Coordinación con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): Integración con el SIGT para la gestión optimizada del tráfico en tiempo real y la coordinación de incidencias.		
	Sistema de Sensores IoT: Monitoreo en tiempo real de las condiciones del tráfico en la Vía Exterior, con capacidad de ajuste dinámico para mejorar la eficiencia de la vía.		
	Interconexión con la Infraestructura de Transporte Público: La circunvalación facilitará la creación de nuevos corredores para el transporte público de larga distancia, mejorando la intermodalidad.		
	Ejecución de la Variante de la TF-5 por el Aeropuerto Tenerife Norte.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Infraestructura: Se requiere una inversión significativa para la construcción de la circunvalación, adquisición de terrenos y reconfiguración de accesos. Coordinación Institucional: Será necesaria la colaboración entre el Cabildo de Tenerife, el Gobierno de Canarias y los municipios locales para garantizar una ejecución eficaz. Impacto Ambiental y Social: Durante la fase de construcción y operación, se implementarán medidas para minimizar el impacto ambiental y garantizar la protección de las áreas sensibles.							
	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)			Largo Plazo				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S	I
	CAC		CAB		AYUNT			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	5	7	7	8	8	6,89		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	6	0	6	3	3,75			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	2	2	1	8	3,25			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
	2	3	2	4,67				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de la congestión en el tramo principal de la TF-2. Mejora en los tiempos de desplazamiento en la vía y su entorno. Incremento de la seguridad vial y reducción de accidentes en la nueva circunvalación.							
	Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales sobre el impacto en la movilidad y reducción de la congestión en la TF-5. Encuestas a usuarios y residentes sobre la satisfacción con las mejoras implementadas.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70							
	CAC 71	200,00					100,00	100,00
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		200,00					100,00	100,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
CLAVE	ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA		
A.06	DESCRIPCIÓN BREVE		
Problema u objetivo planteado	Soterramiento TF-1 en Adeje		
	Soterramiento de un tramo de la TF-1 a su paso por el municipio de Adeje con el objetivo de mejorar la movilidad urbana, reducir el impacto visual y acústico de la autopista, y facilitar el desarrollo urbanístico en la zona. Ordenación en superficie de los viales con itinerarios peatonales accesibles, carril bici y zonas verdes.		
Contenido detallado de la actuación	El objetivo de esta actuación es mejorar la integración de la TF-1 con el entorno urbano de Adeje mediante el soterramiento de un tramo, reduciendo la congestión, minimizando las barreras físicas que la autopista impone al municipio y mejorando la calidad de vida de los residentes. También se busca reducir el ruido y la contaminación en una de las zonas turísticas más importantes de la isla.		
	Este proyecto permite recuperar el carácter semiurbano de la TF-1 a su paso por la zona turística de Las Américas, de manera que al soterrar el tráfico de largo recorrido se facilite la permeabilidad de la autopista y en consecuencia el transporte público y otros modos puedan ordenarse de manera más accesible. Falso túnel en el tramo comprendido entre Las Américas y Miraverde, quedando la parte superior como vías colectoras tipo rambla que permitan derivar el tráfico mediante nudos hacia Playa de Las Américas, Fañabé y Torviscas. 1. Soterramiento de la TF-1 en Adeje: Construcción de un túnel que permita soterrar la TF-1 en su paso por Adeje, eliminando la barrera física que representa la autopista y creando un entorno más accesible para peatones y ciclistas. 2. Rediseño de los Accesos: Mejora de los enlaces y accesos a la autopista para optimizar el flujo de tráfico hacia y desde el municipio, evitando cuellos de botella y mejorando la conectividad. 3. Espacios Públicos y Urbanización: Creación de espacios públicos y áreas verdes en la superficie, una vez soterrada la autopista, para potenciar el desarrollo urbanístico y mejorar la calidad del entorno urbano. 4. Implementación de Sistemas ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte): Instalación de sistemas de gestión del tráfico en tiempo real para optimizar la movilidad en el túnel y en los accesos, con monitoreo de las condiciones del tráfico y medidas de seguridad. 5. Medidas de Seguridad Vial: Aseguramiento de la infraestructura con tecnologías avanzadas, como sistemas de ventilación y detección de incendios, para garantizar la seguridad de los usuarios del túnel.		
Capacidad resolutive	El soterramiento de la TF-1 permitirá reducir la congestión en uno de los tramos más transitados de la autopista, mejorará la integración urbana del municipio de Adeje y reducirá el impacto ambiental y acústico en la zona. La actuación también contribuirá a la regeneración urbana del entorno, potenciando el desarrollo económico y social del área.		
Complementariedades y sinergias	Coordinación con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): Integración con el SIGT para la gestión optimizada del tráfico en tiempo real y la coordinación de incidencias. Sistema de Sensores IoT: Monitoreo en tiempo real del tráfico y las condiciones ambientales en el túnel, con capacidad para ajustar dinámicamente las operaciones de la autopista. Desarrollo Urbano y Comercial: El soterramiento permitirá liberar espacio en la superficie, favoreciendo el desarrollo de infraestructuras urbanas y comerciales que dinamizarán la economía local.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Infraestructura: Se requiere una importante inversión para la construcción del túnel, la adecuación de los accesos y la urbanización de las áreas adyacentes. Coordinación Institucional: Será necesaria una estrecha colaboración entre las administraciones locales, regionales y estatales para asegurar una ejecución fluida y minimizar los impactos en el tráfico durante la obra. Impacto Ambiental y Social: Minimización de los impactos durante la fase de construcción mediante un plan de gestión ambiental y social, que incluya la mitigación del ruido, el control del tráfico y la protección del entorno natural.							
	Medio - Largo Plazo				2028 - 2033			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	CAC	CAB	AYUNT					
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	5	7	7	8	8	6,89		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	6	0	7	3		4,00		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	2	2	1	8		3,25		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	3	3	5			7,33		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción del tráfico en superficie en el municipio de Adeje. Mejora en los tiempos de desplazamiento y reducción de la congestión en la TF-1. Incremento en la seguridad vial en el tramo soterrado.							
	Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales sobre el impacto en la movilidad y la reducción de la congestión. Encuestas a residentes y usuarios sobre la satisfacción con la obra y los beneficios percibidos.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70							
	CAC 71	90,42			30,00	36,00	24,42	
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		90,42			30,00	36,00	24,42	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.07	Anillo Insular: Erques - Santiago del Teide (2ª Calzada)		
Problema u objetivo planteado	Construcción de la segunda calzada del Anillo Insular en el tramo Erques - Santiago del Teide, con el objetivo de mejorar la capacidad y la seguridad vial en uno de los tramos clave del Anillo Insular, facilitando una mejor conectividad entre el norte y sur de la isla. Dotar de una segunda calzada a la actual carretera al disponerse de un informe sobre el riesgo y la peligrosidad de la carretera de interés insular TF-1, concretamente entre el P.K. 87+000 (acceso a Fonsalía) y el P.K. 101+000 (acceso al núcleo de Santiago del Teide). El tramo entre Erques y Santiago del Teide del Anillo Insular actualmente presenta limitaciones de capacidad y seguridad. El objetivo de esta actuación es mejorar la fluidez del tráfico y garantizar una mayor seguridad para los usuarios mediante la construcción de una segunda calzada que permita un tránsito más eficiente y seguro.		
	Obras de la segunda calzada del tramo del anillo insular entre Erques y Santiago del Teide. Comienza en el enlace de acceso al Puerto de Fonsalía P.K. 7+060 y termina en el P.K. 13+400.		
Contenido detallado de la actuación	1. Construcción de la Segunda Calzada del Anillo Insular: Duplicación de la vía actual en el tramo entre Erques y Santiago del Teide, con la construcción de una segunda calzada que permitirá un mayor flujo de vehículos y una mejor distribución del tráfico.		
	2. Mejora de Enlaces y Accesos: Adecuación de los accesos a la nueva calzada y mejora de los enlaces con la red viaria local para garantizar un tránsito eficiente y seguro en las áreas colindantes.		
	3. Instalación de Sistemas ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte): Implementación de sistemas de monitoreo en tiempo real, gestión del tráfico y control de la seguridad vial, incluyendo sensores de tráfico y paneles de información para los usuarios.		
	4. Mejoras en Seguridad Vial: Instalación de barreras protectoras, señalización adecuada y un diseño optimizado de la vía para reducir los riesgos de accidentes y garantizar la seguridad de los usuarios.		
	5. Minimización del Impacto Ambiental: Aplicación de medidas para mitigar el impacto ambiental durante la fase de construcción, con especial atención a la protección del entorno natural y la fauna local.		
Capacidad resolutive	La duplicación de la calzada en el tramo Erques - Santiago del Teide permitirá un aumento significativo en la capacidad de la vía, mejorando la fluidez del tráfico y reduciendo los tiempos de desplazamiento. Además, se incrementará la seguridad vial y se reducirá el riesgo de accidentes en una vía clave para la conectividad insular.		
Complementariedades y sinergias	Sistema de Sensores IoT: Monitoreo en tiempo real del estado del tráfico y las condiciones de la carretera, permitiendo una gestión dinámica y eficiente de la vía. Desarrollo Económico y Turístico: La mejora de la conectividad contribuirá al desarrollo económico y turístico de la zona, facilitando el acceso a áreas turísticas clave en el sur de la isla.		

Condicionamientos de ejecución		Inversión en Infraestructura: Se requiere una inversión significativa para la construcción de la nueva calzada, la adecuación de los accesos y la instalación de sistemas ITS. Coordinación Institucional: Será necesaria una estrecha colaboración entre las administraciones locales, regionales y estatales para asegurar una ejecución adecuada y minimizar los impactos durante la construcción. Impacto Ambiental: Implementación de medidas de mitigación durante la fase de construcción y operación para reducir el impacto en el entorno natural y en la fauna local.						
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)		Largo Plazo			2032 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)		R	A	C	S	I		
		CAC	CAB	AYUNT				
Valoración de riesgos		Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)	
		5	5	5	8	8	6,00	
Valoración de impactos		Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)	
		6	0	3	2		2,75	
Consecución objetivos generales		Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)	
		2	2	1	8		3,25	
Viabilidad		Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)	
		2	2	2			4,00	
Seguimiento y Evaluación		Indicadores de Seguimiento:						
		Reducción de los tiempos de desplazamiento en el tramo Erques - Santiago del Teide. Mejora en la capacidad de la vía y reducción de la congestión en el Anillo Insular. Incremento en la seguridad vial y reducción de accidentes en la nueva calzada.						
		Mecanismos de Evaluación:						
		Evaluaciones anuales sobre el impacto en la movilidad y la reducción de la congestión. Encuestas a usuarios sobre la satisfacción con la mejora de la infraestructura y los tiempos de viaje.						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70							
	CAC 71	113,00					113,00	
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		113,00					113,00	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.08	Anillo Insular: La Guancha – Icod de los Vinos		
Problema u objetivo planteado	La mejora del Anillo Insular en el tramo La Guancha - Icod de los Vinos tiene como objetivo mejorar la conectividad en la zona norte de Tenerife, reduciendo la congestión, aumentando la capacidad de la vía y mejorando la seguridad vial en un tramo clave de la red viaria insular. Este tramo es fundamental para garantizar la continuidad del Anillo Insular y reforzar la interconexión entre la comarca norte y el resto de la isla.		
	El tramo actual presenta deficiencias en capacidad y seguridad, con una infraestructura que dificulta la fluidez del tráfico, generando cuellos de botella en los accesos a la zona norte entre Los Realejos y la isla Baja. Esta actuación permitirá una mayor eficiencia en la movilidad, reduciendo tiempos de viaje y asegurando una infraestructura adaptada a las necesidades de la movilidad insular.		
Contenido detallado de la actuación	La conexión con la TF-5 y el resto del corredor insular optimizará la integración con la red de transporte insular, permitiendo una mayor eficiencia en los desplazamientos de pasajeros y mercancías.		
	Su trazado ha sido diseñado para reducir tiempos de viaje, descongestionar la TF-5 y mejorar la seguridad vial en una zona con alta siniestralidad. 1. Nueva infraestructura viaria: Trazado y diseño de la vía: La actuación consiste en la ejecución de una nueva carretera que se desarrolla entre La Guancha e Icod de los Vinos, formando parte del cierre del Anillo Insular de Tenerife. Esta vía se configura como variante de la TF-5, que se corresponde con el subtramo La Guancha – Icod de los Vinos del Proyecto de Cierre de Anillo insular: Tramo San Juan de la Rambla – Icod de los Vinos. El trazado discurre prácticamente en su totalidad en superficie, destacando el enlace de La Guancha, que facilita la conexión con esta población, excepto un tramo en túnel, Las Cucharas, para finalizar en el entorno de Buen Paso, donde se conectará con el siguiente tramo del Anillo Insular y con la Isla Baja. 2. Adecuación de Enlaces y Accesos: La nueva infraestructura requerirá una adecuación integral de los accesos y enlaces para garantizar una conexión fluida y segura con la red viaria existente. Se optimizarán los enlaces en Las Aguas, La Guancha y Buen Paso, permitiendo la incorporación progresiva del tráfico a la nueva vía sin generar cuellos de botella. Asimismo, se mejorarán las intersecciones con vías secundarias para facilitar la conectividad con los municipios colindantes. 3. Implementación de Sistemas ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte): Se integrará un Sistema Inteligente de Transporte (ITS) que permitirá la monitorización y gestión del tráfico en tiempo real, aumentando la seguridad y eficiencia de la vía. Se instalarán sensores de tráfico para el análisis de la densidad vehicular y cámaras de videovigilancia para detectar incidencias de forma inmediata. Además, se colocarán paneles de información variable que ofrecerán a los conductores actualizaciones sobre el estado de la carretera y posibles desvíos en caso de incidentes. La infraestructura ITS estará vinculada al Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT), permitiendo su integración con otras redes viarias y asegurando un control centralizado del flujo vehicular en la isla. 4. Mejoras en Seguridad Vial: Se instalarán barreras de protección optimizadas en los tramos de mayor riesgo, así como una señalización avanzada para la regulación del tráfico y la orientación de los conductores. Además, la iluminación de los túneles y viaductos se reforzará con tecnología LED de bajo consumo. El diseño de la carretera también incluirá controles de velocidad adaptativos, gestionados mediante ITS, que ajustarán los límites de velocidad en función del tráfico y las condiciones meteorológicas. 5. Minimización del Impacto Ambiental: Se priorizará la implementación de drenajes sostenibles, evitando la erosión del suelo y reduciendo la afectación a los cauces hídricos. a. En los tramos cercanos a núcleos urbanos, se instalarán pantallas acústicas para minimizar el impacto sonoro del tráfico. 6. Interoperabilidad con el Transporte Público y Movilidad Sostenible: Se garantizará la conectividad con las rutas de guaguas interurbanas, facilitando la accesibilidad a la infraestructura. Además, en los tramos urbanos próximos a la carretera, se habilitarán carriles bici y senderos peatonales, fomentando el uso de modos de transporte alternativos y reduciendo la huella de carbono generada por el tráfico motorizado.		
Capacidad resolutive	La adecuación del tramo La Guancha - Icod de los Vinos contribuirá a descongestionar el tráfico en la zona norte de la isla, asegurando una mayor capacidad en el Anillo Insular y reduciendo los tiempos de desplazamiento. Además, la optimización de accesos y la implementación de ITS mejorarán la seguridad vial, reduciendo el riesgo de accidentes y garantizando una movilidad más eficiente y sostenible.		
	Coordinación con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): Integración del tramo con el Centro de Control del Tráfico para la monitorización en tiempo real y gestión de incidencias en la vía. Intermodalidad con la TF-5 y el resto del Anillo Insular: Optimización de la ejecución con otras infraestructuras viarias, permitiendo una mejor articulación del tráfico entre el norte y el resto de la isla.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Infraestructura: Se requiere una inversión significativa para la mejora del tramo, la instalación de sistemas ITS y la adecuación de accesos y enlaces. Coordinación Institucional: Será necesaria una estrecha colaboración entre el Cabildo de Tenerife, el Gobierno de Canarias y los municipios locales para asegurar una ejecución adecuada del proyecto. Impacto Ambiental y Social: Minimización de los impactos durante las obras mediante la adopción de medidas protectoras y correctoras para preservar el entorno natural y social.							
	Corto - Medio Plazo				2026 - 2029			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAC	CAB		AYUNT				
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	5	7	7	8	8	6,89		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	6	0	3	2		2,75		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	2	2	1	8		3,25		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	3	3	3			6,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de los tiempos de desplazamiento en el tramo La Guancha - Icod de los Vinos. Mejora en la capacidad de la vía y reducción de la congestión en el Anillo Insular. Incremento en la seguridad vial y reducción de accidentes en el tramo.							
	Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales sobre el impacto en la movilidad y la reducción de la congestión. Encuestas a usuarios y residentes sobre la satisfacción con la infraestructura mejorada.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70							
	CAC 71	175,00		74,00	101,00			
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		175,00		74,00	101,00			

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.09	Anillo Insular: Los Realejos – La Guancha		
Problema u objetivo planteado	La mejora y acondicionamiento del tramo del Anillo Insular entre Los Realejos y La Guancha tiene como objetivo garantizar condiciones homogéneas de nivel de servicio en esta infraestructura clave, aumentando su capacidad y seguridad vial, al tiempo que se minimiza su impacto ambiental en zonas sensibles. Este tramo es esencial dentro del Corredor Insular Norte, ya que la actual vía presenta una capacidad insuficiente y problemas de seguridad, limitando la conectividad entre el norte y el resto de la isla. Para evitar impactos negativos en entornos protegidos como el Barranco de Ruiz, se ha considerado la construcción de túneles que reduzcan la afección ambiental, preservando la biodiversidad y el paisaje. El objetivo de esta actuación es mejorar la fluidez del tráfico, garantizar la seguridad en la circulación y compatibilizar el desarrollo de infraestructuras con la conservación del medio natural.		
Contenido detallado de la actuación	Este tramo del Anillo Insular se desarrollará como vía de alta capacidad, con una vía de 2 carriles por sentido y responderá a las necesidades de conectividad, seguridad y funcionalidad de una infraestructura de nivel insular. Se prevé una actuación con especial atención a la protección del entorno natural, incluyendo tramos subterráneos para minimizar su impacto ambiental. 1.Ejecución del nuevo tramo entre Los Realejos y La Guancha: La actuación contempla la construcción de una nueva carretera que sustituya a la actual TF-5 en este tramo, garantizando niveles homogéneos de servicio dentro del Anillo Insular. El trazado se ha diseñado para evitar áreas de especial protección mediante la construcción de túneles, mejorando la conectividad sin comprometer la integridad del entorno natural. 2.Construcción de túneles en zonas sensibles: Para minimizar el impacto en zonas protegidas como el Barranco de Ruiz o de zonas de espacial valor paisajístico como la Zona de la Rambla de Castro y Las Aguas, la infraestructura se desarrollará a través de túneles excavados. 3.Instalación de Sistemas ITS para la gestión del tráfico: Se implementarán sistemas ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte) para la monitorización y gestión del tráfico en tiempo real. Se instalarán sensores de tráfico, paneles informativos y controles de velocidad, garantizando una circulación segura y eficiente en un tramo con condiciones de visibilidad reducida debido a la existencia de túneles. 4.Mejoras en Seguridad Vial: La seguridad se reforzará mediante la instalación de barreras de protección avanzadas, señalización adaptada a las condiciones de túneles y viaductos, y un diseño optimizado de la vía para reducir el riesgo de accidentes en un entorno de alta complejidad geográfica. Se incorporarán sistemas de detección de incidencias en túneles, con protocolos de evacuación y gestión de emergencias en coordinación con los servicios de emergencias. 5.Optimización de accesos y enlaces: Se mejorarán los accesos y enlaces con la red viaria local para garantizar un tránsito fluido y seguro, evitando los actuales puntos de congestión. 6.Minimización del impacto ambiental: Para proteger el entorno natural del Barranco de Ruiz y otras áreas de alto valor ecológico, se aplicarán medidas de mitigación, como: Integración paisajística de los viaductos, Reducción del ruido y las emisiones durante la fase de construcción, Planes de reforestación en áreas afectadas, Control de la afección hídrica para evitar impactos en los ecosistemas locales.		
Capacidad resolutive	La mejora del tramo Los Realejos - La Guancha permitirá aumentar la capacidad de la vía y garantizar un nivel de servicio homogéneo en el Anillo Insular. Se reducirán los tiempos de desplazamiento y mejorará significativamente la seguridad vial, contribuyendo además a descongestionar otras vías insulares clave. El uso de túneles permitirá una infraestructura más eficiente y respetuosa con el medio ambiente, asegurando que la conectividad no genere una fragmentación del territorio ni afectaciones graves a la biodiversidad.		
Complementariedades y sinergias	Desarrollo Económico y Turístico: La mejora de la conectividad facilitará el acceso a las áreas turísticas del norte de la isla, potenciando el desarrollo económico local sin afectar al equilibrio ambiental de la zona Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT), asegurando la monitorización en tiempo real y la gestión automatizada de incidencias. Sistema de Sensores IoT: Monitorización en tiempo real de las condiciones del tráfico y la seguridad en el tramo, permitiendo una gestión dinámica y eficiente de la infraestructura. Conexión con otros tramos del Corredor Insular: Coordinación con otras actuaciones estratégicas del Anillo Insular, como la Guancha - Icod de los Vinos y el tramo entre Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada), garantizando una red continua y eficiente		

Condicionamientos de ejecución		Inversión en Infraestructura: Se requiere una inversión importante para la construcción de los túneles y la instalación de Sistemas ITS. Coordinación Institucional: Se necesita una estrecha colaboración entre administraciones locales, regionales y estatales, garantizando una ejecución alineada con las normativas ambientales y urbanísticas vigentes. Impacto Ambiental y Social: Se implementarán medidas de mitigación ambiental en la fase de construcción y operación, asegurando la mínima afectación posible sobre el entorno natural del Barranco de Ruiz y otros espacios protegidos.											
		PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)			Largo Plazo			2032 - 2035					
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)		R		A		C		S		I			
		CAC		CAB		AYUNT							
Valoración de riesgos		Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
		5		8		5		8		8		6,83	
Valoración de impactos		Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
		6		0		3		2				2,75	
Consecución objetivos generales		Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
		2		2		1		8				3,25	
Viabilidad		Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
		1		3		2						4,00	
Seguimiento y Evaluación		Indicadores de Seguimiento:											
		Reducción de los tiempos de desplazamiento entre Los Realejos y La Guancha. Mejora en la capacidad de la vía y reducción de la congestión. Incremento en la seguridad vial y reducción de accidentes en el tramo mejorado.											
		Mecanismos de Evaluación:											
		Evaluaciones anuales sobre el impacto en la movilidad y la reducción de la congestión en la zona. Encuestas a usuarios sobre la satisfacción con la mejora de la infraestructura.											
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)													
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035					
Inversión	AYU 70												
	CAB 70												
	CAC 71	319,00					135,00	184,00					
	CAC 70												
	AGE 71												
	AGE 70												
Gasto Corriente	AYU 20												
	CAB 20												
	CAC 21												
	CAC 20												
	AGE 21												
	AGE 20												
TOTAL		319,00					135,00	184,00					

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.10	Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)		
Problema u objetivo planteado	Construcción de una parte de la Circunvalación Norte de San Cristóbal de La Laguna, conectando con la TF-13 mediante un túnel que atravesará Mesa Mota y Gorgolana, mejorando la fluidez del tráfico y la conectividad en el norte del municipio.		
	La congestión en las entradas y salidas de San Cristóbal de La Laguna, especialmente en la zona norte, requiere una solución que mejore la movilidad y conectividad entre la ciudad y las áreas colindantes. El objetivo es crear una nueva vía de circunvalación, mediante un túnel, que permita desviar el tráfico pesado y de largo recorrido, mejorando el nivel de servicio de la red viaria y reduciendo el tráfico en el centro urbano.		
Contenido detallado de la actuación	El Proyecto de Trazado y Construcción denominado TF-5 Red Viaria de La Laguna. Tramo: Conexión con la TF-13 Túnel Mesa Mota/Gorgolana definirá el tramo viario comprendido entre Las Mercedes y la TF-13, y fue planificado para cumplir la función de ser la vía principal de comunicación con la zona norte (Punta del Hidalgo, Bajamar, Tejina y Valle de Guerra), mejorando la situación actual de congestión de la carretera existente a su paso por el asentamiento rural de Las Canteras. La situación de funcionamiento de la actual carretera TF-13 a la altura de Las Pañuelas (P.K. 7,86), viene caracterizada por una IMD, nº de accidentes de 18.000 vehículos, la cual justifica la actuación que se pretende teniendo en cuenta que la carretera TF-13 tiene carácter de carretera convencional de un carril por sentido, con abundantes cambios de rasante y diversos nudos tipo intersecciones que provocan en hora punta un descenso significativo del nivel de servicio. 1. Construcción del Túnel Mesa Mota - Gorgolana: Desarrollo de un túnel que conecte la TF-13 con la circunvalación norte de La Laguna, permitiendo un desvío eficiente del tráfico que actualmente atraviesa el centro de la ciudad.		
	2. Mejora de los Enlaces y Accesos: Reconfiguración de los accesos a la nueva circunvalación y la TF-13, asegurando una integración fluida con la red viaria existente. 3. Instalación de Sistemas ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte): Implementación de sistemas avanzados para la gestión del tráfico en tiempo real, monitoreo de las condiciones del túnel y control de la seguridad vial mediante sensores y paneles informativos. 4. Medidas de Seguridad Vial: Instalación de barreras protectoras, sistemas de ventilación y tecnologías de detección de incendios para garantizar la seguridad en el túnel, así como mejoras en la señalización vial. 5. Minimización del Impacto Ambiental: Se implementarán medidas para mitigar el impacto ambiental durante la fase de construcción y operación del túnel, con especial atención a la protección del entorno natural y la fauna local.		
Capacidad resolutive	La construcción de esta circunvalación, mediante el túnel Mesa Mota - Gorgolana, permitirá aliviar la congestión en el centro urbano de La Laguna, especialmente a su paso por el asentamiento rural de Las Canteras, mejorando los tiempos de desplazamiento y reduciendo la presión sobre la red viaria existente. Además, la mejora en la seguridad vial y el flujo del tráfico contribuirá a una movilidad más eficiente en el norte del municipio.		
Complementariedades y sinergias	Sistema de Sensores IoT: Monitoreo en tiempo real de las condiciones del túnel y el tráfico circundante, permitiendo ajustes dinámicos en la gestión del tráfico y la seguridad vial. Desarrollo Económico y Urbano: La circunvalación facilitará el acceso a nuevas áreas de desarrollo urbano y mejorará la conectividad con el resto de la isla, dinamizando la economía local.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Infraestructura: Se requiere una inversión considerable para la construcción del túnel, la adecuación de los accesos y la instalación de sistemas ITS. Coordinación Institucional: Colaboración entre las administraciones locales, regionales y estatales para garantizar una ejecución fluida y minimizar los impactos en la movilidad durante la fase de construcción. Impacto Ambiental y Social: Implementación de medidas correctoras para minimizar los impactos ambientales y sociales durante la construcción y operación de la infraestructura.							
	Corto - Medio Plazo				2026-2029			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	CAC	CAB	AYUNT					
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	5	5	5	8	8	6,00		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	6	0	3	2	2,75			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	2	2	1	8	3,25			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
	2	3	3	5,33				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de la congestión en Las Canteras. Mejora en los tiempos de desplazamiento y la seguridad vial en el túnel. Incremento en la seguridad vial y reducción de accidentes en la circunvalación.							
	Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales sobre el impacto en la movilidad y la reducción de la congestión en la zona. Encuestas a usuarios sobre la satisfacción con la nueva infraestructura y los tiempos de desplazamiento.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70							
	CAC 71	75,00			42,50	32,50		
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		75,00			42,50	32,50		

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.11	Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos - El Mojón		
Problema u objetivo planteado	La mejora del acceso desde la TF-1 al Puerto de Los Cristianos y a la zona de El Mojón tiene como objetivo optimizar el flujo de tráfico, mejorar la conectividad y reducir la congestión en una de las infraestructuras portuarias más importantes del sur de Tenerife. El acceso actual presenta serias limitaciones debido a la elevada demanda de vehículos particulares y transporte de mercancías, lo que genera retenciones significativas, especialmente en horas punta y cuando coinciden varias operaciones portuarias simultáneas. La congestión del tráfico en el puerto y su entorno es uno de los tres grandes problemas que deben resolverse si se mantiene a Los Cristianos como punto estratégico de conexión con La Gomera y El Hierro. La actuación se enmarca en un plan integral de movilidad y ordenación urbana, alineándose con la planificación de accesibilidad viaria y el desarrollo del Plan Parcial El Mojón, que prevé la llegada de más de 5.300 turistas, 5.000 trabajadores diarios a la zona y un millar de residentes. Para ello, se propone una intervención que contemple la reestructuración de los accesos, la optimización de la capacidad viaria y la integración de sistemas inteligentes de tráfico que permitan la gestión dinámica del flujo de vehículos hacia el puerto. El soterramiento del viario es clave para mejorar la fluidez del tráfico y la movilidad urbana, proporcionando una solución que permita descongestionar la Avenida Chayofita y la Avenida Juan Carlos I, facilitando la permeabilidad en la zona y permitiendo la implantación de un transporte público eficaz y una adecuada red de movilidad personal.		
	El proyecto consiste en la ejecución de un nuevo acceso al Puerto de Los Cristianos desde la TF-1. El Puerto de Los Cristianos es uno de los Puertos de Interés General con más tráfico de pasajeros de España. El viario actual de acceso al Puerto es un viario municipal que origina frecuentes colapsos. Junto con el nuevo acceso se incluye del desarrollo del sistema viario distribuidor y colector del Plan Parcial El Mojón. Con el fin de disminuir las retenciones en el ámbito de estudio, se proponen una serie de mejoras en el sistema viario (Acondicionamiento de la glorieta de la Av. La Habana con el espigón del Benchijigua, aumento a dos carriles de la Av. La Habana hacia la TF-1, acondicionamiento de la glorieta de la Av. La Habana con la Av. Finlandia, paso inferior y remodelación de la glorieta de la Av. Chayofita y remodelación de la glorieta sur del enlace de la TF-1). Esta actuación abarca una serie de intervenciones clave para reducir la congestión y optimizar los accesos, asegurando la conectividad eficiente entre la TF-1, el puerto y el entorno urbano. 1. Mejora de los Accesos desde la TF-1: Se reconfigurarán los accesos desde la autopista con la ampliación de los carriles de entrada y salida, mejorando la fluidez del tráfico y reduciendo los cuellos de botella en las intersecciones. Esta actuación busca garantizar la conectividad eficiente entre el puerto, la ciudad y los futuros desarrollos urbanos de El Mojón. 2. Soterramiento del Tráfico Rodado en el Entorno del Puerto y El Mojón: Se ejecutará un soterramiento más amplio del originalmente previsto en la Avenida Juan Carlos I y la Avenida Chayofita, permitiendo que el flujo principal de tráfico acceda al puerto sin afectar a las calles urbanas circundantes. Se estudiará la posibilidad de que la salida del soterramiento se realice más cerca de la TF-1, reduciendo la interferencia con el tráfico local y facilitando la integración con la infraestructura viaria existente. La actuación permitirá la liberación de espacio en superficie, favoreciendo la movilidad activa, la urbanización de la zona y la mejora de los accesos al nuevo intercambiador de Los Cristianos. 3. Interoperabilidad con la Planificación Portuaria y Urbana: Se coordinarán los accesos con la reorganización operativa del puerto, asegurando que el tráfico pesado y los vehículos de pasajeros cuenten con itinerarios diferenciados, reduciendo interferencias en la operativa portuaria. Se optimizarán los flujos de entrada y salida del puerto, evitando la congestión en los accesos a los ferris, lo que permitirá mejorar la capacidad de embarque y desembarque. Se facilitará la intermodalidad con el nuevo intercambiador de Los Cristianos, asegurando conexiones eficientes con el transporte público y promoviendo soluciones de movilidad sostenible en la zona. 4. Reordenación del Viario en el Plan Parcial el Mojón: La actuación del soterramiento permite que la Avenida Juan Carlos I no actúe como una fractura urbana, y liberará espacio en superficie, favoreciendo la movilidad activa, la urbanización de la zona y la implantación de un sistema de transporte público eficiente. 5.Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): Se instalará un sistema de control de tráfico en tiempo real, vinculado al Centro de Control del Tráfico de Tenerife, permitiendo gestionar dinámicamente los accesos al puerto en función de la demanda y la capacidad viaria. El sistema incluirá sensores de tráfico, paneles de información y cámaras de vigilancia, mejorando la seguridad y optimizando la distribución de vehículos en los accesos. Se integrará con la planificación viaria del Corredor Insular, permitiendo una gestión coordinada del tráfico en toda la red sur de Tenerife.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	La mejora de los accesos y el soterramiento permitirán absorber de manera más eficiente el tráfico portuario y urbano, reduciendo drásticamente los tiempos de espera y la congestión. La actuación facilitará la operatividad del puerto, asegurando un tránsito fluido para pasajeros y mercancías y mejorando la conectividad con la TF-1. Además, contribuirá a descongestionar el acceso a Los Cristianos, favoreciendo un entorno más accesible y ordenado.		
Complementariedades y sinergias	Sistema de Sensores IoT: Monitoreo en tiempo real del estado del tráfico en los accesos y en la intersección, permitiendo ajustes dinámicos para mejorar el flujo vehicular. Desarrollo Económico: La mejora en los accesos contribuirá al desarrollo económico de la zona, facilitando el acceso de turistas y mercancías al puerto y zonas comerciales cercanas. Centro de Control del Tráfico: Implementación del Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT), asegurando la monitorización y regulación en tiempo real del flujo vehicular en los accesos portuarios y viarios. Coordinación con el desarrollo del Puerto de Los Cristianos: Optimización de los accesos en consonancia con las mejoras en la capacidad operativa del puerto, asegurando su funcionalidad a largo plazo. Movilidad Urbana y Accesibilidad: Se priorizará la permeabilidad urbana, favoreciendo la movilidad activa y el acceso peatonal entre el puerto, el intercambiador y la zona de El Mojón.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Infraestructura: Se requerirá una inversión significativa para la ejecución del soterramiento, la reconfiguración de accesos y la implementación del SIGT. Coordinación con la Planificación Portuaria y Urbana: Se garantizará la compatibilidad entre la actuación viaria y las mejoras planificadas en el puerto y en el desarrollo urbano de El Mojón. Minimización del Impacto Ambiental y Social: Se implementarán medidas correctoras para mitigar el impacto de las obras en la movilidad, la actividad portuaria y el entorno urbano, asegurando soluciones sostenibles que reduzcan las emisiones y el ruido.							
	Corto - Medio Plazo			2026 - 2028				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	AYUNT	CAB						
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	5	7	7	8	8	6,89		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	6	4	6	2		4,50		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	2	2	5	9		4,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	3	5			8,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de la congestión en los accesos al Puerto de Los Cristianos. Mejora en los tiempos de desplazamiento y fluidez del tráfico en la TF-1. Incremento en la seguridad vial y reducción de accidentes en la zona de acceso al puerto.							
	Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales sobre el impacto en la movilidad y la reducción de la congestión en los accesos. Encuestas a usuarios sobre la satisfacción con la mejora de la infraestructura y los tiempos de desplazamiento.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70							
	CAC 71	15,00			7,50	7,50		
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		15,00			7,50	7,50		

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Infraestructura Viaria	CLAVE	IV
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.12	Mejora del acceso al Puerto de Santa Cruz y su conexión con la Vía Litoral		
Problema u objetivo planteado	El Puerto de Santa Cruz constituye uno de los principales nodos logísticos y de transporte de Tenerife, concentrando flujos significativos de pasajeros, mercancías y tráfico asociado a la actividad portuaria en el ámbito metropolitano. La configuración actual de los accesos viarios presenta limitaciones derivadas de la coexistencia de tráfico portuario, metropolitano y urbano en el frente litoral de la ciudad. La mejora de la accesibilidad al puerto resulta estratégica para garantizar su operatividad y mejorar la funcionalidad del sistema viario metropolitano, reduciendo interferencias con el tráfico urbano y optimizando la conexión con la red viaria insular. Asimismo, los futuros desarrollos urbanísticos previstos en los suelos de la antigua Refinería y la evolución del frente litoral de Santa Cruz de Tenerife, incluyendo el necesario proyecto de la vía litoral en ese tramo, generan una oportunidad para replantear la estructura viaria del corredor litoral y mejorar la integración entre la ciudad, el puerto y la red de movilidad metropolitana. En este contexto, el PIMSIT plantea impulsar una actuación estratégica orientada a la mejora de los accesos al Puerto de Santa Cruz y su integración con el futuro corredor de la Vía Litoral, reforzando la conectividad entre el sistema portuario, la red viaria metropolitana y los nuevos desarrollos urbanos del frente marítimo.		
	La actuación tiene por objeto promover la mejora funcional de los accesos al Puerto de Santa Cruz mediante su integración en la futura configuración del corredor litoral metropolitano y en la red viaria estructurante del área Santa Cruz–La Laguna. 1. Mejora de la accesibilidad viaria al Puerto de Santa Cruz Se promoverá el análisis y desarrollo de soluciones que permitan optimizar la conexión entre la red viaria metropolitana y la zona de servicio portuaria, facilitando el acceso de vehículos de pasajeros y transporte de mercancías y reduciendo las interferencias con el tráfico urbano en el frente litoral. 2. Integración con la ordenación viario del PTEOSVAM en el ámbito de la Vía Litoral La actuación se coordinará con las determinaciones del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife (PTEOSVAM), que establece una reordenación estructural del frente litoral en el ámbito comprendido entre el Recinto Ferial, el Auditorio y el entorno de la Consejería de Hacienda. Esta ordenación propuesta, contempla, entre otras actuaciones: - Soterramiento de la Av. de la Constitución - Reconfiguración del sistema de accesos al Puerto de Santa Cruz - Nuevos ramales de conexión entre la red viaria soterrada y en superficie - Salida desde el Puerto mediante un túnel en dirección sur 3. Coordinación con la transformación urbana del ámbito de la Refinería La definición de los accesos deberá tener en cuenta los futuros desarrollos urbanísticos previstos en los suelos de la antigua Refinería, garantizando una adecuada integración entre la red viaria estructurante, los nuevos desarrollos urbanos y el frente portuario. 4. Definición mediante instrumentos y proyectos de desarrollo La concreción de esta actuación deberá abordarse en el marco de las competencias de las administraciones sectoriales implicadas y de acuerdo a la planificación territorial, urbanística y proyecto constructivo. En dicho proceso deberán definirse la solución funcional más adecuada, su encaje territorial y urbano, la coordinación con los accesos portuarios existentes y previstos, y su compatibilidad con la ordenación del frente litoral y con los desarrollos urbanos del ámbito de la Refinería, todo ello sin perjuicio de la necesaria coordinación interadministrativa.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	La actuación permitirá mejorar la accesibilidad al Puerto de Santa Cruz, optimizando la conexión con la red viaria metropolitana y reduciendo las interferencias entre el tráfico portuario y urbano. Asimismo, contribuirá a reforzar la funcionalidad del frente litoral como corredor estructurante del sistema de movilidad metropolitano y facilitará la integración entre el puerto, la ciudad y los futuros desarrollos urbanos del ámbito de la Refinería.		
Complementariedades y sinergias	Coordinación con el desarrollo del corredor de la Vía Litoral de Santa Cruz de Tenerife. Integración con la planificación portuaria de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Coordinación con la ordenación urbanística del ámbito de la antigua Refinería. Mejora de la conectividad entre el sistema portuario y la red viaria metropolitana del área Santa Cruz–La Laguna. Integración con las estrategias de mejora de accesibilidad a nodos logísticos contempladas en el PIMSIT.		

Condicionamientos de ejecución	Coordinación interadministrativa entre Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife, Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y Autoridad Portuaria. Integración de la actuación en el marco del proyecto de la Vía Litoral y de la planificación urbanística del frente litoral. Evaluación técnica, territorial y ambiental de las alternativas en fases posteriores de planificación y proyecto. Compatibilidad con la planificación portuaria y con la operativa de la zona de servicio del puerto							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Largo Plazo				2030 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	APORT/CAC	CAC	CAB/AYUNT		TITSA			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	5	7	7	8	8	6,89		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	6	4	6	2		4,50		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	2	2	5	9		4,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	3	5			8,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de la congestión en los accesos al Puerto de Santa Cruz. Mejora en los tiempos de desplazamiento y fluidez del tráfico en la Av. La Constitución Incremento en la seguridad vial y reducción de accidentes en la zona de acceso al puerto.							
	Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales sobre el impacto en la movilidad y la reducción de la congestión en los accesos. Encuestas a usuarios sobre la satisfacción con la mejora de la infraestructura y los tiempos de desplazamiento.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70							
	CAC 71	15,00			7,50	7,50		
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		15,00			7,50	7,50		

6.5 Programa: Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo

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

Tabla 5 Actuaciones del Programa MPTC

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

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presentan las fichas correspondientes a cada actuación:

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.01	Plan de Concienciación para el uso del transporte público		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es aumentar el uso del transporte público en Tenerife mediante un plan de concienciación que aproveche la información existente sobre los perfiles de usuarios y no usuarios. El plan promoverá los beneficios del transporte público en términos de sostenibilidad, ahorro económico, y mejora de la calidad de vida. Se busca posicionar el transporte público como una alternativa más competitiva y atractiva frente al vehículo privado, especialmente en un contexto donde se implementarán medidas de desincentivación del uso del coche particular.		
	1.Aplicación de la Información Existente sobre Perfiles de Usuarios: Segmentación Basada en Datos Existentes: Utilización de los perfiles de usuarios identificados para segmentar el público objetivo en grupos clave: trabajadores, estudiantes, turistas, personas mayores, entre otros. Personalización de Mensajes para Cada Grupo: Desarrollo de mensajes personalizados para cada segmento, enfatizando los beneficios del transporte público que más resuenen con sus necesidades y preocupaciones 2.Diseño de la Campaña de Comunicación: Mensajes Clave Adaptados a Perfiles y Competitividad: Creación de mensajes clave específicos para cada grupo objetivo utilizando los datos del análisis previo(conveniencia, el ahorro de tiempo y dinero) Énfasis en la Competitividad del Transporte Público: Los mensajes deben destacar cómo las medidas de desincentivación del uso del vehículo privado (como peajes, regulación de aparcamientos, carriles bus-VAO) Formatos y Canales de Difusión: Difusión de contenido en diversos formatos (anuncios en medios digitales y tradicionales, folletos, vídeos, redes sociales) utilizando los canales más efectivos para cada grupo objetivo. Uso de Embajadores y Casos de Éxito: Incorporación de embajadores locales (personalidades, influencers) . Eventos y Actividades de Sensibilización: Conferencias y Debates y Actividades Escolares y Jornadas Universitarias 3.Campañas de Prueba y Promociones: Incentivos y Descuentos Temporales: Ofrecimiento de incentivos como descuentos temporales en billetes o abonos para nuevos usuarios, y la posibilidad de probar el transporte público de manera gratuita durante períodos específicos. Concursos y Premios: Implementación de concursos y premios para usuarios frecuentes del transporte público, premiando a quienes realicen un mayor número de viajes o quienes cambien del vehículo privado al transporte público. 4.Iniciativas Colaborativas con Empresas y Comercios: Acuerdos con empresas locales para fomentar el uso del transporte público entre sus empleados, ofreciendo incentivos como descuentos en abonos de transporte, comercios amigos del Transporte Público que ofrezcan descuentos o beneficios a clientes que lleguen en guagua o tranvía.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Cambio de Hábito y Cultura de Movilidad: La campaña tiene el potencial de ayudar en la modificación de los hábitos de transporte de la población, reduciendo la dependencia del vehículo privado y fomentando una cultura de movilidad más sostenible. Aumento del Uso del Transporte Público: Al mejorar la percepción y conocimiento del transporte público, en combinación con medidas que desincentiven el uso del coche, se espera un aumento en el número de usuarios, lo que contribuirá a la descongestión de las vías y a la reducción de emisiones contaminantes		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con Medidas de Desincentivación del Vehículo Privado: La efectividad de esta campaña de concienciación se verá reforzada por la implementación de medidas que desincentiven el uso del vehículo privado, como peajes urbanos, reducción de plazas de aparcamiento, y carriles exclusivos para transporte público. Coordinación con Mejoras en el Servicio de Transporte Público: Esta campaña debe complementarse con mejoras en la infraestructura y servicios de transporte público, como la renovación de flotas y la reordenación de líneas, asegurando que los usuarios tengan una experiencia positiva y conveniente. Integración con Actuaciones de Movilidad Sostenible: Coordinación con otras actuaciones del PIMSIT que promuevan la movilidad sostenible, como la mejora de accesos peatonales a las paradas de transporte público y la implementación de carriles bus-VAO.		

Condicionamientos de ejecución	Alineación con Políticas Regionales y Locales: La campaña deberá alinearse con las políticas regionales y locales de movilidad, asegurando coherencia con otras iniciativas y normativas vigentes. Colaboración con Entidades Públicas y Privadas: Será esencial la colaboración con diversas entidades, incluyendo ayuntamientos, operadores de transporte, centros educativos, y organizaciones comunitarias para maximizar el alcance y la efectividad de la campaña.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CONS	CAB		OPE	AYUNT			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	2	1	3	3	4	2,44		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	2	0	7	3		3,00		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	8	8	4		6,75		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	5	3	5			8,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Incremento en el Uso del Transporte Público: Monitoreo del número de usuarios del transporte público antes y después de la campaña. Reducción del Uso del Vehículo Privado: Evaluación de la reducción en el uso del vehículo privado en las zonas objetivo de la campaña, especialmente en las áreas donde se han implementado medidas de desincentivación. Percepción del Transporte Público: Encuestas de percepción para medir la evolución de la opinión pública sobre el transporte público en Tenerife. Mecanismos de Evaluación: Revisión Semestral de la Campaña: Evaluación continua del progreso y ajustes en la estrategia según los resultados obtenidos en los indicadores clave. Informe Anual de Impacto: Publicación de un informe que detalle el impacto de la campaña en la movilidad insular y su contribución a los objetivos de sostenibilidad y reducción de emisiones.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	0,50		0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		0,50		0,10	0,10	0,10	0,10	0,10

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.02	Mejora de las paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal)		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es mejorar la infraestructura de las paradas de guaguas y los accesos peatonales asociados en Tenerife, garantizando la accesibilidad universal para todos los usuarios, incluidos aquellos con movilidad reducida. Se busca crear un entorno seguro, cómodo y accesible que fomente el uso del transporte público, mejorando la experiencia de los usuarios tanto en zonas urbanas como en áreas rurales y suburbanas, contribuyendo así a la sostenibilidad del sistema de movilidad insular.		
	1.Evaluación de la Situación Actual: Diagnóstico de Paradas y Accesos Existentes: Realización de un diagnóstico exhaustivo de la totalidad de paradas y los accesos peatonales en la isla, identificando aquellas que no cumplen con los estándares de accesibilidad y seguridad. Identificación de Prioridades: Clasificación de las paradas según su ubicación (urbanas o fuera de zonas urbanas) para priorizar las mejoras según las necesidades específicas de cada tipo de entorno. 2.Diseño y Mejora de Paradas de Guaguas teniendo en cuenta diferencias según ubicación Renovación de Paradas con Accesibilidad Universal: Rediseño de las paradas de guaguas para asegurar que sean accesibles para personas con movilidad y/o visión reducida, incluyendo rampas, pavimento táctil, y señalización adecuada. Protección y Confort en Zonas Expuestas: Instalación de marquesinas y asientos que protejan a los usuarios de las condiciones climáticas adversas, como viento y lluvia, y asegurar que las paradas cuenten con iluminación adecuada para garantizar la seguridad. Integración Básica de Tecnología: implementación de tecnología básica como paneles informativos junto con señales de emergencia y sistemas de alerta para mejorar la conectividad y seguridad de los usuarios. 3. Mejora de los Accesos Peditonales: Mejora de los accesos peatonales , asegurando que sean accesibles para todos los usuarios, incluyendo la construcción de rampas, cruces peatonales seguros, y pavimento táctil. 4.Plan de Mantenimiento y Gestión: Mantenimiento Regular de las Infraestructuras: Establecimiento de un plan de mantenimiento regular adaptado a las características urbanas y rurales determinando responsables y presupuestos Sistema de Gestión de Incidencias: Implementación de un sistema de gestión de incidencias que permita a los usuarios reportar problemas en las paradas o accesos, facilitando una respuesta rápida y eficiente. Campaña de Sensibilización y Participación Ciudadana:		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la Accesibilidad y Seguridad: Al garantizar que todas las paradas y accesos peatonales sean accesibles y seguros, tanto en zonas urbanas como fuera de ellas, se facilita el uso del transporte público por parte de todos los ciudadanos, especialmente aquellos con movilidad reducida. Aumento del Uso del Transporte Público: Mejorando la experiencia del usuario en las paradas y accesos, se espera un aumento en el uso del transporte público, contribuyendo a una movilidad más sostenible en la isla. Reducción de Incidencias y Mayor Satisfacción: Con un plan de mantenimiento adecuado y un sistema de gestión de incidencias efectivo, la actuación contribuirá a reducir las incidencias y a aumentar la satisfacción de los usuarios.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con Otras Actuaciones de Movilidad Sostenible: Esta actuación se complementa con otras iniciativas del PIMSIT, como la creación de carriles bus-VAO y la reordenación de líneas, asegurando que las mejoras en las paradas y accesos maximicen la eficiencia y accesibilidad del sistema de transporte público. Coordinación con Proyectos de Infraestructura Urbana y Rural: Integración con proyectos de mejora urbana, peatonalización en áreas metropolitanas, y desarrollo rural, garantizando la coherencia y el impacto positivo en la movilidad peatonal.		

Condicionamientos de ejecución	Cumplimiento de Normativas de Accesibilidad: La actuación debe cumplir con las normativas nacionales y autonómicas de accesibilidad, asegurando que todas las intervenciones se realicen conforme a los estándares de diseño universal. Colaboración Interinstitucional: Coordinación con los ayuntamientos, el Cabildo y otros organismos relevantes para asegurar la coherencia y eficiencia en la ejecución de las mejoras en las paradas y accesos.								
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Medio Plazo				2026 - 2031				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I				
	CONS/AYUNT	CAB	AYUNT	TITSA					
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)			
	4	1	4	6	6	3,83			
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)				
	7	7	6	7	6,75				
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)				
	5	6	6	7	6,00				
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)					
	5	4	4	8,67					
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Paradas Renovadas: Monitoreo del número de paradas, tanto urbanas como fuera de zonas urbanas, que han sido renovadas para cumplir con los estándares de accesibilidad universal. Satisfacción del Usuario: Realización de encuestas periódicas para evaluar la satisfacción de los usuarios con las mejoras realizadas en las paradas y accesos peatonales. Reducción de Incidencias: Seguimiento del número de incidencias reportadas en las paradas y accesos mejorados. Mecanismos de Evaluación: Informe Trimestral de Progreso: Elaboración de informes trimestrales que detallen el avance de las mejoras, el estado de las paradas y accesos, y la respuesta de los usuarios. Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual del impacto de las mejoras en la accesibilidad y el uso del transporte público, ajustando las estrategias según los resultados obtenidos.								
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035	
	Inversión	AYU 70	7,00		3,00	2,00	2,00		
		CAB 70	16,00		12,00	2,00	2,00		
CAC 71									
CAC 70									
AGE 71									
AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20	1,20		0,40	0,20	0,20	0,20	0,20	
	CAB 20	1,80		0,60	0,30	0,30	0,30	0,30	
	CAC 21								
	CAC 20								
	AGE 21								
	AGE 20								
TOTAL		26,00		16,00	4,50	4,50	0,50	0,50	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.03	Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de transporte a la demanda		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es incrementar la oferta de guaguas no urbanas en Tenerife (130.000 veh*km/día aproximadamente desde los 85.000 actuales), mejorando la frecuencia del servicio de transporte público de acuerdo con un modelo de red extensa y jerarquizada. Este modelo contempla la organización de las líneas en tres tipos: red urbana, red intercomarcal y red comarcal. En lugar de expandir la red de guaguas a zonas de baja demanda, se implementará un sistema de transporte a la demanda que cubrirá estas áreas, permitiendo concentrar los recursos del servicio de guaguas en mejorar la frecuencia en zonas con un umbral mínimo de demanda, garantizando así una movilidad accesible y eficiente en toda la isla.		
	1.Desarrollo del Modelo de Red Extensa y Jerarquizada de acuerdo con el modelo seleccionado en el PIMSIT Red Urbana: Es objeto de actuación separada pero debe integrarse convenientemente en la estructura Red Intercomarcal: Establecimiento de líneas intercomarcales que conecten las diferentes comarcas de la isla, facilitando los desplazamientos entre regiones sin necesidad de pasar por los núcleos urbanos principales. Red Comarcal: Reforzamiento de la red comarcal, que cubre los desplazamientos dentro de una misma comarca, mejorando la conectividad interna y facilitando el acceso a los servicios básicos y actividades diarias. 2.Reestructuración Operativa de TITSA: Ajuste de la Estructura Organizativa: TITSA deberá reorganizar su estructura interna para alinearse con el nuevo esquema de red jerarquizada, lo que podría implicar la creación de departamentos o incluso empresas separadas para las tres redes (urbana, intercomarcal, y comarcal). Esta reestructuración corresponde a la actuación A-8 de este programa MPTC. 3.Optimización de Recursos y Flotas: Revisión y ajuste de la distribución de recursos y flotas para maximizar la eficiencia operativa en las tres redes, asegurando que las guaguas disponibles se utilicen de manera óptima según la demanda y la estructura de la red. 4.Concentración de la Frecuencia en Zonas de Alta Demanda: Aumento de la Frecuencia en las Líneas Urbanas: Reorganización de las líneas urbanas asegurando oferta y tiempos de espera mínimos y mejorando la conectividad entre los distintos barrios y distritos. Refuerzo de la Frecuencia en la Red Intercomarcal y Comarcal: Mejora de la frecuencia en las líneas intercomarcales y comarcales que conectan áreas con un umbral mínimo de demanda 5.Integración con la Red Jerarquizada con el Sistema de Transporte a la Demanda: Asegurar que el transporte a la demanda esté plenamente integrado con la red jerarquizada. 6.Integración Tecnológica y Seguimiento en Tiempo Real: Implementación de tecnologías avanzadas para el seguimiento en tiempo real de las guaguas y el transporte a la demanda.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutiva	Mejora de la Frecuencia y Accesibilidad: La actuación permitirá una mejora significativa en la frecuencia del servicio de guaguas en las zonas de mayor demanda, lo que reducirá los tiempos de espera y aumentará la eficiencia del sistema de transporte público en la isla. Optimización de Recursos: Concentrar los recursos en áreas con mayor demanda y utilizar el transporte a la demanda en zonas de baja densidad maximizará la eficiencia operativa de TITSA, optimizando el uso de las flotas y mejorando la sostenibilidad económica del servicio. Incremento de la Satisfacción del Usuario: Con un servicio más frecuente y adaptado a las necesidades de los usuarios, se espera un aumento en la satisfacción de los pasajeros, lo que contribuirá a un mayor uso del transporte público en detrimento del vehículo privado.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Reordenación de Líneas urbanas y la Renovación de Flotas: Esta actuación debe coordinarse con la reordenación de las líneas de TITSA en los servicios urbanos y la renovación de la flota de guaguas, asegurando que el aumento de la oferta se realice de manera eficiente y sostenible, adaptada al modelo de red jerarquizada. Sinergia con la Reestructuración de la compañía TITSA: El ajuste de la estructura organizativa está intrínsecamente unido a la reestructuración de la compañía. Sinergia con la Implementación del Servicio de Transporte a la Demanda por Comarcas del Programa IIS: La puesta en marcha del servicio del transporte a la demanda es fundamental para la reorganización del nuevo esquema insular de guaguas Coordinación con Otras Actuaciones de Movilidad Sostenible: Integración con otras actuaciones del PIMSIT, como el desarrollo de intercambiadores, puntos de transferencia, y la implementación del transporte a la demanda, para maximizar el impacto positivo del aumento de la oferta de guaguas en la red jerarquizada.		

Condicionamientos de ejecución	Adaptación del Operador Principal (TITSA): La reestructuración operativa y organizativa de TITSA es un requisito clave para el éxito de esta actuación. Será necesario ajustar su estructura interna para gestionar eficientemente la red jerarquizada. Coordinación Interinstitucional: Será fundamental una estrecha colaboración entre el Cabildo, los ayuntamientos y TITSA para asegurar que los cambios en la oferta de transporte se implementen de manera coherente y efectiva. Alianzas con Actores Privados: En áreas de menor demanda, la implementación del transporte a la demanda podría requerir la colaboración con actores privados y taxis que ofrezcan soluciones de movilidad complementarias, asegurando una cobertura total y eficiente.								
	Corto - Medio Plazo			2026 - 2031					
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I			
	CAB+TITSA	CAB		AYU	TAXIS				
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)			
	7	8	7	7	8	7,50			
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	7	6	7	8		7,00			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	9	9	9	9		9,00			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)			
	4	3	4			7,33			
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Incremento en la Frecuencia de Guaguas: Monitoreo del aumento en la frecuencia de las guaguas en las redes urbana, intercomarcal y comarcal Satisfacción del Usuario: Encuestas periódicas para medir la satisfacción de los usuarios con la mayor frecuencia y cobertura del transporte público. Adopción del Transporte a la Demanda: Seguimiento del número de usuarios que utilizan el servicio de transporte a la demanda y su integración con la red jerarquizada. Adaptación de la Estructura de TITSA: Monitoreo del proceso de ajuste organizativo y operativo de TITSA para adaptarse al nuevo modelo de red, incluyendo la eficiencia en la asignación de recursos y la formación del personal. Mecanismos de Evaluación: Informe semestral de Progreso: Elaboración de informes semestrales que detallen el aumento en la oferta de guaguas, el ajuste estructural de TITSA, y la respuesta de los usuarios. Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual del impacto de las mejoras en la oferta de transporte público y la adaptación organizativa de TITSA, con ajustes a la estrategia según los resultados obtenidos.								
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035	
	Inversión	AYU 70							
		CAB 70							
CAC 71									
CAC 70									
AGE 71									
AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20								
	CAB 20	160,00		40,00	30,00	30,00	30,00	30,00	
	CAC 21	182,00		62,00	30,00	30,00	30,00	30,00	
	CAC 20	68,00			17,00	17,00	17,00	17,00	
	AGE 21								
	AGE 20								
TOTAL		410,00		102,00	77,00	77,00	77,00	77,00	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.04	Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria del Transporte Público tras la bonificación del 100%		
Problema u objetivo planteado	Con la finalización del periodo de gratuidad en el transporte público, es crucial desarrollar una estructura tarifaria inteligente y optimizada que mantenga el uso elevado del transporte público, garantizando la sostenibilidad económica del sistema y la equidad en el acceso para todos los usuarios. La nueva estructura debería incentivar el uso frecuente del transporte público, ser accesible para personas con diferentes niveles de ingresos y reflejar los principios de movilidad sostenible.		
Contenido detallado de la actuación	1.Desarrollo de una Estrategia Tarifaria Zonal: Implementación de una estructura tarifaria inteligente basada en zonas, donde el coste del viaje se determine según la cantidad de zonas atravesadas (comarcales o similar), simplificando así la comprensión del coste para los usuarios. 2. Estrategia Tarifaria Progresiva: Incorporación de un sistema donde los usuarios frecuentes paguen menos por viaje, incentivando así el uso recurrente del transporte público. Esto podría incluir abonos mensuales o anuales con descuentos significativos para aquellos que utilicen el transporte público con regularidad. 3. Tarifas Sociales y Personalizadas: El sistema tarifario ofrecerá tarifas sociales para colectivos vulnerables (personas mayores, estudiantes, personas con discapacidad, etc.), que se aplicarán de manera automática mediante la identificación de los usuarios en el sistema de pago. Además, el sistema permitirá adaptar las tarifas a características específicas de cada usuario, considerando aspectos socioeconómicos. 4. Tarifa Plana en Áreas Metropolitanas: En las áreas urbanas más densas, como el área metropolitana de Santa Cruz y La Laguna, se implementará una tarifa plana que permitirá realizar viajes ilimitados dentro de estas zonas a un precio fijo mensual. Este esquema simplificará el uso del transporte público en las zonas con mayor demanda y facilitará la planificación de los gastos de transporte para los usuarios. 5. Integración de Plataformas de Pago Inteligente (MaaS): El sistema tarifario se integrará en la Plataforma de Mobility as a Service (MaaS), que permitirá a los usuarios acceder a todo el transporte público de manera sencilla a través de una tarjeta de transporte unificada o una aplicación móvil. El sistema calculará automáticamente las tarifas más ventajosas en función de la frecuencia de uso, la zona y el perfil del usuario, aplicando cualquier descuento disponible. 6.Evaluación de Impacto y Ajustes Graduales: Monitoreo continuo del impacto de la nueva estructura tarifaria en el uso del transporte y los ingresos generados, con la flexibilidad de ajustar las tarifas según las necesidades y comportamientos observados. 7.Campaña Informativa y de Sensibilización: Desarrollo de una campaña para informar a los usuarios sobre la nueva estructura tarifaria, explicando los beneficios del sistema zonal, la progresividad y cómo aprovechar los descuentos y tarifas más bajas.		
Capacidad resolutive	Sostenibilidad Económica a Largo Plazo: La actuación garantizará que el sistema de transporte público genere los ingresos necesarios para mantener y mejorar los servicios, sin depender excesivamente de subvenciones externas. Fomento del Uso del Transporte Público: El sistema tarifario inteligente incentivará el uso regular del transporte público mediante descuentos progresivos y tarifas más accesibles para diferentes perfiles de usuarios. Simplificación Tarifaria y Transparencia: La estructura zonal y las tarifas planas simplificarán el uso del transporte público, mejorando la experiencia del usuario y aumentando la transparencia del sistema tarifario. Integración Tecnológica para una Mayor Eficiencia: La integración con la plataforma MaaS permitirá una gestión más eficiente del sistema de transporte, facilitando el acceso a múltiples modos de transporte mediante una única solución de pago.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con el Aumento de la Oferta de Guaguas: Una estructura tarifaria optimizada puede complementarse con la mejora de la oferta de guaguas, asegurando que los usuarios perciban un alto valor en el servicio ofrecido. Integración con Sistemas de Pago Digital: La estructura tarifaria es sencillo de integrar con los sistemas de pago digital existentes, permitiendo a los usuarios acceder fácilmente a las tarifas más beneficiosas. Integración con la Plataforma Integrada de Viajes (MaaS): El sistema tarifario estará completamente integrado en la Plataforma de Movilidad MaaS, facilitando el acceso de los usuarios a todos los modos de transporte mediante una única tarjeta o aplicación. Complementariedad con la Red de Aparcamientos de Disuasión: Se incentivará el uso de los aparcamientos de disuasión mediante tarifas reducidas para aquellos usuarios que utilicen estos aparcamientos y continúen su trayecto en transporte público.		
Condicionamientos de ejecución	Análisis de Impacto Social y Económico: Antes de la implementación, será crucial realizar un análisis detallado del impacto social y económico de la nueva estructura tarifaria zonal y progresiva para evitar efectos negativos en los usuarios más vulnerables. Colaboración con las Administraciones Locales: La implementación exitosa requerirá la coordinación con las administraciones locales para asegurar que las tarifas zonales y progresivas sean justas y estén alineadas con las políticas sociales y de movilidad sostenible de la región. Marco Normativo Adecuado: Para implementar el sistema tarifario inteligente, será necesario actualizar y armonizar el marco normativo que regula las tarifas de transporte público en la isla. Esta actualización debe permitir la introducción de tarifas zonales, descuentos progresivos y tarifas sociales en un contexto legal claro. La normativa actual debe ser revisada para asegurar que no existan obstáculos legales para la aplicación de este tipo de tarifas flexibles. Aseguramiento de la Financiación: La implantación del sistema requerirá una inversión significativa en la adaptación tecnológica y en el sistema de descuentos, lo que implica la necesidad de garantizar financiación estable y sostenible. Será fundamental asegurar la captación de fondos públicos (autonómicos, estatales o europeos) para respaldar la		

PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	implementación del sistema tarifario y su mantenimiento a largo plazo. Adaptación a la Demanda y Evaluación Continua: Es necesario que el sistema tarifario sea dinámico y adaptable a cambios en la demanda de transporte público. Esto incluye la necesidad de implementar mecanismos de evaluación y revisión periódica del sistema tarifario para ajustar las tarifas, zonas y descuentos según el uso del transporte y la evolución socioeconómica de los usuarios. La evaluación continua permitirá ajustar el modelo tarifario según los cambios en los patrones de viaje y la respuesta de los usuarios. Integración Tecnológica para una Mayor Eficiencia: La integración con la plataforma MaaS permitirá una gestión más eficiente del sistema de transporte, facilitando el acceso a múltiples modos de transporte mediante una única solución de pago.											
	Corto Plazo					2026 - 2027						
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I			
	CONS		CAB		OPER		CAC		AYUNT/USUAR			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
Valoración de impactos	8		8		3		7		2		5,72	
	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	7		4		2		6				4,75	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
Viabilidad	9		8		8		8				8,25	
	Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
	5		3		5						8,67	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Usuarios Recurrentes del Transporte Público: Seguimiento del incremento de usuarios que se benefician de los descuentos progresivos y de las tarifas sociales. Reducción del Uso del Vehículo Privado: Monitoreo del impacto del sistema tarifario en la reducción del uso del vehículo privado, a través del incremento en el uso del transporte público. Incremento de Viajes Intermodales: Medición del número de usuarios que combinan varios modos de transporte público (guagua, tranvía, bicicletas públicas) gracias a la integración tarifaria. Ingresos Totales del Sistema de Transporte Público: Evaluación del impacto del nuevo sistema tarifario en los ingresos totales de los operadores de transporte público, para asegurar que las tarifas progresivas y sociales no afecten negativamente la sostenibilidad financiera del sistema. Satisfacción de los Usuarios: Medición periódica de la satisfacción de los usuarios con la estructura tarifaria mediante encuestas y evaluaciones, enfocándose en la facilidad de uso, accesibilidad de las tarifas y percepción de los descuentos. Mecanismos de Evaluación: Informes Semestrales sobre el Impacto del Sistema Tarifario: Evaluación semestral del incremento en el uso del transporte público y el impacto en la reducción del uso del vehículo privado. Evaluación Anual de la Satisfacción del Usuario: Encuestas anuales para medir la satisfacción de los usuarios con la estructura tarifaria y la efectividad de los descuentos aplicados.											
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)											
	PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035			
	Inversión	AYU 70										
		CAB 70										
		CAC 71										
		CAC 70										
		AGE 71										
		AGE 70										
	Gasto Corriente	AYU 20										
CAB 20		0,35		0,35								
CAC 21												
CAC 20												
AGE 21												
AGE 20												
TOTAL		0,35		0,35								

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.05	Renovación de Flotas de operadores hacia Vehículos Más Sostenibles		
Problema u objetivo planteado	La organización de rutas con un aumento de la oferta kilométrica diaria a 130,000 vehículos-kilómetro, requiere no solo el aumento de la flota sino la modernización para mantener la eficiencia operativa, reducir las emisiones y mejorar la calidad del servicio. Además, se deben considerar los tipos de vehículos más adecuados para las características geográficas de la isla, los usuarios y el territorio.		
	1. Renovación de la Flota con Vehículos Sostenibles y Adecuados para la isla: Vehículos Eléctricos: Incorporación de autobuses eléctricos para rutas urbanas y suburbanas de baja y media pendiente. Vehículos Híbridos: Para las rutas interurbanas y áreas con pendientes pronunciadas, se propone el uso de autobuses híbridos (diésel-eléctricos) que combinan la eficiencia del motor eléctrico con la potencia adicional del motor diésel. Vehículos de hidrógeno: Se analizará la conveniencia de introducir esta tipología de vehículo, aún no plenamente desarrollada para las condiciones insulares 2. Aumento de la Capacidad Operativa: Para alcanzar la nueva oferta de 130.000 vehículos-kilómetro diarios, se prevé la adquisición de aproximadamente 300 nuevos vehículos sostenibles, con un coste aproximado de 300.000 euros cada uno. Flota que se prevé para operar la nueva red jerarquizada. 3. Incorporación de Tecnologías Avanzadas: Equipar los nuevos vehículos con tecnologías de gestión inteligente que optimicen el consumo energético, mejoren la seguridad y faciliten la conectividad con los sistemas de gestión de tráfico y movilidad. 4. Adaptación a las Necesidades de los Usuarios: Instalación de Maleteros para Bicicletas y equipamiento deportivo variado (tablas de surf, etc). Los nuevos vehículos estarán equipados con maleteros que permitan el transporte seguro de equipamiento deportivo atendiendo a las necesidades de residentes y turistas que practican ciclismo y otros deportes en las rutas con demanda. Espacios y Accesibilidad Mejorada: Adecuar los vehículos para facilitar el acceso a personas con movilidad reducida y garantizar un espacio suficiente para el equipaje, especialmente en rutas que conecten con zonas turísticas y áreas recreativas. 5. Plan de Retiro de Vehículos Antiguos: Desarrollar un programa de retirada gradual de los vehículos más antiguos de la flota, priorizando aquellos con mayores niveles de consumo de combustible y emisiones, y aquellos menos eficientes en terrenos de altas pendientes 6. Identificación y Priorización de Vehículos a Retirar: En función de la edad del vehículo (priorizando aquellos con más de 12 años), condición mecánica (historial de averías frecuentes o que requieran un mantenimiento intensivo), nivel de emisiones (con mayores emisiones de CO2 y otros contaminantes) y consumo de combustible (consumos de combustible significativamente superior al promedio de la flota). 7. Calendario de Retiro y Sustitución: Primera Fase (0-12 meses): Retiro de los 100 vehículos más antiguos y menos eficientes. Segunda Fase (12-24 meses): Retiro de otros 100 vehículos que cumplan los criterios de antigüedad y eficiencia. Tercera Fase (24-36 meses): Retiro del resto de los vehículos antiguos, completando así la renovación de 300 vehículos en total. 8. Venta de Componentes Recuperables: Venta de piezas recuperables que aún puedan tener un valor en el mercado secundario		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la Sostenibilidad y Reducción de Emisiones: La renovación de la flota permitirá una reducción significativa de las emisiones de gases contaminantes y del consumo de combustibles fósiles, alineando la operativa de TITSA con los objetivos medioambientales del Plan Insular de Movilidad Sostenible. Optimización del Costo Total de Propiedad (TCO): Al renovar la flota con vehículos más sostenibles y modernos, se reduce significativamente el costo total de propiedad (TCO) a lo largo del ciclo de vida de los vehículos. Esto incluye menores costos de mantenimiento, mayor eficiencia en el consumo de combustible, y una reducción en las averías, lo que contribuye a una operación más económica y predecible a largo plazo. Atención a las Necesidades Específicas de los Usuarios: La adaptación de los vehículos para transportar bicicletas y equipamiento deportivo y ocio atenderá las demandas de un perfil de usuario importante en la isla, mejorando la experiencia de transporte y fomentando el uso del transporte público entre residentes y turistas.		
	Sinergia con el Aumento de la Oferta de Transporte Público: La renovación de la flota es esencial para soportar el incremento en la oferta de servicios, asegurando que los vehículos adicionales sean eficientes y sostenibles. Integración con Sistemas de Gestión de Tráfico y Movilidad: Los vehículos nuevos estarán equipados para integrarse plenamente con los sistemas de gestión del tráfico y movilidad, optimizando rutas y mejorando la fluidez del servicio.		
Complementariedades y sinergias			

Condicionamientos de ejecución	Financiación y Recursos: La ejecución de esta actuación requerirá una inversión significativa, que podría complementarse con fondos europeos y estatales destinados a la movilidad sostenible y la transición energética. Disponibilidad Tecnológica y Adaptación al Terreno: La adquisición de vehículos eléctricos, híbridos y de hidrógeno de gran capacidad dependerá de la disponibilidad de tecnología y proveedores capaces de satisfacer las necesidades operativas de TITSA en un terreno montañoso.										
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo					2026 - 2035					
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I		
	TITSA		CONS		CAB		CAB		AYUNT		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
	4	2		2		7		10		4,78	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	3	3		8		6				5,00	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	7	5		7		8				6,75	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
	5	3		4						8,00	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Vehículos Renovados: Monitoreo del avance en la sustitución de la flota actual por vehículos sostenibles. Reducción de Emisiones: Evaluación continua de la disminución de emisiones de CO2 y otros contaminantes. Incremento en la Oferta Kilométrica: Seguimiento del aumento en la oferta diaria de vehículos-kilómetro. Adaptación a las Necesidades del Usuario: Evaluación de la implementación y uso de maleteros para bicicletas y tablas de surf, así como de la accesibilidad en los nuevos vehículos. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación cada seis meses del avance en la renovación de la flota y sus impactos en la sostenibilidad y la calidad del servicio. Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual para ajustar la estrategia de renovación según los resultados obtenidos y las necesidades emergentes.										
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)											
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035			
Inversión	AYU 70										
	CAB 70	72,00		18,00	18,00	18,00	9,00	9,00			
	CAC 71										
	CAC 70	4,00		2,00	0,50	0,50	0,50	0,50			
	AGE 71	14,00		6,00	2,00	2,00	2,00	2,00			
	AGE 70										
Gasto Corriente	AYU 20										
	CAB 20										
	CAC 21										
	CAC 20										
	AGE 21										
	AGE 20										
TOTAL		90,00		26,00	20,50	20,50	11,50	11,50			

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.06	Reducción de Costes de operación (combustible) y de Mantenimiento de la flota		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es reducir los costos de mantenimiento de la flota de TITSA, optimizando los recursos y la eficiencia operativa en los distintos talleres y cocheras distribuidos en Tenerife. Con una flota de más de 600 vehículos, varios talleres propios, la subcontratación de trabajos a talleres externos, y un gran número de vehículos en reserva, es necesario implementar una estrategia integral que minimice los costos sin comprometer la calidad y la disponibilidad del servicio.		
	1.Optimización del Uso de Talleres Propios y Externos: Enfoque equilibrado, utilizando talleres internos para el mantenimiento rutinario y las reparaciones menores y ampliación de Subcontratación para Especialidades 2.Gestión Eficiente de la Flota en Reserva: Realizar un análisis de la flota en reserva para asegurar que el número de vehículos en reserva sea el adecuado e Implementar un sistema de rotación de los vehículos en reserva 3.Contratos de Mantenimiento Incluidos en la Adquisición de Nueva Flota: Al adquirir nuevos vehículos, evaluar contratos de mantenimiento incluidos con los fabricantes o proveedores, asegurando un coste fijo y predecible. 4.Centralización y Optimización de Procesos de Mantenimiento: 5. Centralización de Talleres Especializados: Designar talleres especializados en ciertos tipos de reparaciones o mantenimiento preventivo, distribuyendo el trabajo según la especialización de cada taller. 6. Uso de Tecnologías Predictivas y Preventivas: Implementar un sistema de mantenimiento predictivo que utilice datos en tiempo real. Este sistema puede basarse en sensores y telemetría avanzada para monitorear el estado de los vehículos. 7.Gestión de Inventarios y Suministros: Implementar un sistema de gestión de inventarios just-in-time, que permita reducir el costo de almacenamiento de piezas y materiales y consolidar las compras de piezas y suministros a través de acuerdos marco con proveedores clave, obteniendo mejores precios a través de compras en volumen y acuerdos a largo plazo. 8.Capacitación y Eficiencia del Personal de Mantenimiento: Ofrecer programas de capacitación continua enfocados en nuevas tecnologías y técnicas de reparación e implementar un sistema de evaluación y monitoreo del rendimiento del personal , incentivando la mejora continua 9.Coordinación y Comunicación entre Talleres: Desarrollar e implementar una plataforma de gestión centralizada que permita la coordinación y comunicación eficiente entre los distintos talleres, facilitando la asignación de tareas, el seguimiento de reparaciones, el intercambio de recursos, piezas y conocimientos entre los diferentes talleres para garantizar que todos tengan acceso a las mejores prácticas y soluciones técnicas disponibles.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Reducción de Costos Operativos: La optimización del uso de talleres propio sy externos, la eficiente gestión de la flota en reserva, y la inclusión de contratos de mantenimiento en la adquisición de nuevos vehículos, permitirán una reducción significativa en los costos operativos asociados al mantenimiento de la flota. Incremento de la Disponibilidad de la Flota: Con una estrategia de mantenimiento más eficiente y contratos de mantenimiento predictibles, se espera una reducción en el tiempo de inactividad de los vehículos, lo que aumentará la disponibilidad de la flota para cumplir con las demandas de servicio.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Renovación de la Flota: La reducción de costos de mantenimiento complementa la renovación de la flota, al asegurar que los nuevos vehículos se mantengan en condiciones óptimas a un costo menor y con mayor eficiencia. Integración con la Gestión de Tráfico y Movilidad: La implementación de sistemas predictivos de mantenimiento puede integrarse con los sistemas de gestión de tráfico y movilidad, optimizando la planificación de rutas en función del estado de la flota.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión Inicial en Tecnologías y Contratos de Mantenimiento: La implementación de tecnologías predictivas, de gestión centralizada, y la inclusión de contratos de mantenimiento en la adquisición de nueva flota, requerirá una inversión inicial significativa, que debe ser considerada en el presupuesto de la actuación. Adaptación del Personal: El éxito de la estrategia depende en gran medida de la adaptación y capacitación del personal de mantenimiento para operar con nuevas tecnologías y procesos centralizados.								
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I			
	TITSA	CONS		CAB/AYUNT	CAB				
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)			
	3	2	2	6	9	4,22			
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)		
	4	0	7	4			3,75		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)		
	4	4	5	5			4,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)			
	5	4	4			8,67			
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de Costos de Mantenimiento: Monitoreo continuo de los costos de mantenimiento antes y después de la implementación de las nuevas estrategias. Incremento de la Disponibilidad de Vehículos: Evaluación de la reducción del tiempo de inactividad de los vehículos. Eficiencia Energética en Talleres: Seguimiento del consumo energético en los talleres antes y después de la implementación de medidas de eficiencia. Consumo de combustible de la flota: Consumo total de combustible de la flota de TITSA para determinar así la reducción del consumo con la renovación de la flota hacia vehículos eléctricos. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación cada seis meses del avance en la reducción de costos de mantenimiento y la eficiencia operativa de los talleres. Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual para ajustar la estrategia de mantenimiento según los resultados obtenidos y las necesidades emergentes.								
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035	
	Inversión	AYU 70							
		CAB 70	7,70		2,10	1,40	1,40	1,40	1,40
CAC 71									
CAC 70									
AGE 71									
AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20								
	CAB 20								
	CAC 21								
	CAC 20								
	AGE 21								
	AGE 20								
TOTAL		7,70		2,10	1,40	1,40	1,40	1,40	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.07	Reducción de la Siniestralidad en el servicio de guaguas		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es reducir la siniestralidad en el servicio de guaguas de TITSA, mejorando la seguridad tanto para los pasajeros como para los conductores y otros usuarios de la vía. La disminución de los accidentes y la mejora de la seguridad en el interior de las guaguas no solo protegerá la integridad física de las personas, sino que también contribuirá a la reducción de costos asociados a reparaciones, seguros, posibles indemnizaciones, y gestionará de manera más eficiente los flujos de pasajeros en momentos de alta demanda.		
Contenido detallado de la actuación	1.Formación Continua y Especializada para Conductores: Capacitación en Conducción Segura y Manejo de Pasajeros: Implementar un programa de formación continua para los conductores, centrado en técnicas de conducción segura, manejo en condiciones adversas (lluvia o baja visibilidad), respuesta ante emergencias y manejo de situaciones conflictivas con pasajeros. Simuladores de Conducción y Gestión de Situaciones Críticas: Introducir el uso de simuladores que permitan a los conductores practicar la gestión de situaciones críticas tanto en la carretera como dentro del vehículo, incluyendo altercados con pasajeros y la gestión de multitudes en horas punta. 2. Mantenimiento Preventivo y Revisión Técnica: Incrementar la frecuencia de las revisiones técnicas de los vehículos, asegurando que todos los sistemas críticos (frenos, dirección, neumáticos, etc.) estén en óptimas condiciones 3.Tecnologías de Asistencia a la Conducción (ADAS) y Seguridad Interna: Instalación de Sistemas de Asistencia a la Conducción: tecnologías avanzadas de asistencia a la conducción (ADAS), como sistemas de frenado automático, alerta de cambio involuntario de carril, detección de obstáculos y monitoreo del ángulo muerto, para ayudar a los conductores a evitar accidentes. Cámaras de Seguridad y Monitoreo Interno: Instalar cámaras de seguridad en el interior de las guaguas para monitorear el comportamiento de los pasajeros, disuadiendo conductas inadecuadas y permitiendo intervención rápida Telemetría y Monitoreo en Tiempo Real: El sistema de telemetría que permita monitorear en tiempo real el comportamiento de los vehículos y los conductores, detectando y corrigiendo patrones de conducción de riesgo. 4.Gestión de Flujos de Pasajeros en Horas Punta: Implementar medidas de gestión de flujos en paradas clave, como la asignación de personal para ayudar a regular la entrada y salida de pasajeros, el uso de barreras para guiar a los usuarios y la mejora de la señalización en las paradas más concurridas. 5. Mejora de la Infraestructura Vial y Coordinación con Autoridades: Identificar y mejorar puntos críticos en la infraestructura vial (como intersecciones peligrosas o zonas con alta incidencia de accidentes y paradas. 6.Campañas de concienciación y sensibilización: dirigidas al público en general sobre la seguridad vial y la importancia de respetar las guaguas en la carretera, especialmente en relación a las maniobras y las paradas y el comportamiento en el interior		
Capacidad resolutive	Reducción de la Tasa de Accidentes y Altercados: Con la implementación de mejores prácticas en conducción segura, el uso de tecnologías de asistencia, un mantenimiento más riguroso, y la gestión efectiva de los flujos de pasajeros, se espera una disminución significativa en la tasa de accidentes y altercados en el servicio de guaguas. Mejora de la Seguridad y la Confianza en el Servicio: La reducción de la siniestralidad y la mejora de la seguridad dentro de los vehículos fortalecerán la percepción pública de seguridad y la confianza en el servicio de guaguas, mejorando la experiencia de los usuarios y la reputación de TITSA.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con el Mantenimiento Preventivo: Las mejoras en el mantenimiento preventivo complementan directamente los esfuerzos por reducir la siniestralidad, asegurando que los vehículos estén en las mejores condiciones posibles para operar de manera segura. Integración con la Gestión de Tráfico y Movilidad: El monitoreo en tiempo real y la telemetría pueden integrarse con los sistemas de gestión de tráfico y movilidad, permitiendo ajustes inmediatos en las rutas y horarios para mejorar el servicio.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Tecnología y Seguridad Interna: La instalación de sistemas avanzados de asistencia a la conducción, cámaras de seguridad y telemetría requerirá una inversión inicial significativa, que debe ser considerada en el presupuesto. Resistencia al Cambio: Puede haber resistencia al cambio por parte de los conductores y pasajeros, especialmente en relación con la implementación de nuevas tecnologías y cambios en los procedimientos de seguridad. Será crucial gestionar este cambio con una comunicación efectiva y capacitación adecuada.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	TITSA	CONS		CAB	TITSA	USUAR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	4	5	7	6	9	6,11		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	4	5	5		5,25		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	5	8	8		7,25		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	4	4			8,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de la Tasa de Accidentes y Altercados: Monitoreo continuo de la tasa de siniestralidad y altercados antes y después de la implementación de las nuevas medidas. Eficacia de la Formación: Evaluación de la mejora en las habilidades y el comportamiento de los conductores tras la formación y el uso de simuladores. Uso de Tecnologías ADAS y Cámaras de Seguridad: Seguimiento del impacto de las tecnologías de asistencia y seguridad en la reducción de incidentes y en el comportamiento de los conductores y pasajeros. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación cada seis meses del avance en la reducción de siniestralidad y altercados, y la efectividad de las medidas implementadas. Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual para ajustar la estrategia de seguridad según los resultados obtenidos y las necesidades emergentes.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
		CAB 70	5,50		1,50	1,00	1,00	1,00
CAC 71								
CAC 70								
AGE 71								
Gasto Corriente	AGE 70							
	AYU 20							
	CAB 20	1,65		0,45	0,30	0,30	0,30	
	CAC 21							
	CAC 20							
TOTAL	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		7,15	1,95	1,30	1,30	1,30	1,30	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.08	Reestructuración de la Compañía TITSA		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es reestructurar la compañía TITSA para hacerla más ágil, eficiente y competitiva, considerando su gran tamaño, la complejidad de su estructura y los desafíos asociados a su carácter de empresa pública. La división de su negocio en sistemas urbanos e interurbanos, y en áreas geográficas diferenciadas (Norte, Área Metropolitana y Sur de la isla), ofrece una oportunidad para segmentar la gestión y optimizar la operación mediante unidades de negocio más especializadas.		
	1.División del Negocio en Unidades Operativas Separadas: Segmentación por Sistemas Urbanos e Interurbanos: Separación de las operaciones urbanas (Santa Cruz, La Laguna) de las interurbanas, permitiendo que cada segmento de negocio se gestione de manera independiente, con objetivos y estrategias específicas para cada tipo de servicio. División Geográfica en Unidades de Negocio: Establecimiento de unidades de negocio diferenciadas por área geográfica: Norte, Área Metropolitana y Sur. Cada unidad operativa se encargará de gestionar sus recursos, optimizar las rutas y adaptar el servicio a las necesidades específicas de su región. 2. Optimización de la Estructura Organizativa: Reducción de la Burocracia y Simplificación de Procesos: Reducción del número de niveles jerárquicos y simplificación de procesos internos para agilizar la toma de decisiones y mejorar la eficiencia operativa. Delegación de Gestión y Autonomía Operativa: Proporcionar mayor autonomía a las unidades de negocio, permitiéndoles tomar decisiones estratégicas y operativas de manera más rápida y adaptada a su contexto específico. 3.Revisión del Convenio Colectivo: Negociación de un Convenio Colectivo más Flexible: Iniciar un proceso de revisión y renegociación que podría incluir ajustes en horarios, condiciones de trabajo, y estructura salarial, en línea con las prácticas de mercado. Incorporación de Incentivos por Productividad: Introducir un sistema de incentivos basado en la productividad y el rendimiento, tanto para la gestión como para el personal operativo, alineando con los objetivos de eficiencia de la empresa. 4.Descentralización y Externalización de Servicios: Considerar la externalización de servicios no estratégicos que actualmente son gestionados internamente, como el mantenimiento no especializado, intercambiador, etc y descentralización de la Gestión Operativa adaptándose mejor a las necesidades locales. 5.Implantación de Nuevas Tecnologías de Gestión: Digitalización de Procesos y Gestión Integrada: Implementar tecnologías de gestión empresarial y digitalización de procesos que permitan un control más eficiente de las operaciones, la administración y el seguimiento del rendimiento. Plataforma de Gestión Descentralizada: Desarrollar una plataforma que permita a cada unidad de negocio operar de manera independiente pero coordinada, compartiendo datos y recursos cuando sea necesario, para maximizar la eficiencia		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la Eficiencia Operativa: La división de la empresa en unidades más pequeñas y especializadas permitirá una gestión más ágil y eficiente, reduciendo los tiempos de respuesta y mejorando la capacidad de adaptación a las demandas del mercado. Incremento de la Competitividad: Con una estructura más ligera y flexible, TITSA podrá competir más efectivamente en el mercado, optimizando sus costos operativos y ofreciendo un servicio de mayor calidad y adaptabilidad.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Reducción de Costos de Mantenimiento: La reestructuración complementa las estrategias de reducción de costos, permitiendo una gestión más eficiente de los recursos y la optimización de las operaciones de mantenimiento. Integración con la Gestión de Tráfico y Movilidad: La descentralización permitirá una mejor coordinación con las autoridades locales y una respuesta más rápida a las necesidades de movilidad específicas de cada área.		

Condicionamientos de ejecución	Resistencia al Cambio Interno: La reestructuración puede encontrar resistencia dentro de la organización, tanto a nivel gerencial como operativo. Será crucial gestionar el cambio de manera efectiva, comunicando claramente los beneficios y apoyando a los empleados durante la transición. Negociación Sindical: La revisión del convenio colectivo y la introducción de cambios en la estructura organizativa requerirá una negociación cuidadosa con los sindicatos, buscando un equilibrio entre la flexibilidad necesaria y las garantías laborales.							
	Corto - Medio Plazo				2026 - 2029			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C	S	I	
	TITSA		CAB		CAB	AYUNT/CAB	AYUNT	
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	9	10	5	7	6	7,72		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	1	1	0	4	1,50			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	8	3	3	7	5,25			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
	5	4	1	6,67				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de Costos Operativos: Monitoreo continuo de los costos operativos antes y después de la reestructuración. Mejora en los Tiempos de Respuesta Operativa: Evaluación de la reducción de los tiempos de respuesta a problemas y demandas del mercado. Satisfacción del Cliente y del Empleado: Seguimiento de encuestas de satisfacción tanto de los usuarios del servicio como del personal interno, para medir el impacto de los cambios. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación cada seis meses del avance en la implementación de la reestructuración y sus impactos en la eficiencia operativa y competitividad. Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual para ajustar la estrategia de reestructuración según los resultados obtenidos y las necesidades emergentes.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	3,00		1,50	1,50			
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	3,50		0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		6,50		2,20	2,20	0,70	0,70	0,70

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.09	Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es optimizar y ampliar el servicio de transporte escolar en Tenerife, mejorando su cobertura, eficiencia y gestión para atender las necesidades de educación primaria, secundaria y Bachillerato. Actualmente, el transporte escolar se gestiona principalmente para educación primaria y algunos casos y cursos de Educación secundaria y está a cargo del Gobierno de Canarias mediante contratos con operadores de transporte discrecional. Sin embargo, la cobertura del servicio es limitada, y la ausencia de un sistema adaptado para educación secundaria y colegios concertados y privados provoca un uso intensivo del vehículo privado en los desplazamientos escolares, contribuyendo a la congestión del tráfico en horas punta y a un reparto modal ineficiente. Esta actuación busca: i)Reorganizar y profesionalizar la gestión del transporte escolar, asegurando su sostenibilidad y optimización de recursos, ii)Extender el servicio a educación secundaria y colegios concertados y privados, permitiendo una mayor cobertura territorial, iii) Mejorar la planificación y eficiencia del servicio, evitando duplicaciones con el transporte público regular y optimizando las rutas de guaguas y iv) Garantizar alternativas flexibles en zonas de baja demanda, mediante taxis o vehículos VTC adaptados. Este programa se coordinará con la actuación de <i>Planes de Transporte Escolar y Caminos Escolares Seguros</i> (programa RPF), asegurando una planificación integrada con los planes de movilidad escolar y la infraestructura de acceso a los centros educativos.		
	1.Revisión y Adaptación de la Reglamentación y Normativa: Desarrollar una propuesta de modificaciones normativas que permita la legalización y adaptación del servicio a las nuevas necesidades (mayor número de alumnos y mayor cobertura que las actuales), incluyendo la autorización del uso de taxis y VTC para transporte escolar en condiciones específicas. Asimismo, el establecimiento de un marco normativo para la financiación y gestión del transporte escolar en educación secundaria y centros privados o concertados. 2. Mejora de la Gestión del Transporte Escolar en Educación Primaria: Profesionalización de la Gestión: Colaborar con el Gobierno de Canarias y las compañías de transporte discrecional para revisar y profesionalizar la gestión del transporte escolar. Esto incluiría la introducción de sistemas de planificación y gestión de rutas más eficientes, algoritmos de optimización de rutas, el establecimiento de protocolos claros de seguridad, y la capacitación de conductores y personal de apoyo. Creación de una Oficina de Planificación del Transporte Escolar: Establecer una oficina dedicada a la planificación y gestión del transporte escolar que centralizará la coordinación de rutas, la asignación de recursos y la comunicación con los centros escolares, operadores y eventualmente, familias. Será responsable de optimizar las rutas, ajustar las frecuencias, gestionar las demandas específicas de las zonas rurales y urbanas, y garantizar que el servicio cumpla con los estándares de seguridad y eficiencia. 3.Extensión del Servicio a Educación Secundaria, Bachillerato y Estudiantes con Mala Cobertura de Transporte Público Regular: Ampliación del Alcance del Servicio: Extender el servicio de transporte escolar a estudiantes de educación secundaria y a aquellos que no dispongan de buena cobertura del transporte público regular. Esto incluirá la identificación de áreas con deficiencia en el servicio de transporte . Subvenciones y Acuerdos de Colaboración: Desarrollar un programa de subvenciones y acuerdos de colaboración con colegios privados y concertados para facilitar la implementación del transporte escolar en estos centros, incluyendo incentivos fiscales o subsidios directos para fomentar el uso del transporte colectivo. 4.Optimización de Rutas y Ajuste en Zonas de Baja Demanda: Diseño de Rutas Eficientes y Adaptadas: Diseñar rutas optimizadas que minimicen los tiempos de viaje y maximicen la ocupación de las guaguas. En zonas de baja demanda, ajustar los vehículos y operadores, utilizando taxis o vehículos VTC. Ajuste de Frecuencias y Tipos de Vehículos:. 5.Mejoras en Seguridad y Confort: Equipar las guaguas escolares, taxis y VTC con sistemas de monitoreo en tiempo real, cámaras de seguridad y sistemas de acceso y control y de comunicación directa con los padres y las escuelas para mejorar la seguridad y la confianza en el servicio. 6.Campañas de Sensibilización y Promoción: Desarrollar campañas de sensibilización dirigidas a padres, alumnos y centros educativos y facilitar la inscripción en el servicio a través de plataformas digitales.		
Contenido detallado de la actuación	Reducción del Uso del Vehículo Privado en Desplazamientos Escolares: Al profesionalizar y ampliar el servicio de transporte escolar en guagua, se espera una disminución significativa en el uso del vehículo privado para llevar a los estudiantes a los centros educativos, contribuyendo a la descongestión del tráfico en horas punta y a la reducción de emisiones contaminantes. Mejora de la Seguridad y la Eficiencia en el Transporte Escolar: La creación de una oficina de planificación, junto con la profesionalización de la gestión y la implementación de medidas de seguridad y confort, garantizará un transporte escolar más seguro y eficiente, aumentando la confianza de las familias y la calidad del servicio.		
	Coordinación con la actuación de <i>Planes de Transporte Escolar y Caminos Escolares Seguros</i>, asegurando la integración de los planes de movilidad escolar con la oferta de transporte en guagua Sinergia con la Mejora del Transporte Público en General: La optimización de rutas y frecuencias del transporte escolar puede integrarse con las rutas regulares de guaguas, mejorando la eficiencia global del transporte público y aprovechando al máximo los recursos disponibles. Integración con Programas de Movilidad Sostenible: El fomento del transporte escolar en guagua se alinea con los objetivos de movilidad sostenible de la isla, reduciendo la huella de carbono del transporte y promoviendo hábitos de movilidad más sostenibles desde una edad temprana.		
Capacidad resolutive			
Complementariedades y sinergias			

Condicionamientos de ejecución	Revisión Normativa y Legalización del Servicio: Será necesario realizar una revisión y adaptación de la normativa vigente para permitir la implementación de las medidas propuestas, como el uso de taxis y VTC para el transporte escolar y la extensión del servicio a zonas con baja cobertura de transporte público regular y mayor edad de los estudiantes. Coordinación con el Gobierno de Canarias y Compañías de Transporte Discrecional: Dado que la gestión del transporte escolar en educación primaria es competencia del Gobierno de Canarias y se presta mediante compañías de transporte discrecional, será necesario coordinar estrechamente con estas entidades para implementar las mejoras y la profesionalización del servicio. Acuerdos con Colegios Concertados y Privados: La extensión del servicio a centros privados y concertados requerirá la negociación de acuerdos de colaboración y la definición clara de las condiciones para acceder a subvenciones y otros incentivos. Garantía de financiación, asegurando recursos públicos y privados para la sostenibilidad del sistema.										
	Medio - Largo Plazo				2026 - 2035						
	R CAC		A CONS		C CAB		S CAB/CAC	I OPE/EMPR			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)	
Valoración de riesgos	7		8		5		6		8		7,06
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8		3		6		8		6,25		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8		10		10		9		9,25		
Viabilidad	Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)				Valoración final (10 p)		
	4		3		5				8,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Incremento en el Uso del Transporte Escolar: Monitoreo continuo del número de estudiantes que utilizan el servicio de transporte escolar antes y después de la implementación de las nuevas medidas. Reducción del Tráfico en Horas Punta en zonas escolares: Evaluación del impacto de la ampliación del servicio en la reducción del tráfico en las zonas escolares y en las rutas principales durante las horas punta. Mejora en la Seguridad y Satisfacción de los Usuarios: Seguimiento de la seguridad del servicio y encuestas de satisfacción dirigidas a padres y alumnos para medir la efectividad de las mejoras implementadas. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación cada seis meses del avance en la implementación y efectividad del servicio de transporte escolar Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual para ajustar la estrategia según los resultados obtenidos y las necesidades emergentes, incluyendo la evaluación de la normativa y su adaptación conforme a la evolución de las necesidades del servicio.										
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)										
	PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035		
	Inversión	AYU 70	3,00		0,60	0,60	0,60	0,60	0,60		
		CAB 70	7,00		1,40	1,40	1,40	1,40	1,40		
CAC 71											
CAC 70											
AGE 71											
Gasto Corriente	AYU 20										
	CAB 20										
	CAC 21	75,00		15,00	15,00	15,00	15,00	15,00			
	CAC 20										
	AGE 21										
TOTAL	AGE 20										
		85,00		17,00	17,00	17,00	17,00	17,00			

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.10	Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es establecer un marco regulatorio dinámico para la concesión, gestión y ajuste continuo de las autorizaciones de taxis y VTC en Tenerife, asegurando que estas operaciones contribuyan a la sostenibilidad ambiental, la reducción de la congestión vial y la gestión eficiente del espacio público. La actuación se centra en la creación de nuevas autorizaciones y su adaptación en respuesta a las condiciones ambientales y de tráfico, integrándose con las infraestructuras de monitoreo y gestión de datos ya previstas en el PIMSIT. Todo ello de acuerdo con la entrada en vigor del DECRETO ley 6/2024, de 31 de julio, de modificación urgente de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias		
	1.Establecimiento de Criterios Objetivos para Nuevas Autorizaciones Desarrollo de Criterios Medioambientales: Definir y aplicar límites estrictos para la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), así como otros contaminantes atmosféricos como óxidos de nitrógeno (NOx), partículas en suspensión (PM) y compuestos orgánicos volátiles (COV). Los límites se aplicarán a las nuevas autorizaciones, promoviendo la adopción de vehículos que cumplan con estos estándares. Gestión de la Capacidad de Carga y Espacio Público: Realizar estudios detallados sobre la capacidad de carga de la infraestructura vial y urbana para determinar el número óptimo de autorizaciones de taxis y VTC, con especial atención a áreas con alta densidad de tráfico. 2.Implementación de un Sistema de Monitoreo Integrado. Monitoreo Integrado con Infraestructuras Existentes: Integrar el monitoreo de las condiciones ambientales y de tráfico en la red insular de sensores IoT, los gemelos digitales para la monitorización de la movilidad y el Sistema de Data sharing (EDIM) ya previstos en el PIMSIT. Este enfoque garantizará que los datos recolectados sean utilizados de manera efectiva para ajustar las autorizaciones de taxis y VTC en tiempo real. Ajustes Dinámicos de Autorizaciones Basados en Datos Compartidos: Utilizar la información proporcionada por los sistemas integrados de monitoreo para modificar o suspender temporalmente autorizaciones en respuesta a cambios en la calidad del aire o aumento en la congestión, especialmente en áreas críticas. 3.Restricciones y Sanciones Restricciones de Operación en Áreas Críticas: Imponer restricciones de operación en áreas con alta congestión o problemas ambientales, limitando la circulación de taxis y VTC en zonas sensibles o durante periodos de alta demanda. Régimen de Sanciones: Desarrollar y aplicar un régimen de sanciones para los operadores que incumplan con los criterios establecidos o que contribuyan negativamente a las condiciones ambientales y de tráfico. 4.Coordinación Interinstitucional y Participación Colaboración con Ayuntamientos y Gobierno de Canarias: Establecer un marco de colaboración con los ayuntamientos y el Gobierno de Canarias para asegurar una regulación coherente y alineada con las políticas regionales de movilidad y medioambiente. Participación del Sector: Involucrar a los operadores de taxis y VTC en la planificación y ajustes de las normativas, asegurando que las nuevas regulaciones sean realistas y aplicables.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Reducción de la Contaminación y Congestión: La actuación permitirá controlar de manera efectiva las emisiones de GEI y otros contaminantes atmosféricos, así como la congestión vial, ajustando el número y tipo de autorizaciones en función de las condiciones reales, contribuyendo a un entorno más limpio y una movilidad más fluida. Flexibilidad y Adaptabilidad: La gestión dinámica de las autorizaciones, integrada con las infraestructuras de monitoreo y gestión de datos del PIMSIT, permitirá una respuesta rápida a cambios en las condiciones ambientales y de tráfico, asegurando que las políticas se mantengan efectivas y relevantes a lo largo del tiempo.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con Políticas Medioambientales y de Movilidad: La actuación se alinea con las estrategias de descarbonización, mejora de la calidad del aire (incluyendo la reducción de NOx, PM y COV), y reducción de la congestión vial, complementando otras medidas del PIMSIT y las políticas regionales. Integración con otras Actuaciones del PIMSIT: Esta regulación se complementa y se integra directamente con la red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico, la creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad y el Sistema de Data sharing (EDIM) para una movilidad sostenible, facilitando una gestión basada en datos precisos y en tiempo real.		

Condicionamientos de ejecución	Regulación para Implementar el Sistema de Monitoreo y Ajustes Dinámicos: Será necesario desarrollar una regulación específica que permita la implementación del sistema de monitoreo integrado y los ajustes dinámicos de autorizaciones. Esta regulación deberá establecer claramente los criterios, procedimientos y responsabilidades para la recolección de datos, la evaluación de condiciones ambientales y de tráfico, y la toma de decisiones sobre la concesión y modificación de autorizaciones. Resistencia del Sector: La posible resistencia de los operadores ante nuevas regulaciones y restricciones deberá ser manejada mediante estrategias de comunicación y compensación adecuadas.							
	Corto Plazo			2026 - 2027				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	CAB	CAC	CAC/AYUNT	OPER	OPER			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	10	7	8	2	7,06		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	1	0	8	6	3,75			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	6	6	6	8	6,50			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
	3	4	3	6,67				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de nuevas autorizaciones concedidas según los criterios establecidos. Reducción de emisiones de GEI, NOx, PM y COV, y mejora de la calidad del aire en las áreas reguladas. Impacto en la congestión vial y la movilidad general en las zonas de alta demanda. Mecanismos de Evaluación: Informes semestrales sobre el impacto de las nuevas autorizaciones en el ambiente y el tráfico. Evaluación anual para ajustar las políticas y mecanismos de monitoreo según los resultados obtenidos.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	1,20		1,20				
	CAB 70	1,20		1,20				
	CAC 71							
	CAC 70	1,20		1,20				
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		3,60		3,60				

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.11	Gestión de Autorizaciones de Larga Duración en el Sector del Taxi y VTC		
Problema u objetivo planteado	Gestionar de manera equitativa y eficiente las autorizaciones existentes de larga duración en el sector del taxi y VTC, facilitando su adaptación a los nuevos criterios medioambientales, de congestión vial y de gestión del espacio público. Esta actuación se enfoca en las autorizaciones existentes, especialmente aquellas que llevan operando por largo tiempo, asegurando que estas se alineen con los nuevos estándares sin comprometer la viabilidad económica de los operadores.		
	1. Revisión y Adaptación de Autorizaciones Existentes Evaluación de Cumplimiento con Nuevos Criterios: Realizar una evaluación exhaustiva de las autorizaciones de larga duración para determinar su cumplimiento con los nuevos criterios medioambientales y de gestión del tráfico. Esto incluirá la verificación de emisiones de contaminantes (GEI, NOx, PM, COV) y la evaluación de su impacto en la congestión vial y el uso del espacio público. Propuesta de Ajustes y Actualizaciones: Con base en los resultados de la evaluación, desarrollar un plan de ajuste o actualización de las autorizaciones para asegurar que se alineen con las normativas actuales. Esto podría incluir la reducción del número de autorizaciones, la modificación de los términos de operación, o la obligación de actualizar las flotas a vehículos más sostenibles. 2.Programas de Renovación y Sustitución de Flotas Establecimiento de Incentivos para la Modernización: Implementar programas de incentivos financieros o fiscales para que los titulares de autorizaciones de larga duración puedan renovar sus flotas con vehículos que cumplan con los nuevos criterios ambientales y de eficiencia. Los incentivos podrían incluir subvenciones directas, exenciones fiscales, o acceso a financiación preferente. Plazos de Transición: Establecer plazos de transición claros durante los cuales los operadores con autorizaciones de larga duración deberán cumplir con los requisitos de modernización, proporcionando apoyo y recursos para facilitar este proceso. 3.Compensaciones y Reasignación de Autorizaciones Sistema de Compensación para Operadores Afectados: Desarrollar un sistema de compensación para aquellos operadores cuyas autorizaciones sean reducidas o eliminadas debido a la imposibilidad de cumplir con los nuevos criterios. Las compensaciones podrían incluir recompra de licencias, compensación económica por pérdida de valor, o alternativas operativas en otras áreas. Reasignación Prioritaria de Autorizaciones: Establecer un proceso de reasignación de autorizaciones que priorice a los operadores que se adapten rápidamente a los nuevos estándares, garantizando que aquellos que inviertan en sostenibilidad y eficiencia puedan continuar operando. 4.Flexibilidades y Excepciones Ofrecimiento de Excepciones Temporales: Proporcionar excepciones temporales o flexibilidad en la aplicación de los nuevos criterios para operadores con licencias de larga duración, especialmente en áreas rurales o donde la modernización inmediata sea económicamente inviable. Evaluación Casuística: Evaluar cada caso de manera individual para determinar si se justifica mantener ciertas autorizaciones sin cambios, basándose en factores como la antigüedad de la licencia, la viabilidad económica y el impacto en la comunidad local.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Transición Justa y Ordenada: La actuación facilita una transición equitativa para los operadores de larga duración, asegurando que puedan adaptarse a los nuevos estándares sin comprometer su viabilidad económica, y promoviendo una modernización progresiva del sector. Reducción del Impacto Ambiental y Mejora en la Gestión del Tráfico: Al adaptar las autorizaciones a los nuevos criterios, se espera una reducción significativa en las emisiones de contaminantes y una mejora en la gestión del tráfico, contribuyendo a una movilidad más sostenible y eficiente en la isla.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con Programas de Modernización de Flotas: Esta actuación se complementa con otros programas del PIMSIT orientados a la modernización de flotas y la reducción de emisiones, asegurando una coherencia en las políticas de movilidad sostenible. Integración con Políticas de Movilidad y Medioambiente: Se alinea con las estrategias regionales y locales de movilidad sostenible y protección del medio ambiente, contribuyendo a la consecución de objetivos comunes en reducción de emisiones y mejora de la calidad del aire.		

Condicionamientos de ejecución	Regulación para la Implementación de la Gestión de Autorizaciones (Coordinación Cabildo-Ayuntamientos): Será necesario desarrollar una regulación específica que establezca los criterios y procedimientos para la revisión, actualización, y reasignación de autorizaciones de larga duración. Esta regulación deberá coordinarse entre el Cabildo de Tenerife y los ayuntamientos, asegurando una aplicación coherente y efectiva en toda la isla. Resistencia del Sector: Es probable que haya resistencia por parte de los operadores afectados, especialmente aquellos que no puedan adaptarse fácilmente a los nuevos criterios. Será crucial gestionar esta resistencia mediante comunicación efectiva, negociación y, cuando sea necesario, compensaciones adecuadas.							
	Corto - Medio Plazo			2026 - 2031				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	AYUNT/CAB							
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	9	10	7	8	9	8,83		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	1	0	8	6		3,75		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	6	4	5	5		5,00		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	2	1			4,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de autorizaciones de larga duración revisadas y adaptadas. Proporción de flotas modernizadas en relación con las autorizaciones antiguas. Impacto en la reducción de emisiones y mejora en la gestión del tráfico. Mecanismos de Evaluación: Informes anuales sobre el progreso de la adaptación de las autorizaciones. Evaluación anual para ajustar las políticas de modernización y compensación según los resultados obtenidos.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	3,00		1,00	1,00	1,00		
	CAB 70	3,40		1,40	1,00	1,00		
	CAC 71							
	CAC 70	3,00		1,00	1,00	1,00		
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		9,40		3,40	3,00	3,00		

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.12	Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es integrar de manera efectiva los servicios de taxi y VTC en el sistema multimodal de transporte de Tenerife, conforme al modelo de ordenación seleccionado. Esto implica no solo posible su rol en el transporte a la demanda, sino también su integración con otros modos de transporte público, como guaguas, tranvías, y servicios de movilidad compartida, con el fin de mejorar la eficiencia, accesibilidad y sostenibilidad del transporte en la isla.		
	1.Conectividad y Coordinación del Servicio de Taxi con Otros Modos de Transporte Establecimiento de Puntos de Transferencia Multimodal: Crear y señalar puntos estratégicos de transferencia entre taxis, VTC y otros modos de transporte público (guaguas, tranvía) en intercambiadores de transporte y estaciones clave. Asegurar que estos puntos de transferencia estén optimizados para permitir un cambio fluido y eficiente entre modos, facilitando la movilidad de los usuarios. Integración de Horarios y Servicios: Coordinar los horarios de operación de taxis y VTC con otros servicios de transporte público para minimizar tiempos de espera y mejorar la conectividad, especialmente en áreas con baja cobertura de transporte público regular. Promover la interoperabilidad tarifaria, donde los usuarios puedan utilizar una única tarjeta o aplicación para pagar tanto el taxi, VTC como otros modos de transporte público. 2: Desarrollo de Plataformas Digitales de Coordinación Creación de una Plataforma Integrada de Movilidad (MaaS): Incorporar el servicio de taxi y VTC en la Plataforma Integrada de Movilidad como Servicio (MaaS) del PIMSIT, permitiendo a los usuarios planificar, reservar y pagar por viajes multimodales que incluyan taxis y VTC. Facilitar la integración en apps móviles que ya agregan opciones de transporte, permitiendo itinerarios multimodales. Desarrollo de Funcionalidades de Coordinación Dinámica: Implementar herramientas digitales que permitan a los usuarios coordinar viajes en tiempo real, optimizando rutas y tiempos según la disponibilidad de taxis y otros servicios de transporte. Establecer mecanismos de comunicación en tiempo real entre operadores de taxis y centros de control de transporte público para gestionar mejor las demandas fluctuantes. 3. Fomento del Taxi y VTC como Parte de la Movilidad Sostenible Promoción del Taxi y VTC Eléctrico y Sostenible: Promover la adopción de taxis y VTC eléctricos o de bajas emisiones como parte de la estrategia de movilidad sostenible, integrando estos vehículos en zonas de bajas emisiones y áreas urbanas congestionadas. Ofrecer incentivos a los operadores de taxi para que adopten vehículos más sostenibles, alineando estos esfuerzos con las políticas de reducción de emisiones. Taxi y VTC como Complemento en Zonas Rurales y Horas Valle: Fortalecer el rol del taxi y VTC en zonas rurales y durante horas valle como complemento esencial a la red de transporte público, asegurando acceso continuo a opciones de movilidad en estas áreas. Eventos especiales: Integrar el servicio de taxi y VTC en los planes de movilidad para eventos especiales o situaciones de alta demanda, utilizando taxis como refuerzo temporal de la red de transporte público. 4. Colaboración y Formación de Operadores de Taxi y VTC Capacitación para la Integración Multimodal: Fomentar acuerdos de colaboración entre operadores de taxis, empresas de transporte público y autoridades de transporte para asegurar una integración efectiva y continua., con la necesaria formación a los operadores de taxi y VTC.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la Movilidad y Accesibilidad: La integración de taxis y VTC en el sistema multimodal permite mejorar la conectividad entre diferentes modos de transporte, facilitando el acceso de los usuarios a diversas opciones de movilidad, especialmente en zonas de baja cobertura o en horarios no habituales. Aumento de la Eficiencia del Transporte: Al coordinar los servicios de taxi y VTC con otros modos de transporte, se optimiza el uso de recursos y se reducen tiempos de espera, mejorando la eficiencia general del sistema de transporte de la isla. Fomento de la Movilidad Sostenible: Promueve el uso de taxis y VTC eléctricos y sostenibles, contribuyendo a los objetivos de reducción de emisiones y mejora de la calidad del aire en Tenerife.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Plataforma MaaS y Sistemas Digitales del PIMSIT: La actuación se integra directamente con la Plataforma Integrada de Movilidad (MaaS) y otros sistemas digitales previstos en el PIMSIT, como la red de sensores IoT y el Sistema de Data sharing, facilitando la coordinación y el control en tiempo real. Complementariedad con Políticas de Reducción de Emisiones: Esta actuación complementa los esfuerzos del PIMSIT para promover la movilidad eléctrica y la reducción de emisiones en el sector del transporte, alineándose con las estrategias regionales de descarbonización.		

Condicionamientos de ejecución		Coordinación entre Ayuntamientos, Cabildo y Operadores: Es crucial establecer una coordinación efectiva entre los ayuntamientos, el Cabildo y los operadores de taxi y VTC para implementar los puntos de transferencia, la integración tarifaria y las plataformas digitales. Regulación para la Integración Multimodal: Será necesario desarrollar o ajustar la normativa existente para permitir la interoperabilidad entre el servicio de taxi y VTC con otros modos de transporte, así como para regular los incentivos y las condiciones de operación de vehículos eléctricos y sostenibles.						
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)		Largo Plazo				2032 - 2035		
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)		R	A		C	S	I	
		CONS	CAB		AYUNT	TAXIS/VTC	CAC	
Valoración de riesgos		Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)	
		8	8	6	5	6	6,89	
Valoración de impactos		Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)	
		7	7	7	5		6,50	
Consecución objetivos generales		Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)	
		8	8	8	9		8,25	
Viabilidad		Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)	
		4	2	3			6,00	
Seguimiento y Evaluación		Indicadores de Seguimiento: Número de puntos de transferencia multimodal implementados. Porcentaje de taxis integrados en la Plataforma MaaS. Reducción en tiempos de espera y mejora en la conectividad multimodal. Incremento en el uso de taxis eléctricos o de bajas emisiones. Mecanismos de Evaluación: Evaluación anual del impacto en la eficiencia del sistema de transporte y en la reducción de emisiones.						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	2,80					1,40	1,40
	CAB 70	2,80					1,40	1,40
	CAC 71							
	CAC 70	2,80					1,40	1,40
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		8,40					4,20	4,20

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.13	Reordenación de las red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana		
Problema u objetivo planteado	La actuación tiene como objetivo la reorganización de la red de guaguas en el área metropolitana de Tenerife, que incluye los municipios de Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de La Laguna, y áreas aledañas. Se busca adaptar el servicio a la demanda actual y futura, aumentando la oferta urbana diaria de transporte a 23.000 vehículos por kilómetro (excluyendo la oferta tranviaria) y mejorando la frecuencia, eficiencia, y la intermodalidad con otros modos de transporte, como el tranvía, bicicletas públicas, y el transporte a la demanda. El nuevo esquema debe complementar la red tranviaria, garantizando un sistema integral de transporte público en la zona y abarcar las líneas metropolitanas, aunque el coste de ésta última esté contemplado en la actuación "Reorganización de un Nuevo Esquema Insular de Oferta de Guaguas y Transporte a la Demanda"		
	1.Análisis de Demanda y Optimización de Rutas: Realización de un análisis exhaustivo de los patrones de movilidad actuales y futuros en el área metropolitana para identificar los puntos clave de demanda y ajustar la oferta de transporte. Optimización de rutas para garantizar que las líneas de guaguas se adapten a la distribución demográfica y a los cambios en la actividad urbana. Se priorizará la conectividad con zonas comerciales, residenciales y centros educativos. Mejora de la frecuencia en las líneas troncales con mayor demanda y ajuste de la cobertura en las áreas de baja densidad poblacional. 2.Integración con la Red de Tranvía y Otros Medios de Transporte: El sistema de guaguas debe estar completamente coordinado con la red de tranvía de Metrotenerife, asegurando que las líneas de guaguas funcionen como complemento del servicio tranviario, evitando duplicidades en las rutas y facilitando la intermodalidad. Se facilitará el acceso a bicicletas compartidas y otros modos de transporte sostenible mediante la instalación de puntos de interconexión y el uso de una tarifa integrada que cubra el transporte público, bicicletas y otros modos de movilidad. 3.Actualización de Convenios entre Cabildo, TITSA y Municipios: Se procederá a la actualización de los convenios de colaboración entre el Cabildo de Tenerife, TITSA (como operador de transporte público) y los municipios de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna. Estos convenios definirán las responsabilidades financieras y operativas de cada parte en la reordenación de la red de transporte público. El convenio incluirá aspectos como la financiación de infraestructuras, la integración tarifaria, y la implementación de tecnologías de seguimiento y gestión en tiempo real, asegurando la sostenibilidad a largo plazo del servicio. 4.Reducción de los Tiempos de Espera y Mejora de la Intermodalidad: Se reducirá el tiempo de espera en las principales líneas de guaguas, mejorando la experiencia del usuario y fomentando el uso del transporte público. Las líneas de guaguas serán rediseñadas para garantizar la intermodalidad con el tranvía, promoviendo la sincronización de horarios. En áreas más alejadas del núcleo urbano, se implementará un sistema de transporte a la demanda para asegurar una cobertura más eficiente, adaptando las rutas a la demanda variable. 5. Mejora de Infraestructuras y Modernización del Servicio: Modernización de las infraestructuras de transporte, incluidas las paradas de guaguas, que estarán equipadas con sistemas de información en tiempo real. Creación de intercambiadores en puntos estratégicos del área metropolitana, facilitando los trasbordos entre guaguas, tranvía y otros modos de transporte. 6. Incorporación de Tecnologías de Gestión y Monitoreo: Integración con la Plataforma Integrada y Centralizada de Viajes (MaaS) para que los usuarios puedan planificar y pagar sus desplazamientos a través de una única plataforma digital.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la Frecuencia y Eficiencia: Se espera una mejora considerable en la frecuencia de las líneas de guaguas, con tiempos de espera reducidos en las rutas troncales que cubren las áreas de mayor demanda. Optimización de la Intermodalidad: La integración con otros modos de transporte, especialmente el tranvía y las bicicletas públicas, facilitará la intermodalidad, permitiendo a los usuarios cambiar fácilmente entre diferentes modos de transporte en el área metropolitana. Reducción del Tráfico Vehicular y Emisiones: Al fomentar el uso del transporte público a través de la optimización de rutas, mejora de la frecuencia, e integración tarifaria, se espera una reducción del uso de vehículos privados, contribuyendo a la reducción de las emisiones de carbono y la descongestión de las áreas urbanas más afectadas. Incremento de la Satisfacción del Usuario: La incorporación de tecnologías avanzadas, como la información en tiempo real y las plataformas digitales, mejorará la experiencia del usuario, permitiendo un servicio más accesible y eficiente.		
Complementariedades y sinergias	Plataforma Integrada y Centralizada de Viajes (MaaS): La integración del sistema de guaguas con la Plataforma MaaS permitirá a los usuarios planificar viajes intermodales, acceder a información en tiempo real y utilizar tarifas integradas, facilitando el cambio entre modos de transporte (guaguas, tranvía, bicicletas). Reorganización de un Nuevo Esquema Insular de Oferta de Guaguas y Transporte a la Demanda: La actuación complementa el nuevo esquema insular de oferta de guaguas, asegurando la conectividad urbana y suburbana (metropolitana) con insular dentro del sistema jerarquizado propuesto. Gestión Dinámica del Tráfico en Principales Puntos de Congestión Municipal: Esta actuación se coordinará con los sistemas de gestión dinámica del tráfico en los puntos de mayor congestión en Santa Cruz y La Laguna, optimizando la circulación de las guaguas y mejorando la eficiencia del transporte público en las zonas urbanas más afectadas por la congestión vehicular.		

Condicionamientos de ejecución	Coordinación con TITSA, Metrotenerife y Municipios: La reorganización dependerá de la coordinación entre TITSA, Metrotenerife, y los municipios de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna. La actualización de los convenios entre estas partes será crucial para definir responsabilidades financieras y operativas. Financiación Adecuada: La implementación de esta actuación requerirá la movilización de fondos para la modernización de infraestructuras, la adquisición de nuevas flotas de guaguas y la digitalización del sistema de transporte.										
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo					2026 - 2035					
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I		
	AYUNT		CONS		OPER		CAB		USUAR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
	8	7		6		8		8		7,39	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	8	8		9		8				8,25	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	9	10		9		9				9,25	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
	4	4		4						8,00	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Frecuencia del Servicio: Monitoreo del incremento de la frecuencia de las guaguas en las líneas troncales y suburbanas. Satisfacción del Usuario: Encuestas periódicas para medir la satisfacción de los usuarios con la frecuencia, intermodalidad y cobertura del servicio de guaguas. Adopción de la Plataforma MaaS: Número de usuarios que utilizan la plataforma integrada para planificar y pagar sus desplazamientos multimodales. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Elaboración de informes cada seis meses que detallen el progreso en la reordenación de la red de guaguas, la mejora de la intermodalidad y la satisfacción de los usuarios. Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual del impacto de la reordenación en la movilidad urbana, la reducción de emisiones y la eficiencia del sistema de transporte público, con ajustes a la estrategia según los resultados obtenidos.										
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)											
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035			
Inversión	AYU 70										
	CAB 70										
	CAC 71										
	CAC 70										
	AGE 71										
	AGE 70										
Gasto Corriente	AYU 20	140,00		28,00	28,00	28,00	28,00	28,00			
	CAB 20										
	CAC 21										
	CAC 20										
	AGE 21										
	AGE 20										
TOTAL		140,00		28,00	28,00	28,00	28,00	28,00			

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo	CLAVE	MPTC
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.14	Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi		
Problema u objetivo planteado	La prestación del servicio de taxi en áreas sensibles, como los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Los Cristianos, y los aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur requiere una actuación especial durante picos de alta afluencia de pasajeros debido a la llegada masiva de cruceros y vuelos. Estos eventos generan problemas de congestión, largas colas, tiempos de espera excesivos y deficiencias en la capacidad de respuesta de los taxis. El objetivo de esta actuación es mejorar la gestión y organización del servicio de taxis en estos puntos estratégicos, optimizando el flujo de pasajeros, reduciendo los tiempos de espera y mejorando la experiencia de los usuarios del transporte, especialmente en situaciones de alta demanda.		
Contenido detallado de la actuación	1. Análisis de Demanda y Picos de Afluencia: Realización de estudios sobre los horarios y días de mayor afluencia de vuelos en los aeropuertos y la llegada de cruceros a los puertos. Identificación de picos de demanda y planificación de un sistema dinámico para la asignación de taxis en función de la llegada de pasajeros. Estudio del comportamiento de la demanda de taxis en puertos y aeropuertos, considerando la interacción de pasajeros locales, turistas y usuarios de transporte a la demanda. 2.Sistema Dinámico de Asignación y Refuerzo de Flota: Implementación de un sistema de asignación y refuerzo temporal de taxis en días y horas de alta demanda, gestionado o supervisado por el CIMT o el Ayuntamiento donde se ubique la infraestructura, para atender de manera eficiente el volumen de pasajeros en aeropuertos y puertos y Coordinación con las asociaciones de taxistas para garantizar la disponibilidad de un mayor número de taxis durante los picos de demanda, como los días de llegada de múltiples cruceros o el incremento en la frecuencia de vuelos. 3.Gestión de Áreas de Recogida y Señalización: Reorganización y mejora de las áreas de recogida de taxis en los puertos y aeropuertos, asegurando que las zonas de espera y recogida estén claramente señalizadas y optimizadas para evitar la congestión y garantizar el flujo continuo de vehículos y Establecimiento de áreas de recogida diferenciadas para pasajeros con reservas previas y pasajeros que solicitan taxis en el momento, para mejorar la eficiencia y reducir el caos en los puntos de recogida. 4.Sistemas de Preasignación y Reservas de Taxis: Desarrollo de un sistema de reserva de taxis mediante plataformas digitales, permitiendo a los pasajeros reservar taxis con antelación o acceder a taxis designados para recoger pasajeros en las terminales de puertos y aeropuertos. 5.Capacitación de los Conductores y Mejora de la Atención al Cliente: Formación específica para los taxistas que operan en las zonas de puertos y aeropuertos, enfocada en el manejo de pasajeros internacionales, mejora en la atención al cliente, manejo de idiomas 6.Tecnología y Tarifas Claras: Implementación de un sistema de tarifas claramente visibles y comunicadas a los pasajeros y equipar los taxis con tecnología avanzada que permita el monitoreo en tiempo real de la flota, facilitando la asignación dinámica de taxis en función de la demanda y el tráfico en las áreas de recogida. 7.Integración del Taxi con la Movilidad Multimodal: Promover la integración del servicio de taxis con otros modos de transporte, como las guaguas y los tranvías, en los principales nodos de transporte (intercambiadores y estaciones), asegurando un sistema de movilidad fluido y multimodal 8.Colaboración con Autoridades Portuarias y Aeroportuarias: Establecer un sistema de coordinación directa con las autoridades portuarias y aeroportuarias para prever la llegada de vuelos y cruceros, permitiendo ajustar la asignación de taxis de manera anticipada. Colaborar para asegurar la difusión de información sobre el servicio de taxis a los pasajeros, tanto en terminales de cruceros como en las áreas de llegada de vuelos, utilizando plataformas digitales, aplicaciones móviles y señalización física.		
Capacidad resolutive	Reducción de los Tiempos de Espera: La coordinación dinámica entre los servicios de taxi y la demanda de pasajeros en puertos y aeropuertos garantizará una reducción significativa de los tiempos de espera para los usuarios. Mejora en la Experiencia del Usuario: La mejora de las áreas de recogida, la capacitación de los taxistas y la integración de tecnología mejorarán la experiencia de los turistas y usuarios locales, contribuyendo a una percepción positiva del servicio de taxi en la isla. Aumento de la Eficiencia Operativa: La asignación dinámica de taxis y el uso de plataformas de preasignación permitirá un uso más eficiente de la flota, reduciendo la congestión y optimizando la disponibilidad de taxis en momentos de alta demanda.		
Complementariedades y sinergias	Coordinación con Autoridades Portuarias y Aeroportuarias: Esta actuación se complementa con una estrecha colaboración entre las autoridades de transporte, portuarias y aeroportuarias, mejorando la gestión del flujo de pasajeros y garantizando la disponibilidad de taxis durante los momentos de mayor demanda. Eficiencia energética: El uso de taxis eléctricos o híbridos en los puertos y aeropuertos se alinea con las políticas de movilidad sostenible de Tenerife, contribuyendo a la reducción de emisiones y la mejora de la calidad del aire en las zonas sensibles de alta demanda.		

Condicionamientos de ejecución	Inversión en Tecnologías de Gestión y Monitoreo: La implementación de un sistema dinámico de asignación de taxis y plataformas de preasignación requiere una inversión significativa en tecnologías de gestión, incluidas aplicaciones móviles y sistemas de monitoreo en tiempo real. Resistencia al Cambio: La introducción de nuevas tecnologías y sistemas de preasignación puede generar resistencia entre los taxistas. Será fundamental asegurar una comunicación efectiva sobre los beneficios del sistema y la capacitación necesaria para su implementación. Regulación de la Asignación Dinámica de Taxis: Se deberá actualizar la normativa local para permitir la gestión dinámica y flexible de taxis en función de la demanda en puertos y aeropuertos, garantizando que los vehículos autorizados puedan operar de manera eficiente en momentos de alta demanda.							
	Corto - Medio Plazo			2026 - 2029				
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)								
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAB	AYUNT		OPER	CONS	AENA, APORT, CAC		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	9	9	4	5	7,33		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	9	9	8	5		7,75		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	7	9	10		8,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	3	4			7,33		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción en los tiempos de espera de los pasajeros en aeropuertos y puertos durante los días de alta afluencia. Aumento en la satisfacción de los pasajeros con respecto al servicio de taxi. Incremento en la disponibilidad de taxis durante los picos de demanda, como los días de llegada de cruceros o vuelos internacionales. Mecanismos de Evaluación: Evaluación semestral de la efectividad de las medidas implementadas en puertos y aeropuertos. Informes anuales sobre la reducción de tiempos de espera y mejora en la gestión operativa del servicio de taxi en las áreas de mayor afluencia de pasajeros.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	0,100		0,100				
	CAB 70	0,600		0,500	0,100			
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		0,700		0,600	0,100			

6.6 Programa: Control y Regulación del Vehículo Privado

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

Tabla 6 Actuaciones del Programa CRVP

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

Fuente: *Elaboración propia*

A continuación, se presentan las fichas correspondientes a cada actuación:

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Control y Regulación del Vehículo Privado	CLAVE	CRVP
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.01	Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares		
Problema u objetivo planteado	Implementar sistemas de <i>Ramp metering</i> en las zonas críticas de los corredores insulares de Tenerife, específicamente en las autopistas TF-1 y TF-5, como una medida de corto plazo para mejorar la fluidez del tráfico, reducir la congestión en los accesos a las autopistas y aumentar la seguridad vial mientras se desarrollan otras actuaciones infraestructurales a largo plazo. A largo plazo, el ramp metering continuará siendo una herramienta de gestión útil para optimizar el tráfico en los corredores insulares		
	1. Identificación de Zonas Críticas: Especialmente en la TF-1 y TF-5, especialmente en el corredor entre La Orotova y la zona metropolitana las áreas turísticas del sur, como Adeje y Arona, donde se observa una alta congestión en las horas punta. 2. Diseño e Instalación del Sistema de Ramp Metering: Tecnología de Semáforos de Control: Instalación de semáforos de control en las rampas de acceso a las autopistas identificadas, que regulen el ingreso de vehículos en función del flujo de tráfico para evitar la saturación de la vía principal. Sensores de Tráfico y Monitoreo en Tiempo Real: Implementación de sensores de tráfico que recopilen datos en tiempo real sobre la densidad del tráfico, velocidad media y condiciones de la carretera. Estos datos se utilizarán para ajustar dinámicamente el ramp metering, optimizando el flujo vehicular y minimizando la congestión. Señalización Adecuada: Instalación de señalización clara y visible en las rampas de acceso y a lo largo de los corredores insulares, indicando la presencia del ramp metering y proporcionando instrucciones sobre su uso. 3. Coordinación con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): Integración del sistema de ramp metering con el SIGT de la isla, facilitando la toma de decisiones en tiempo real para mejorar la fluidez del tráfico, y ajuste automáticamente según las condiciones del tráfico, como horas punta, emergencias o condiciones meteorológicas adversas. 4. Comunicación y Sensibilización a los Conductores: Desarrollo de campañas informativas para educar a los conductores sobre el funcionamiento del ramp metering y sus beneficios, incluyendo la reducción del tiempo de viaje y la mejora de la seguridad vial. 5. Coordinación Institucional: Coordinación con el Gobierno de Canarias para asegurar que la implementación del ramp metering esté alineada con las políticas regionales de movilidad y proyectos de infraestructura vial. Integración con Otras Actuaciones de Movilidad: Asegurar la coherencia del ramp metering con otras actuaciones en los corredores insulares, como la gestión de intersecciones, la creación de carriles BUS-VAO		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Optimización del Flujo Vehicular: La implementación del ramp metering permitirá una mejor gestión del flujo vehicular en los corredores insulares, disminuyendo la congestión y mejorando la eficiencia del sistema vial. Mejora de la Seguridad Vial: Al regular el acceso a las autopistas, el ramp metering reducirá la probabilidad de accidentes causados por cambios bruscos de velocidad y maniobras peligrosas en las rampas de entrada. Medida de Corto Plazo con Beneficios a Largo Plazo: Aunque es una medida inmediata, el ramp metering continuará siendo una opción de gestión útil y eficiente para la regulación del tráfico, incluso después de la ejecución de proyectos infraestructurales a largo plazo.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con el SIGT y la Red de Sensores IoT: El ramp metering se complementa con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT) y la Red de Sensores IoT, que proporcionarán datos en tiempo real para ajustar dinámicamente el sistema, mejorando la eficacia general del control del tráfico en la isla. Coordinación con Proyectos de Infraestructura Vial a Largo Plazo: El ramp metering servirá como una medida inmediata para aliviar la congestión mientras se ejecutan proyectos de infraestructura vial más complejos y a largo plazo en los corredores insulares. A largo plazo, seguirá siendo una herramienta útil para la gestión del tráfico.		

Condicionamientos de ejecución	Marco Legal y Regulaciones: La implementación del ramp metering debe cumplir con las normativas de tráfico y seguridad vial Cooperación Multisectorial: La actuación requiere la colaboración entre el Cabildo de Tenerife, el Gobierno de Canarias, y las autoridades de tráfico, así como con empresas de tecnología y gestión de tráfico.								
	Corto Plazo			2026 - 2027					
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I				
	CAB	CAB	CAC	CAC	AYUNT				
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)			
	4	5	5	5	5	4,78			
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	5	1	9	8		5,75			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	6	7	7	7		6,75			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)			
	4	4	4			8,00			
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción del Tiempo de Espera en Rampas de Acceso: Monitoreo del tiempo de espera en las rampas de acceso antes y después de la implementación del ramp metering. Mejora de la Fluidez del Tráfico: Evaluación de la mejora en la fluidez del tráfico en los tramos críticos de las autopistas TF-1 y TF-5. Reducción de Accidentes: Seguimiento del número de accidentes en las zonas donde se implementa el ramp metering, comparando los datos antes y después de la actuación. Mecanismos de Evaluación: Revisión Trimestral del Sistema: Evaluación continua del rendimiento del sistema de ramp metering, con ajustes en la programación y operación según los resultados obtenidos. Informe Anual de Impacto: Publicación de un informe anual que detalle el impacto del ramp metering en la reducción de la congestión y la mejora de la seguridad vial en los corredores insulares.								
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035	
	Inversión	AYU 70							
		CAB 70	4,20		4,20				
		CAC 71							
CAC 70									
AGE 71									
Gasto Corriente	AGE 70								
	AYU 20								
	CAB 20	0,90		0,90					
	CAC 21								
	CAC 20								
	AGE 21								
AGE 20									
TOTAL		5,10		5,10					

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Control y Regulación del Vehículo Privado	CLAVE	CRVP
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.02	Plan de Desincentivación de la Motorización y Renovación de Vehículos Antiguos		
Problema u objetivo planteado	Implementar un plan en Tenerife para reducir la motorización, particularmente en zonas bien conectadas con transporte público, desincentivando la adquisición de nuevos vehículos y fomentando la retirada de vehículos antiguos sin renovación. Este plan se alinearà con la Estrategia de Electrificación del Cabildo de Tenerife, la Estrategia Canaria de Acción Climática y el Pacto de las Alcaldías, promoviendo un cambio hacia una movilidad más sostenible sin perjudicar a quienes dependen del vehículo privado en áreas con menos opciones de transporte.		
	1.Identificación de Zonas Prioritarias: Zonas con Buen Acceso a Transporte Público: Identificación de áreas con acceso a una red de transporte público eficiente donde se enfocarán los esfuerzos para reducir la motorización y desincentivar la adquisición de nuevos vehículos. Zonas con Dependencia del Vehículo Privado: Determinación de áreas rurales o menos conectadas donde el vehículo privado sigue siendo una necesidad, asegurando que las medidas del plan no perjudiquen a estos residentes. 2.Incentivos para la Retirada de Vehículos sin Renovación: Incentivos Económicos para No Renovación: Ofrecimiento de incentivos económicos significativos para quienes decidan retirar sus vehículos antiguos sin adquirir uno nuevo. Bonificaciones en Movilidad Sostenible: Provisión de bonos y descuentos en servicios de movilidad alternativa, como bonos de transporte público, carsharing, o bicicletas eléctricas, dirigidos a personas que opten por no renovar su vehículo. 3.Desincentivos para la Adquisición de Nuevos Vehículos en Zonas Bien Conectadas: Aplicando impuestos locales más altos, mientras se mantienen tasas reducidas en áreas donde el transporte público es menos accesible. 4.Incentivos para la Renovación de Vehículos en Zonas Dependientes del Vehículo Privado: Incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones en zonas rurales o con menos opciones de transporte público y reducir la huella de carbono sin afectar negativamente la movilidad de los residentes. 5.Fomento del Uso del Transporte Público: Incentivos y campañas para promover el uso del transporte público en zonas bien conectadas, incluyendo tarifas reducidas, mejoras en la frecuencia de servicios y ampliación de la cobertura. 6. Colaboración y Coordinación Institucional: Colaboración con el Gobierno de Canarias, Ayuntamientos y el Cabildo: Integración del plan dentro de las políticas regionales y locales de movilidad sostenible, electrificación y acción climática. Alianzas con Empresas de Movilidad: Establecimiento de acuerdos con empresas de movilidad compartida y transporte público para ofrecer servicios accesibles y sostenibles en las zonas objetivo del plan. 7.Comunicación y Sensibilización:Campañas educativas para Creación de un servicio de asesoramiento que guíe a los residentes sobre las opciones para retirar sus vehículos, desincentivar la adquisición de nuevos, y aprovechar las alternativas de movilidad sostenible.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Reducción de la Dependencia del Vehículo Privado: Al desincentivar la adquisición de nuevos vehículos en zonas con buen acceso a transporte público y promover la retirada de vehículos sin renovación, el plan contribuirá significativamente a la reducción de la motorización en Tenerife. Fomento de la Movilidad Sostenible: La actuación apoyará una transición hacia modos de transporte más sostenibles, como el transporte público, la movilidad compartida y activa, especialmente en áreas urbanas y metropolitanas. Cumplimiento de los Compromisos del Pacto de las Alcaldías: El plan contribuirá directamente a los objetivos del Pacto de las Alcaldías, al reducir la cantidad de vehículos en circulación y mejorar la calidad del aire mediante la promoción de alternativas de movilidad sostenibles.		
Complementariedades y sinergias	Regulación de Aparcamientos y Uso del Vehículo: Alineado con las políticas que limiten la disponibilidad de aparcamiento y regulen el uso de vehículos privados en zonas con buena cobertura de transporte público, para desincentivar la adquisición de nuevos vehículos. Sinergia con la Estrategia de Electrificación del Cabildo y Alineación con la Estrategia Canaria de Acción Climática y Coherencia con el Pacto de las Alcaldías Sinergia con las acciones en favor de la Movilidad Compartida y Activa: Promoción de soluciones de movilidad compartida y activa (como carsharing, bicicletas y scooters eléctricos) en áreas urbanas para reducir la necesidad de vehículos privados. Desarrollo de Infraestructura de Apoyo para movilidad activa (carriles bici, estaciones de bicicletas eléctricas) y ampliación de la red de transporte público en zonas urbanas, para soportar la reducción de la motorización. Mejora de Infraestructura en Zonas Rurales: Inversión en infraestructura para vehículos eléctricos y ampliación de la cobertura de transporte público en zonas rurales para reducir la dependencia del vehículo privado a largo plazo.		

Condicionamientos de ejecución	Marco Legal y Regulaciones: La implementación del plan debe cumplir con la normativa vigente en materia de movilidad y medio ambiente, y ajustarse a las directrices establecidas por el Cabildo, el Gobierno de Canarias, y el Pacto de las Alcaldías. Cooperación Multisectorial: Requiere la colaboración entre el Cabildo, el Gobierno de Canarias, Ayuntamientos, y empresas de movilidad para asegurar la viabilidad y éxito del plan.										
	Corto - Medio Plazo					2026 - 2031					
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I		
	CAB		CAC		AYUNT		AYUNT		EMP		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
	9	8		6		5		9		7,78	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	7	1		8		8				6,00	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	7	9		9		9				8,50	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
	5	3		2						6,67	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de la Motorización en Zonas Urbanas: Monitoreo de la disminución en la tasa de motorización en áreas bien conectadas por transporte público. Incremento en el Uso de Transporte Público: Seguimiento del aumento en la adopción de transporte público y otras formas de movilidad sostenible. Impacto en la Calidad del Aire: Evaluación del impacto del plan en la reducción de emisiones contaminantes y mejora de la calidad del aire en las zonas objetivo. Mecanismos de Evaluación: Revisión semestral del Plan: Evaluación continua del progreso y efectividad del plan, con ajustes en los incentivos y desincentivos según los resultados obtenidos. Informe Anual de Movilidad Sostenible: Publicación de un informe anual que detalle el impacto del plan en la reducción de la motorización, mejora de la movilidad sostenible y calidad del aire en Tenerife.										
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)										
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035			
Inversión	AYU 70										
	CAB 70	8,00		4,00	2,00	2,00					
	CAC 71										
	CAC 70	8,00		4,00	2,00	2,00					
	AGE 71										
	AGE 70										
Gasto Corriente	AYU 20										
	CAB 20										
	CAC 21										
	CAC 20										
	AGE 21										
	AGE 20										
TOTAL		16,00		8,00	4,00	4,00					

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Control y Regulación del Vehículo Privado	CLAVE	CRVP
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.03	Plan de restricción de circulación en días de alta contaminación		
Problema u objetivo planteado	Implementar un plan de restricción de la circulación de vehículos en las principales carreteras interurbanas y vías de acceso a los núcleos urbanos más importantes (mayor IMD) de Tenerife durante días de alta contaminación. Este plan tiene como objetivo reducir la contaminación atmosférica en las áreas más afectadas, mejorar la calidad del aire y proteger la salud pública, enfocándose en la regulación del tráfico en las principales arterias que conectan las áreas urbanas con el resto de la isla.		
	1.Identificación de Zonas Sensibles y Tramos Críticos: 2. Criterios para la Activación del Plan: Umbrales de Contaminación: Establecimiento de umbrales específicos de calidad del aire que, al ser superados, activarían automáticamente las restricciones de circulación. Estos umbrales se basarán en parámetros como los niveles de dióxido de nitrógeno (NO2) y partículas en suspensión (PM10, PM2.5). Sistema de Alerta Temprana: Implementación de un sistema de alerta temprana que notifique a las autoridades y a la población sobre la activación del plan de restricciones, basado en las previsiones meteorológicas y los niveles de contaminación. 3.Medidas de Restricción de Circulación: Restricciones de Circulación: Restricciones temporales para vehículos privados en las vías interurbanas más afectadas Regulación del Tráfico de Carga: Restricciones específicas para el tráfico de vehículos pesados y de carga , con horarios limitados para la circulación de estos vehículos. Restricción para Vehículos Contaminantes: Prohibición temporal de circulación para vehículos más contaminantes (diesel, gasolina sin tecnologías de control de emisiones avanzadas), priorizando el uso de vehículos eléctricos y transporte público. Excepciones y Exenciones: Definición de exenciones para vehículos de emergencia, transporte público, vehículos eléctricos, y aquellos que transporten a personas con movilidad reducida o con necesidades especiales. 4.Fomento de Alternativas de Transporte: Refuerzo de las frecuencias de guaguas y tranvías en los días de restricción, ofreciendo servicios adicionales y tarifas reducidas para fomentar su uso. 5.Coordinación y Colaboración Institucional: Coordinación con el Gobierno de Canarias asegurando la integración con las políticas regionales de calidad del aire y con los Ayuntamientos en las vías de acceso a los núcleos urbanos 6.Comunicación y Sensibilización a la Población: Sistema de Comunicación en Tiempo Real: Implementación de un sistema de comunicación que informe a los ciudadanos en tiempo real sobre la activación del plan, las restricciones vigentes, y las alternativas de transporte disponibles. Campañas de Concienciación: para sensibilizar a la población.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la Calidad del Aire: La implementación de restricciones de circulación en días de alta contaminación en las principales carreteras interurbanas contribuirá a una reducción significativa de los niveles de contaminantes atmosféricos, mejorando la calidad del aire en las áreas urbanas y protegiendo la salud pública. Optimización del Tráfico en Zonas Críticas: Al gestionar el flujo vehicular en las vías de acceso a los núcleos urbanos más importantes, esta actuación asegurará una mejor fluidez del tráfico y reducirá la congestión en momentos críticos. Promoción de Alternativas Sostenibles: Las restricciones incentivarán el uso del transporte público y la movilidad compartida, promoviendo un cambio hacia modos de transporte más sostenibles en la isla.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Red de Sensores IoT: Utilización de los datos en tiempo real proporcionados por la Red de Sensores IoT para monitorear la calidad del aire en las carreteras interurbanas y evaluar la efectividad de las restricciones implementadas. Integración con el Sistema de Gestión de Tráfico: Coordinación con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT) para ajustar las restricciones de circulación en tiempo real y optimizar la fluidez del tráfico durante los episodios de alta contaminación.		

Condicionamientos de ejecución	Marco Legal y Regulaciones: La implementación del plan debe cumplir con la normativa vigente en materia de medio ambiente, tráfico y salud pública, asegurando que las restricciones sean proporcionales y estén justificadas. Cooperación Multisectorial: Se requiere una estrecha cooperación entre el Cabildo, el Gobierno de Canarias, y las fuerzas de seguridad para la implementación efectiva y el cumplimiento de las restricciones.										
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Medio Plazo					2028 - 2029					
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I		
	CAB		CAC		AYUNT		CAC		EMP		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
	9	8		6		7		9		8,00	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	4	1		7		8				5,00	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	5	9		8		6				7,00	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
	3	3		2						5,33	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento:										
	Reducción de los Niveles de Contaminación: Monitoreo de la disminución de los niveles de NO2 y PM en los días en que se activan las restricciones.										
	Impacto en la Movilidad: Evaluación del cambio en los patrones de movilidad, incluyendo la reducción del tráfico y el aumento del uso del transporte público y la movilidad compartida.										
	Cumplimiento de las Restricciones: Seguimiento del nivel de cumplimiento de las restricciones por parte de los conductores, y número de sanciones emitidas en caso de incumplimiento.										
	Mecanismos de Evaluación:										
	Revisión semestrales del Plan: Evaluación periódica de la efectividad del plan, con ajustes basados en la evolución de la calidad del aire y la respuesta de los usuarios.										
	Informe Anual de Calidad del Aire y Movilidad: Publicación de un informe que detalle el impacto de las restricciones en la calidad del aire y la movilidad, con recomendaciones para futuras mejoras.										
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)											
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035			
Inversión	AYU 70										
	CAB 70	0,30			0,30						
	CAC 71										
	CAC 70	0,30			0,30						
	AGE 71										
	AGE 70										
Gasto Corriente	AYU 20										
	CAB 20	0,60				0,20	0,20	0,20			
	CAC 21										
	CAC 20										
	AGE 21										
	AGE 20										
TOTAL		1,20			0,60	0,20	0,20	0,20			

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Control y Regulación del Vehículo Privado	CLAVE	CRVP
CLAVE	ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA		
A.04	DESCRIPCIÓN BREVE		
Problema u objetivo planteado	Implementar sistemas automatizados de monitoreo y control de la velocidad en las principales vías de Tenerife, con el objetivo de reducir la siniestralidad vial, mejorar la seguridad en las carreteras y fomentar un comportamiento más responsable por parte de los conductores. Estos sistemas se desplegarán en zonas con alta incidencia de accidentes y en tramos críticos de las principales vías insulares, asegurando un cumplimiento efectivo de los límites de velocidad.		
Contenido detallado de la actuación	1. Identificación de Zonas Críticas y Tramos de Alta Velocidad: Zonas Urbanas y Escolares y Tramos Interurbanos de Alta Siniestralidad: 2.Despliegue de Sistemas Automatizados de Control de Velocidad: Radares Fijos y Móviles: Instalación de radares fijos en los tramos identificados como críticos, así como radares móviles en zonas donde se requiere un monitoreo más dinámico. Sistemas de Cámaras y Señalización Electrónica: Implementación de cámaras que detecten el exceso de velocidad y sistemas de señalización electrónica que informen a los conductores de su velocidad en tiempo real, incentivando la reducción de la velocidad. 3. Integración con el Sistema de Gestión de Tráfico y Multas: De forma similar que ocurre con los sistemas instalados se integrara en los sistemas de la DGT 4.Campañas de Concienciación y Educación Vial: Desarrollo de campañas de concienciación dirigidas a conductores y Educación Vial para Conductores Jóvenes y Profesionales		
Capacidad resolutive	Reducción de la Siniestralidad Vial:La implementación de sistemas automatizados de control de velocidad contribuirá a una disminución significativa de los accidentes de tráfico, especialmente en los tramos de alta siniestralidad y zonas urbanas sensibles. Mejora del Cumplimiento de los Límites de Velocidad:Estos sistemas disuadirán el comportamiento temerario al volante, fomentando el cumplimiento de los límites de velocidad y mejorando la seguridad general en las carreteras de Tenerife. Optimización de la Gestión del Tráfico:Al integrarse con otros sistemas de gestión del tráfico, estos sistemas automatizados contribuirán a una gestión más eficiente y segura de la red vial insular.		
Complementariedades y sinergias	Integración con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT): Los datos recogidos por los sistemas automatizados de control de velocidad podrán integrarse en el SIGT para optimizar la gestión del tráfico y mejorar la seguridad vial en tiempo real. Colaboración con las Fuerzas de Seguridad: Coordinación con las fuerzas de seguridad locales y regionales para asegurar una respuesta rápida y efectiva ante infracciones graves y emergencias viales detectadas por los sistemas automatizados.		

Condicionamientos de ejecución	Cumplimiento Normativo: La implementación de sistemas automatizados de control de velocidad debe cumplir con las normativas vigentes en materia de tráfico y protección de datos, garantizando la privacidad de los conductores y la legalidad del proceso de emisión de multas. Coordinación Multinivel: La actuación requerirá la colaboración entre el Cabildo, Ayuntamientos, y la Dirección General de Tráfico (DGT) para la correcta instalación y operación de los sistemas automatizados.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Medio Plazo				2026 - 2031			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAB	AGE		AYUNT				
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	2	2	2	5		1,89		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)	
	4	2	4	5			3,75	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)	
	4	2	3	7			4,00	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	5	4	4			8,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de la Sinistralidad Vial: Monitoreo de la disminución en el número de accidentes de tráfico en los tramos controlados Mejora en el Cumplimiento de los Límites de Velocidad: Evaluación del porcentaje de vehículos que cumplen con los límites de velocidad antes y después de la instalación de los sistemas. Mecanismos de Evaluación: Revisión Semestral del Sistema: Evaluación periódica del rendimiento y la efectividad de los sistemas de control de velocidad, con ajustes en las ubicaciones de los radares según sea necesario. Informe Anual de Seguridad Vial: Publicación de un informe anual que detalle el impacto de los sistemas automatizados en la reducción de la siniestralidad y el cumplimiento de los límites de velocidad.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
CAB 70		4,20		1,80	1,20	1,20		
CAC 71								
CAC 70								
AGE 71								
AGE 70								
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20	1,20		0,40	0,20	0,20	0,20	0,20
TOTAL	5.40		2.20	1.40	1.40	0.20	0.20	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Control y Regulación del Vehículo Privado	CLAVE	CRVP
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.05	Peajes urbanos y tarifas por congestión		
Problema u objetivo planteado	Implementar un sistema de tarifas por congestión en las principales vías interurbanas de Tenerife, específicamente en los accesos a Santa Cruz de Tenerife (TF-1), La Laguna (TF-5 y TF-2), y la zona sur de la isla (TF-1 entre San Isidro y la zona turística de Adeje y Arona). Esta actuación busca gestionar de manera efectiva la demanda de tráfico en estas vías críticas, reduciendo la congestión durante las horas punta, mejorando la fluidez del tráfico y disminuyendo el impacto ambiental. Se tendrá en cuenta el impacto social de la medida, ajustando las tarifas según su nivel de renta y accesibilidad de su residencia. La implementación se realizará en coordinación co con el Gobierno de Canarias. Dado que la legislación actual en Canarias no permite el cobro por uso de carreteras, será necesario impulsar una modificación legislativa		
	1.Identificación de Tramos Críticos: Accesos a Santa Cruz de Tenerife y La Laguna y Zona Sur (San Isidro - Adeje y Arona) , con especial atención a los horarios de mayor tráfico. 2.Desarrollo del Modelo de Tarifas por Congestión: Tarifas Variables: Establecimiento de tarifas variables según la hora del día, con tarifas más altas durante las horas punta y descuentos o exenciones en horarios de menor demanda. Ajustes Según consideraciones de Renta y accesibilidad : Aplicación de un modelo de tarifas basado en la renta, y accesibilidad de domicilio o lugar de trabajo garantizando que la medida no impacte desproporcionadamente en los sectores más vulnerables de la población. 3.Coordinación Institucional: con el Gobierno de Canarias para establecer tramos, horarios y tarifas y garantizar que la actuación esté alineada con las políticas regionales de movilidad y equidad social 4.Modificación Legislativa: Propuesta de Modificación de la Legislación: Impulso de una modificación legislativa en Canarias que permita el cobro de tarifas por uso de las carreteras interurbanas, con provisiones específicas para ajustes basados en criterios sociales. Establecimiento de un Marco Regulatorio: Creación de un marco regulatorio que defina claramente los aspectos técnicos, tarifarios y operativos de las tarifas por congestión, asegurando su implementación conforme a la nueva legislación y con sensibilidad social. 5.Campañas de Sensibilización y Consulta Pública:: Desarrollo de campañas informativas para asegurar que los ciudadanos comprendan cómo se les afectará y qué protecciones se les ofrecerán y realización de consultas públicas para obtener retroalimentación y ajustar la implementación según las necesidades y preocupaciones de los ciudadanos, con un enfoque especial en la equidad social. 6. Implementación y Monitorización: Despliegue de Infraestructura y Tecnología: Instalación de la infraestructura necesaria para el cobro electrónico en los tramos identificados, con sistemas capaces de aplicar tarifas diferenciadas según la renta y accesibilidad del usuario Monitoreo y Evaluación Continua: monitoreo en tiempo real, con ajustes continuos para maximizar los beneficios en términos de reducción de tráfico y mejora ambiental, y minimizar los impactos sociales negativos.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Reducción Significativa de la Congestión en Vías Críticas: Las tarifas por congestión permitirán gestionar de manera efectiva la demanda de tráfico en los tramos más congestionados de la TF-1, TF-5, y TF-2, incentivando el uso de alternativas de transporte más sostenibles. Mejora de la Calidad del Aire: Al reducir el tráfico en las vías interurbanas más afectadas, esta actuación contribuirá a una significativa mejora de la calidad del aire, beneficiando la salud pública. Equidad Social en la Aplicación de Tarifas: Al ajustar las tarifas según la residencia y renta de los usuarios, esta actuación garantizará que las medidas no impacten desproporcionadamente a los sectores más vulnerables, manteniendo el acceso equitativo a las vías principales. Generación de Fondos para la Movilidad Sostenible: Los ingresos generados se utilizarán para financiar mejoras en el transporte público y la infraestructura de movilidad activa, reforzando el cambio hacia modos de transporte más sostenibles.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con el Transporte Público: El equivalente a los ingresos generados por las tarifas por congestión se destinarán a la mejora del transporte público y la infraestructura de movilidad activa, especialmente en áreas donde la congestión es más severa, creando un ciclo de retroalimentación positivo. Coordinación con la Plataforma Integrada de Movilidad (MaaS): Integración del sistema de tarifas por congestión en la Plataforma Integrada de Movilidad para que los usuarios puedan planificar sus viajes considerando los costos asociados a la congestión y las alternativas de transporte público, con opciones claras para aquellos que califican para descuentos o exenciones.		

Condicionamientos de ejecución	Marco Legal y Necesidad de Modificación Legislativa: La legislación actual en Canarias no permite el cobro por uso de carreteras, por lo que será necesario impulsar una modificación legislativa en colaboración con el Gobierno de Canarias y el Parlamento, con provisiones para tarifas ajustadas según criterios sociales. Cooperación Multinivel: Será esencial la cooperación entre el Cabildo, los Ayuntamientos afectados, y el Gobierno de Canarias para garantizar una implementación coordinada y efectiva, respetando las competencias y necesidades de cada nivel administrativo y asegurando la equidad social en la aplicación de las tarifas.											
	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)			Largo Plazo			2032 - 2033					
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I			
	CONS		CAB		CAC		AYUNT/CAC		AYUNT			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
	3		10		2		7		2		5,00	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	6		6		7		6				6,25	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	6		8		8		5				6,75	
Viabilidad	Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
	4		4		2						6,67	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de la Congestión : Monitoreo de la disminución del tráfico en las vías sujetas a tarifas por congestión. Impacto en la Calidad del Aire: Evaluación de la mejora en la calidad del aire en las áreas afectadas, utilizando datos de la Red de Sensores IoT. Recaudación y Reinversión: Seguimiento de los ingresos generados y su reinversión en mejoras del transporte público y la movilidad sostenible. Mecanismos de Evaluación: Revisión semestral del Sistema: Evaluación continua del sistema, con ajustes en las tarifas y tramos de aplicación según los resultados. Informe Anual de Impacto: Publicación de un informe anual que detalle los efectos de las tarifas por congestión en la movilidad, la calidad del aire y la recaudación de fondos.											
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)											
	PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035			
	Inversión	AYU 70										
CAB 70		5,50					5,50					
CAC 71												
CAC 70		4,50					4,50					
AGE 71												
AGE 70												
Gasto Corriente	AYU 20											
	CAB 20											
	CAC 21											
	CAC 20											
	AGE 21											
	AGE 20											
TOTAL		10,00						10,00				

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Control y Regulación del Vehículo Privado	CLAVE	CRVP
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.06	Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles		
Problema u objetivo planteado	Promover el teletrabajo y la adopción de horarios laborales flexibles en Tenerife para reducir la demanda de desplazamientos en horas punta, mejorar la calidad de vida de los trabajadores y disminuir la congestión en las principales vías de la isla. Esta actuación busca incentivar a las empresas y trabajadores para que adopten modelos laborales más flexibles, aprovechando las ventajas tecnológicas y respetando el marco legal vigente a nivel estatal y autonómico.		
Contenido detallado de la actuación	Estrictamente no se trata de una medida del sector del transporte, pero se incluye por el notable impacto que puede tener en la gestión de los viajes. La propuesta incluye las siguientes tareas: 1.Acuerdos de Colaboración con Empresas y Administraciones Públicas: Promover acuerdos con empresas y administraciones para fomentar la implementación del teletrabajo, ofreciendo asesoramiento y recursos para facilitar la transición a modelos laborales más flexibles. Incentivos Fiscales y Subvenciones: Colaborar con las administraciones autonómicas y estatales para ofrecer incentivos fiscales a las empresas que adopten el teletrabajo, así como subvenciones para la adquisición de tecnología y adecuación de espacios de trabajo remoto. 2.Promoción de Horarios Laborales Flexibles: Campañas de Concienciación: Desarrollar campañas de concienciación dirigidas a empresarios y trabajadores sobre los beneficios de los horarios laborales flexibles, como la reducción del estrés, el aumento de la productividad y la mejora de la conciliación laboral y familiar. Fomento del Trabajo por Objetivos: 1.Incentivar la adopción de modelos de trabajo por objetivos en lugar de por horas, permitiendo a los trabajadores ajustar sus horarios según las necesidades de la empresa y su vida personal. 3. Facilitación de la Infraestructura Tecnológica: Desarrollo de Plataformas Digitales: Apoyar el desarrollo y la implementación de plataformas digitales que faciliten el teletrabajo, incluyendo herramientas de comunicación, gestión de proyectos y seguridad informática. Mejora de la Conectividad en Zonas Rurales y Periféricas: Finalizar con la tarea desarrollada por el Cabildo de provisión de servicios de internet para mejorar la conectividad en zonas rurales y periféricas de la isla, asegurando que el teletrabajo sea una opción viable en todo el territorio 4.Coordinación con Políticas Estatales y Autonómicas: Adaptación a la Legislación Vigente: Asegurar que todas las iniciativas de promoción del teletrabajo y horarios flexibles estén alineadas con la legislación laboral vigente a nivel estatal y autonómico. Propuestas de Mejora y Adaptación: Colaborar con la Administración autonómica para proponer mejoras y adaptaciones en la legislación que faciliten la adopción de estas medidas en un contexto insular como el de Tenerife.		
Capacidad resolutiva	Reducción de la Demanda de Movilidad en Horas Punta: Al fomentar el teletrabajo y horarios flexibles, se espera una reducción significativa en la demanda de movilidad durante las horas punta, lo que contribuirá a disminuir la congestión en las principales vías de la isla. Mejora de la Calidad de Vida y Productividad: Estas medidas pueden mejorar la calidad de vida de los trabajadores, al reducir los tiempos de desplazamiento y permitir una mejor conciliación laboral y familiar, lo que a su vez puede incrementar la productividad laboral. Adaptación a las Necesidades del Mercado Laboral Moderno: Promover el teletrabajo y la flexibilidad laboral permite a Tenerife adaptarse a las tendencias globales del mercado laboral, haciendo a la isla más atractiva para empresas y profesionales.		
Complementariedades y sinergias	Actuaciones de Movilidad: La promoción del teletrabajo y horarios flexibles complementa otras actuaciones dirigidas a reducir la congestión vehicular y fomentar el uso del transporte público y la movilidad activa, especialmente en horas punta. Colaboración con el Sector Empresarial: Involucrar a las cámaras de comercio y asociaciones empresariales en la promoción de estas medidas, asegurando una adopción más amplia y efectiva entre las empresas locales.		

Condicionamientos de ejecución	Limitaciones Legales: La legislación en materia laboral es competencia estatal y autonómica, por lo que las iniciativas insulares deben respetar este marco y trabajar en colaboración con las administraciones superiores para promover cambios o adaptaciones necesarias. Cooperación Multisectorial: Será esencial la cooperación entre el sector público y privado, incluyendo asociaciones empresariales, sindicatos y organizaciones de trabajadores, para garantizar la adopción efectiva de estas medidas.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Medio - Largo Plazo				2028 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S	I
	CAB		CAB		CAC/AGE		CAC	EMPR
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)
	9	4	7		8		7	6,72
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)
	7	4	9		3			5,75
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)
	4	8	1		6			4,75
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)					Valoración final (10 p)
	3	4	1					5,33
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Empresas que Adoptan el Teletrabajo: Monitoreo del número de empresas que implementan el teletrabajo y horarios flexibles en sus estructuras. Porcentaje de Trabajadores en Teletrabajo: Evaluación del porcentaje de trabajadores que realizan teletrabajo parcial o completo. Reducción de la Congestión en Horas Punta: Medición del impacto de estas medidas en la disminución del tráfico en las horas punta. Mecanismos de Evaluación: Revisión anual de Progreso: Evaluación periódica del avance en la adopción del teletrabajo y horarios flexibles, con ajustes basados en los resultados obtenidos. Informe Anual de Impacto: Publicación de un informe que detalle los efectos de estas medidas en la movilidad, la productividad y la calidad de vida de los trabajadores.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	1,20			0,30	0,30	0,30	0,30
	CAC 71							
	CAC 70	1,60			0,50	0,50	0,30	0,30
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		2,80			0,80	0,80	0,60	0,60

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Control y Regulación del Vehículo Privado	CLAVE	CRVP
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.07	Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es promover e implementar Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en los cinco municipios de Tenerife obligados por ley (Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Arona, Granadilla y Adeje). Esta medida está alineada con el Real Decreto 1052/2022 y la Ley de Cambio Climático, que establece la obligatoriedad de las ZBE en municipios de más de 50.000 habitantes. El objetivo es reducir las emisiones contaminantes, mejorar la calidad del aire y disminuir la congestión del tráfico, especialmente en los núcleos urbanos más afectados. Este enfoque ya ha demostrado ser efectivo en otras ciudades, con beneficios tangibles en la salud pública y el medio ambiente. Dado que Santa Cruz y Granadilla ya se encuentran en fase de implantación, esta actuación se centrará en completar y optimizar sus ZBE, mientras que en los otros municipios, el plan se enfocará en la creación y planificación de nuevas zonas.		
Contenido detallado de la actuación	1. Identificación y delimitación de Zonas de Bajas Emisiones: Instalación de sensores de calidad del aire en los principales núcleos urbanos para identificar las áreas con mayores niveles de contaminación y tráfico. Definición de las ZBE a partir de estos datos, priorizando áreas residenciales, comerciales y turísticas, que son las más afectadas por la congestión y las emisiones de vehículos. 2. Tramitación de la Ordenanza Municipal y Consultas Públicas: Redacción de una ordenanza específica en cada municipio que defina los criterios de acceso a las ZBE (según la clasificación de vehículos por etiquetas ambientales), así como los mecanismos de control y sanción. Se prestará especial atención a las fases de consulta pública para involucrar a la ciudadanía y el sector económico, ajustando las normativas a las particularidades de cada municipio. 3. Coordinación a Nivel Insular e Intermunicipal: El Cabildo de Tenerife asumirá la coordinación insular, garantizando que las ZBE de los diferentes municipios sigan criterios comunes, como los sistemas de control, vigilancia y sanciones. En el caso de Adeje y Arona, dada la posible contigüidad de las ZBE, se fomentará la coordinación estrecha para asegurar que las medidas sean coherentes y no generen barreras entre ambos municipios. El Gobierno de Canarias facilitará la supervisión y apoyará normativamente a través de su rol regulador, en cumplimiento del Real Decreto 1052/2022. 4. Creación de Oficinas de Gestión de ZBE en los Municipios: Las oficinas de gestión se encargarán de coordinar el funcionamiento y la implementación de las ZBE, además de gestionar las autorizaciones especiales para residentes, servicios esenciales y vehículos autorizados. Estas oficinas estarán coordinadas con el sistema de control centralizado gestionado por el Cabildo de Tenerife. En Adeje y Arona, las oficinas de gestión colaborarán estrechamente para asegurar que las ZBE funcionen de manera integrada, beneficiando tanto a residentes como a turistas que se desplacen entre ambas zonas. 5. Búsqueda de Criterios Comunes entre Municipios: Los municipios trabajarán conjuntamente para definir criterios comunes que aseguren una movilidad fluida entre las ZBE, especialmente en el caso de municipios vecinos como Adeje y Arona. Se asegurará que los residentes puedan moverse sin restricciones innecesarias entre las diferentes zonas, con un sistema de permisos unificado. 6. Seguimiento y Evaluación de las ZBE: Se implementará un sistema de monitoreo continuo a través de la Red de Sensores IoT para verificar la calidad del aire en las ZBE, generando informes periódicos sobre el impacto de estas zonas en la reducción de emisiones contaminantes.		
Capacidad resolutiva	La creación y coordinación de las ZBE en Tenerife, permitirá una reducción significativa de las emisiones contaminantes y mejorará la calidad del aire en los núcleos urbanos más afectados. Además, la coordinación insular garantizada por el Cabildo de Tenerife facilitará la integración de las ZBE, permitiendo una movilidad más fluida entre municipios y una gestión más eficiente de los recursos. Esta coordinación, junto con la interoperabilidad de las normativas y sistemas de control, asegurará una implantación homogénea y equitativa de las ZBE, facilitando la transición hacia una movilidad más sostenible. La implementación de estas zonas también reducirá la dependencia del vehículo privado, incentivando el uso de medios de transporte alternativos, como el transporte público, vehículos eléctricos y bicicletas. A largo plazo, las ZBE ayudarán a mitigar el cambio climático, contribuyendo a los objetivos de neutralidad de carbono establecidos en la Ley de Cambio Climático.		
Complementariedades y sinergias	Integración con la Red de Sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico: Los sensores instalados en las ZBE serán parte de la Red de Sensores IoT, permitiendo un monitoreo continuo de la calidad del aire y los flujos de tráfico, y facilitando el ajuste dinámico de las restricciones en función de los datos recogidos. Coordinación con el Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife: La creación de las ZBE se integrará con las actuaciones del Consorcio Insular de Movilidad, asegurando que el acceso a las ZBE esté alineado con las políticas de transporte público, mejorando la intermodalidad y reduciendo la dependencia del vehículo privado. Creación del Sistema de Data Sharing para una Movilidad Sostenible (EDIM): Los datos sobre movilidad y calidad del aire generados por las ZBE serán compartidos a través del EDIM, permitiendo un análisis exhaustivo y una mejora continua en la planificación insular de movilidad sostenible.		

Condicionamientos de ejecución	Normativa Municipal y Autonómica: La tramitación de las ZBE estará sujeta a la normativa local (ordenanzas municipales) y regional, en consonancia con el Real Decreto 1052/2022. El Gobierno de Canarias supervisará la implementación correcta de las normativas y su adecuación a las políticas regionales de sostenibilidad. Coordinación entre Adeje y Arona: Debido a la posible contigüidad de las ZBE en ambos municipios, será necesaria una coordinación intermunicipal específica para garantizar que no haya incoherencias en las restricciones, sanciones o acceso, facilitando una movilidad fluida entre ambas zonas. Financiación y Recursos Técnicos: Los municipios, con el apoyo del Cabildo de Tenerife y el Gobierno de Canarias, deberán asegurar la disponibilidad de recursos técnicos y financieros adecuados para la instalación de la infraestructura tecnológica (sensores, cámaras) y la operación de las oficinas de gestión							
	Corto Plazo			2026 - 2027				
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)								
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	AYUNT	CONS		CAB	CAC	USUAR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	8	7	8	3	6,72		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)	
	5	5	7	8			6,25	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)	
	9	10	10	7			9,00	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	5	3			8,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de emisiones contaminantes en las ZBE: Medición de la mejora en la calidad del aire mediante el monitoreo continuo de las concentraciones de contaminantes y gases de efectos invernadero. Flujo de vehículos autorizados en las ZBE: Evaluación del número de vehículos que circulan en las ZBE, mediante sistemas de control de acceso y sensores de tráfico. Mecanismos de Evaluación: Informes anuales de seguimiento: Informes sobre la reducción de emisiones, la mejora de la calidad del aire y la disminución del tráfico privado en las ZBE, con recomendaciones para ajustar las restricciones según los datos recopilados. Evaluación de la interoperabilidad entre las ZBE de distintos municipios: Evaluación de la efectividad de la coordinación intermunicipal, asegurando al coherencia entre las diferentes ZBE de la isla.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	6,00		6,00				
	CAB 70							
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		6,00		6,00				

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Control y Regulación del Vehículo Privado	CLAVE	CRVP
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.08	Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda		
Problema u objetivo planteado	Actualmente, ningún municipio en Tenerife tiene implantada de forma eficaz la regulación de aparcamiento en superficie. Esto ha generado un incentivo para la realización de viajes en vehículo privado, congestión de tráfico, falta de disponibilidad de plazas y una mala gestión del espacio público. El objetivo de esta actuación es implementar un sistema integral de regulación del aparcamiento en superficie, adaptado a la realidad de cada municipio, para favorecer la rotación de vehículos en zonas comerciales y turísticas, asegurar la disponibilidad para residentes en áreas con escasa oferta de aparcamiento, y regular las plazas de carga y descarga para garantizar su correcto uso, evitando bloqueos innecesarios y mejorando la eficiencia logística. El sistema debe evitar un aumento innecesario de la motorización y ser gestionado por concesionarios, quienes asumirán los costos de la infraestructura y la operación, mientras que los municipios cubrirán los estudios iniciales. Además, se preverán aparcamientos municipales adicionales donde sea necesario, coordinados con los aparcamientos de disuasión de nivel insular.		
Contenido detallado de la actuación	1. Identificación de Zonas con Alta Demanda de Aparcamiento: Cada municipio realizará un estudio para identificar las áreas con mayor demanda de aparcamiento, incluyendo zonas comerciales, turísticas y residenciales donde el espacio es limitado. Se recogerán datos sobre el uso de las plazas disponibles y la ocupación media en diferentes horarios y días de la semana. Este análisis incluirá un mapeo de las plazas de carga y descarga más congestionadas. Los municipios más grandes, como Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, La Orotava, Puerto de la Cruz, Los Realejos, Granadilla, Candelaria, Arona y Adeje, concentrarán los estudios en sus centros urbanos y áreas de atracción turística, mientras que los municipios más pequeños regularán áreas específicas de alta actividad. 2. Desarrollo de un Sistema de Regulación de Aparcamiento en Superficie: Se implantará un sistema de regulación del aparcamiento en superficie, con tarifas y limitaciones horarias diferenciadas según las zonas. En áreas comerciales y turísticas, se promoverá la rotación rápida de vehículos mediante limitaciones de tiempo y tarifas ajustadas. En áreas residenciales de escasa oferta, se priorizará la reserva de plazas para residentes, utilizando un sistema de autorización mediante tarjetas o permisos. Se evitará que la regulación fomente un aumento de la tasa de motorización, diseñando un sistema que incentive el uso del transporte público y la movilidad activa. El sistema de aparcamiento se complementará con la gestión de plazas de carga y descarga, implementando limitaciones de tiempo para la carga y descarga de mercancías en horarios concretos. 3. Previsión de Nuevas Infraestructuras Municipales de Aparcamiento: En los municipios con escasez de plazas, se preverá la creación de aparcamientos municipales adicionales en áreas estratégicas, cercanas a zonas comerciales o residenciales de alta demanda. . Estas infraestructuras estarán coordinadas con los aparcamientos de disuasión que se desarrollen a nivel insular, asegurando que los usuarios puedan combinar el uso de ambos sistemas según sus necesidades. 4. Gestión preferible a través de Concesionarios: El sistema de aparcamiento será gestionado por concesionarios preferentemente, quienes serán responsables de asumir los costes de infraestructura, instalación de sensores y sistemas de control, y la operación del servicio. El concesionario deberá garantizar la rentabilidad del servicio a través de las tarifas de aparcamiento y la gestión eficiente de las plazas. 5. Sistemas de Control y Supervisión del Aparcamiento en Superficie: Se instalarán sistemas de monitoreo mediante personal de control, parquímetros, sensores y cámaras que permitirán controlar el uso de las plazas, garantizando que se respeten las tarifas y los tiempos de estacionamiento. Estos sistemas ofrecerán información en tiempo real sobre la disponibilidad de plazas, accesible mediante aplicaciones móviles. Los municipios gestionarán el sistema promoviendo la integración insular 6. Coordinación con Aparcamientos de Disuasión: Aunque los aparcamientos de disuasión serán objeto de una actuación independiente, esta regulación de aparcamiento deberá coordinarse con el desarrollo de los mismos. En los municipios se favorecerá la construcción de aparcamientos de disuasión, que estarán conectados al transporte público, en las zonas exteriores a los cascos urbanos.		
Capacidad resolutiva	El sistema de regulación de aparcamiento en superficie mejorará significativamente la gestión del espacio público en zonas de alta demanda, asegurando la rotación de vehículos en áreas comerciales y turísticas y garantizando la disponibilidad de plazas para residentes en zonas con escasa oferta. Además, la gestión adecuada de las plazas de carga y descarga permitirá un uso más eficiente de estos espacios, facilitando la logística urbana y reduciendo los bloqueos en las vías. La gestión a través de concesionarios asegurará que los costos de instalación y operación sean cubiertos por el propio sistema, sin necesidad de una inversión significativa por parte de los municipios, lo que lo convierte en una solución rentable y sostenible. Los estudios iniciales, financiados por los municipios, asegurarán que el sistema esté bien diseñado para adaptarse a las características específicas de cada zona y que la regulación sea efectiva.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con el Sistema de Tarifación Inteligente del Transporte Público: La regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda y las plazas de carga y descarga estarán integradas en el sistema de tarifación inteligente, permitiendo una gestión eficiente y facilitando el uso combinado del transporte público y los aparcamientos. Coordinación con los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS): Este sistema se integrará con los PMUS municipales, asegurando que la regulación del aparcamiento se alinee con las estrategias de movilidad activa, transporte público y sostenibilidad, promoviendo una gestión eficiente del espacio público. Vinculación con los Aparcamientos de Disuasión: El sistema de regulación de aparcamientos en superficie debe prever coordinación con los aparcamientos de disuasión, para que los usuarios de zonas urbanas congestionadas y de plazas de carga y descarga tengan opciones de aparcamiento adicionales en áreas más alejadas del centro.		

Condicionamientos de ejecución	Normativa Municipal y Concesiones: Los municipios deberán adaptar su normativa local y establecer las condiciones de las concesiones para garantizar que los concesionarios puedan gestionar de manera eficaz y rentable las plazas de aparcamiento en superficie. Las ordenanzas municipales definirán las tarifas, las restricciones horarias y las sanciones por incumplimiento de la normativa. Recursos Financieros para Estudios Iniciales: Los municipios se encargarán de los estudios iniciales para identificar las áreas de mayor demanda y diseñar el sistema de regulación, mientras que los concesionarios asumirán los costes de implementación de la infraestructura y la operación del servicio.													
	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)					Corto - Medio Plazo					2026 - 2029			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A			C			S			I		
	AYUNT		CONS			CONS			USUAR			USUAR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)			
	8		8		7		4		3		6,28			
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)			
	7		4		10		8				7,25			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)			
	8		10		10		8				9,00			
Viabilidad	Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)			
	5		5		4						9,33			
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Rotación de Vehículos en Zonas de Alta Demanda: Seguimiento de la rotación de vehículos en áreas comerciales y turísticas, con el objetivo de reducir el tiempo de estacionamiento en zonas de alta demanda. Utilización Correcta de las Plazas de Carga y Descarga: Evaluación del uso de las plazas de carga y descarga, garantizando su disponibilidad para vehículos comerciales y evitando ocupaciones indebidas. Mecanismos de Evaluación: Informes anuales sobre la gestión del aparcamiento en superficie: Informes que analicen la rotación de vehículos, la utilización de plazas y la efectividad de la regulación en zonas de alta demanda y de carga y descarga. Revisión del impacto en la movilidad y la motorización: Evaluación del impacto de la regulación en la reducción del tráfico en áreas congestionadas y la prevención de un aumento en la motorización.													
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)														
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035						
Inversión	AYU 70	1,00		0,60	0,40									
	CAB 70	0,10		0,06	0,04									
	CAC 71													
	CAC 70													
	AGE 71													
	AGE 70													
Gasto Corriente	AYU 20													
	CAB 20													
	CAC 21													
	CAC 20													
	AGE 21													
	AGE 20													
TOTAL		1,10		0,66	0,44									

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Control y Regulación del Vehículo Privado	CLAVE	CRVP
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.09	Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos		
Problema u objetivo planteado	El desarrollo de Corredores Verdes Urbanos busca crear espacios de movilidad sostenible dentro de los entornos urbanos, priorizando el transporte activo (peatonal y ciclista) y reduciendo el uso del vehículo privado en áreas urbanas densas. Estos corredores mejorarán la calidad del aire, reducirán el ruido urbano, fomentarán la movilidad activa y aumentarán la calidad de vida de los habitantes, al tiempo que se contribuye a la renaturalización de las ciudades. Esta actuación permitirá conectar áreas clave dentro de los municipios, como centros educativos, parques, instalaciones deportivas y zonas comerciales, promoviendo una movilidad más sostenible y ofreciendo alternativas al uso del vehículo privado.		
	1. Identificación de Zonas Estratégicas para el Desarrollo de Corredores Verdes: Se llevará a cabo un análisis detallado de cada municipio para identificar las áreas prioritarias donde se implementarán los corredores verdes. Esto incluirá zonas de alta densidad de población, áreas con mayor congestión de tráfico y zonas con un déficit de espacios verdes o de infraestructura para movilidad activa (peatones y ciclistas). Se prestará especial atención a la conexión entre puntos clave de las ciudades, como centros educativos, comerciales y culturales, asegurando una red integrada de corredores que faciliten el acceso sin la necesidad de utilizar vehículos privados. 2. Diseño y Planificación de los Corredores Verdes: Los corredores verdes incluirán espacios peatonales amplios, carriles bici y áreas verdes que permitan la integración del entorno natural en la infraestructura urbana. Se utilizarán soluciones sostenibles, como pavimentos permeables, iluminación eficiente y mobiliario urbano ecológico. Además de fomentar la movilidad activa, estos corredores actuarán como sumideros de carbono, mejorando la calidad del aire y la biodiversidad, mediante la plantación de árboles y la instalación de vegetación autóctona en las áreas urbanas. 3. Creación de Zonas de Movilidad Restringida al Vehículo Privado: En ciertas áreas de los corredores verdes, se implementarán zonas de baja o nula circulación de vehículos privados, con el objetivo de reducir el tráfico y las emisiones contaminantes. Estas áreas estarán reservadas para el transporte público, bicicletas, y peatones, creando espacios más seguros y tranquilos. Estas restricciones se implementarán en coordinación con las actuaciones relacionadas con la creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), complementando la política de reducción del uso del vehículo privado en áreas urbanas. 4. Conexión con Redes de Transporte Público: Los corredores verdes estarán integrados con la red de transporte público urbano, facilitando la intermodalidad entre los diferentes medios de transporte. Se buscará que el servicio público de transporte con alta frecuencia esté conectados a los corredores, promoviendo un sistema de movilidad fluido que combine el transporte activo y el transporte público. Se incentivará la instalación de aparcamientos de bicicletas y de vehículos eléctricos compartidos en puntos estratégicos a lo largo de los corredores. 5. Incorporación de Espacios Públicos de Uso Comunitario: Los corredores verdes también actuarán como espacios comunitarios, integrando parques, áreas de descanso y zonas recreativas para promover la vida social y el bienestar de los residentes. Se desarrollarán espacios inclusivos y accesibles para todos los ciudadanos, garantizando su uso para actividades deportivas, recreativas y culturales. En coordinación con las comunidades locales, se diseñarán áreas adaptadas a las necesidades de los diferentes grupos de edad y colectivos vulnerables. 6. Participación Ciudadana y Planificación Colaborativa: Se llevarán a cabo consultas públicas y procesos participativos para involucrar a la ciudadanía en el diseño y desarrollo de los corredores verdes. Se recogerán sugerencias y aportaciones para asegurar que el proyecto esté alineado con las necesidades y expectativas locales. Las asociaciones vecinales, así como grupos de movilidad activa y ambientalistas, tendrán un papel clave en la planificación colaborativa de estos corredores.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	La implementación de los corredores verdes urbanos contribuirá significativamente a la reducción del uso del vehículo privado en las zonas más congestionadas de los municipios, favoreciendo el uso de la movilidad activa (peatonal y ciclista) y mejorando la calidad del aire. Los corredores verdes también aumentarán la resiliencia de las ciudades frente al cambio climático, reduciendo las temperaturas y creando un entorno más saludable y accesible para los ciudadanos. Al ofrecer una infraestructura alternativa para el desplazamiento urbano, los corredores verdes también incentivarán el uso del transporte público y reducirán la dependencia del vehículo privado.		
Complementariedades y sinergias	Coordinación con el Desarrollo de la Redes ciclistas y peatonales: Los corredores verdes formarán parte de la redes ciclistas y peatonales , facilitando la conexión entre áreas urbanas y rurales y promoviendo la movilidad activa a nivel local y regional. Integración con la Creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE): En las áreas donde se implementen ZBE, los corredores verdes reforzarán las políticas de reducción del uso del vehículo privado, ofreciendo alternativas sostenibles de transporte y mejorando la calidad del aire. Sinergia con el Plan de Adaptación al Cambio Climático en la Movilidad: Los corredores verdes urbanos contribuirán a la adaptación de la infraestructura urbana al cambio climático, reduciendo las temperaturas en las áreas urbanas mediante la introducción de vegetación y aumentando la resiliencia de la ciudad ante eventos climáticos extremos.		

Condicionamientos de ejecución	Planificación Urbanística Municipal: Los Planes Generales de Ordenación Municipal deberán ser revisados para incorporar la infraestructura de los corredores verdes. Será necesario coordinar con las áreas de urbanismo y medioambiente para asegurar la correcta integración de estos corredores en la planificación urbana. Financiación y Colaboración Interinstitucional: La financiación para la creación de los corredores verdes provendrá de fondos municipales y, en algunos casos, de subvenciones del Cabildo, regionales o fondos europeos para el desarrollo sostenible. Será clave la colaboración entre los municipios y el Cabildo de Tenerife para coordinar los esfuerzos en áreas de alta demanda y facilitar la inversión.										
	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)				Medio - Largo Plazo			2028 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I		
	AYUNT		CAB		CAC		CAB		USUAR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
	7	4		7		8		7		6,28	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	9	7		9		8				8,25	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	7	7		7		8				7,25	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
	3	4		4						7,33	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción del uso del vehículo privado en las zonas urbanas: Monitoreo de la reducción del tráfico motorizado en las áreas donde se implementen los corredores verdes, utilizando datos de movilidad urbana. Incremento del uso de la movilidad activa: Evaluación del número de peatones y cidistas que utilizan los corredores verdes como una alternativa al vehículo privado. Mecanismos de Evaluación: Informes anuales sobre la reducción de emisiones: Evaluación del impacto de los corredores verdes en la calidad del aire urbano y la reducción de emisiones de CO2. Revisión periódica de la satisfacción ciudadana: Realización de encuestas y consultas para evaluar el impacto de los corredores en la calidad de vida y en el uso de la movilidad activa por parte de los residentes.										
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)										
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035			
Inversión	AYU 70	3,20			0,80	0,80	0,80	0,80			
	CAB 70	6,40			1,60	1,60	1,60	1,60			
	CAC 71	4,80			1,20	1,20	1,20	1,20			
	CAC 70										
	AGE 71										
	AGE 70										
Gasto Corriente	AYU 20										
	CAB 20										
	CAC 21										
	CAC 20										
	AGE 21										
	AGE 20										
TOTAL		14,40			3,60	3,60	3,60	3,60			

6.7 Programa: Promoción de la Movilidad Activa

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

Tabla 7 Actuaciones del Programa PMA

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

Fuente: *Elaboración propia*

A continuación, se presentan las fichas correspondientes a cada actuación:

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Promoción de la Movilidad Activa	CLAVE	PMA
CLAVE	ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA		
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.01	Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es fomentar la movilidad activa en Tenerife a través de campañas de sensibilización y educación dirigidas a la población residente y a los turistas que visitan la isla. Se busca promover el uso de modos de transporte sostenibles como caminar y la bicicleta, mejorar la seguridad vial, y contribuir a la reducción del tráfico y las emisiones en toda la isla. L La actuación se planifica a nivel insular, abarcando toda la geografía de Tenerife, pero se particulariza en la planificación y ejecución por comarcas, adaptando las intervenciones a las características y necesidades específicas de cada área.		
	1.Campañas de Sensibilización y Educación de Uso General (Insular y Comarcal): Desarrollo de campañas de sensibilización a nivel insular que promuevan los beneficios de la movilidad activa (salud, medio ambiente, ahorro). Estas campañas estarán dirigidas tanto a la población residente como a los turistas, utilizando diversos canales como medios de comunicación, redes sociales, publicidad exterior, y material informativo en puntos turísticos clave. Estas campañas se adaptarán a nivel comarcal, destacando las peculiaridades de cada área y promoviendo la movilidad activa en contextos locales. Esto incluirá talleres comunitarios, charlas informativas, y eventos que involucren a la comunidad local. Actividades Incluidas: Producción de videos, anuncios en radio y televisión, y campañas en redes sociales dirigidas a residentes y visitante e instalación de cartelera y publicidad exterior en puntos estratégicos como aeropuertos, estaciones de guaguas, áreas turísticas, y centros urbanos de las comarcas. Distribución de folletos y guías sobre movilidad activa en hoteles, centros de información turística, áreas comerciales, y centros comunitarios locales. 2.Programas Educativos en Centros Escolares (Insular y Comarcal): Implementación de programas educativos en centros escolares de toda la isla, enfocándose en la enseñanza de los beneficios de la movilidad activa y la seguridad vial. Estos programas incluirán la creación de rutas escolares seguras, actividades educativas en el aula, y la organización de eventos como el "Día de la Bicicleta". A nivel comarcal se personalizarán los programas educativos para adaptarlos a las necesidades y características de cada comarca. Esto puede incluir la implementación de "pedibuses" (rutas a pie con acompañamiento de adultos), proyectos escolares enfocados en la movilidad sostenible, y actividades locales que fomenten la participación comunitaria. Actividades Incluidas: Desarrollo de rutas escolares seguras y promoción de su uso entre los estudiantes, talleres de educación vial y movilidad activa en colegios e institutos en cada comarca, organización de eventos escolares como el "Día de la Movilidad Activa" o competencias de ciclismo en toda la isla, con enfoque particular en las características de cada comarca y creación de material didáctico adaptado a diferentes niveles educativos, con módulos específicos para cada comarca según sus necesidades y contextos. 3.Eventos de Promoción de la Movilidad Activa (Insular y Comarcal): Organización de eventos a nivel insular que promuevan la movilidad activa, tales como “ciclodías” (días sin coches en zonas específicas), caminatas urbanas, y maratones. Estos eventos tendrán como objetivo involucrar a toda la población, incluidos los turistas, y destacar los beneficios de la movilidad activa. Actividades Incluidas: "Ciclodías" en el centro de los principales núcleos y colaboración con asociaciones locales, colegios, y entidades turísticas para la organización de actividades comunitarias que promuevan la movilidad activa.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Aumento de la Movilidad Activa: Se espera un incremento en el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie tanto por parte de los residentes como de los turistas, reduciendo el uso del vehículo privado y mejorando la salud pública. Mejora de la Seguridad Vial: Las campañas educativas y los programas en centros escolares contribuirán a una mayor concienciación sobre la seguridad vial, disminuyendo el riesgo de accidentes para ciclistas y peatones. Reducción de la Contaminación y la Congestión: La promoción de modos de transporte sostenibles ayudará a reducir las emisiones de CO2 y la congestión del tráfico, especialmente en áreas urbanas densas y zonas turísticas.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con Infraestructuras de Movilidad Activa: Estas campañas complementarán las mejoras en infraestructuras ciclistas y peatonales, asegurando que la población esté informada y motivada para utilizarlas. Integración con el Turismo Sostenible: Las campañas se integrarán con las estrategias de promoción del turismo sostenible en Tenerife, alentando a los turistas a explorar la isla de manera activa y respetuosa con el medio ambiente.		

Condicionamientos de ejecución	Coordinación Interinstitucional: Será necesaria una estrecha coordinación entre los ayuntamientos, el Cabildo de Tenerife, las direcciones de los centros educativos, asociaciones locales, y las entidades del sector turístico para la implementación eficaz de las campañas y programas educativos. Adaptación Cultural y Social: Las campañas deberán estar adaptadas a las particularidades culturales y sociales de cada comarca y comunidad escolar para asegurar su efectividad, y a las expectativas y comportamientos de los turistas que visitan la isla.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto Plazo				2026 - 2027			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAB	AYUNT		CAC	AYUNT			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	9	1	8	6	4	5,17		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	9	8	3	7		6,75		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	9	9	8		8,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	3	5			8,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Incremento en la Movilidad Activa: Monitoreo del uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie en áreas clave antes y después de las campañas. Participación en Programas Escolares: Número de estudiantes y centros educativos participantes en los programas de movilidad activa. Evaluación de la Seguridad Vial: Reducción en el número de accidentes que involucren a ciclistas y peatones en zonas intervenidas. Participación Turística en Eventos: Número de turistas que participan en las actividades de movilidad activa promovidas por las campañas. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación cada seis meses del impacto de las campañas y programas, con ajustes basados en los resultados obtenidos. Revisión Anual de Impacto: Revisión anual para medir el alcance y efectividad de las iniciativas y planificar mejoras futuras.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70	1,20		1,20			
		CAB 70	1,80		1,80			
CAC 71								
CAC 70								
AGE 71								
AGE 70								
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		3,000		3,000				

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Promoción de la Movilidad Activa	CLAVE	PMA
CLAVE	ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA		
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.02	Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peatonales		
Problema u objetivo planteado	Desarrollar una red interconectada de rutas ciclistas y peatonales en Tenerife que cubra tanto las conexiones insulares como las comarcales. Esta red facilitará la movilidad activa, promoviendo el uso de la bicicleta, la caminata, y vehículos de movilidad personal (VMP) eléctricos, optimizando las distancias para desplazamientos a pie o en bicicleta en tramos inferiores a 7 km. La red estará diseñada con un enfoque integral de seguridad vial para ciclistas y peatones, garantizando su protección y bienestar a lo largo de toda la infraestructura. Aunque la red municipal estará integrada, se considera una actuación separada, ya que compete al ámbito municipal.		
	1.Diseño y Planificación de la Red de Rutas: Creación de rutas ciclistas y peatonales que conecten núcleos urbanos y áreas turísticas con cabeceras comarcales y los municipios dentro de cada comarca, optimizando las distancias para desplazamientos a pie o en bicicleta, con enfoque en tramos inferiores a 7 km. Estas rutas permitirán desplazamientos eficientes en VMP eléctricos, especialmente en zonas con pendientes pronunciadas. Ejemplo: Ejemplos: Corredores ciclista y peatonal en la comarca de Acentejo; La Guancha- Icod, Realejos-La Orotava-Puerto de la Cruz, Tacoronte-La Laguna o Santa Cruz-Laguna, entre núcleos de Arona y Adeje 2.Infraestructura y Equipamiento: Construcción de Carriles Bici Segregados: Implementación de carriles bici segregados en las rutas más transitadas para garantizar la seguridad de los ciclistas, especialmente en tramos con pendientes que favorecen el uso de VMP eléctricos. Señalización y Seguridad: Instalación de señalización específica para ciclistas, peatones, y usuarios de VMP eléctricos en todas las rutas, incluyendo señalización de seguridad, puntos de descanso, y áreas de información sobre la red. Aparcamientos y Puntos de Alquiler de Bicicletas y VMP Eléctricos: Instalación de aparcamientos seguros y puntos de acceso al sistema público de alquiler en áreas estratégicas como intercambiadores de transporte, centros turísticos y comerciales. 3.Conexión con el Transporte Público: Integración de rutas teniendo con los intercambiadores de transporte, estaciones de guaguas y tranvía y aparcamientos de disuasión, facilitando la movilidad multimodal. 4.Adaptación a la Geografía y Clima de la Isla: Diseño Adaptado al Terreno: Las rutas se diseñarán teniendo en cuenta las características geográficas de Tenerife, con especial atención a las pendientes. Se priorizarán rutas que sean adecuadas para VMP eléctricos, asegurando la accesibilidad y seguridad. Pavimentación, señalización y Mantenimiento: Selección de pavimentación y elementos de señalización adecuados que aporten seguridad, durabilidad y confort para los usuarios en las rutas, con un plan de mantenimiento regular.. 5.Promoción y Sensibilización: Campañas de Promoción de la Red: Campañas para dar a conocer la red de rutas ciclistas, peatonales, y de VMP eléctricos, destacando sus beneficios para la salud, el medio ambiente, y la movilidad, a nivel insular como comarcal, dirigidas a residentes y turistas. Integración con Actividades Turísticas y Recreativas: Promoción de la red de rutas como parte de la oferta turística y recreativa de la isla, fomentando su uso por parte de turistas y residentes en actividades como cicloturismo, senderismo, y uso de VMP eléctricos.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la Movilidad Sostenible: La creación de una red de rutas ciclistas, peatonales, y de VMP eléctricos reducirá la dependencia del vehículo privado, promoviendo modos de transporte más sostenibles y saludables. Contribución a la Descongestión del Tráfico: Al ofrecer alternativas de movilidad activa, se espera una reducción del tráfico en las principales arterias de la isla, especialmente en áreas urbanas y turísticas. Incremento del Turismo Activo: La red de rutas fomentará el turismo activo, atrayendo a un público interesado en el cicloturismo, el senderismo, y el uso de VMP eléctricos, contribuyendo al desarrollo económico local. Reducción de la Siniestralidad: La integración de un enfoque integral de seguridad vial en el diseño y ejecución de la red contribuirá a una disminución significativa de los accidentes que involucren a ciclistas y peatones, mejorando la seguridad en todos los tramos de la red.		
	Sinergia con el Transporte Público: La integración de la red de rutas con el transporte público mejorará la conectividad y facilitará la movilidad multimodal, haciendo más accesibles los destinos dentro de la isla. Complementariedad con Programas de Movilidad Activa: Esta actuación complementará los programas de movilidad activa, como las campañas de sensibilización y educación sobre movilidad sostenible, y se integrará con otras infraestructuras como los intercambiadores de transporte. Sinergia con el Plan de Renovación de Flota: La nueva flota de vehículos de transporte público estará adaptada para llevar equipaje deportivo, como bicicletas, lo que complementará la red de rutas y facilitará el transporte intermodal.		

Condicionamientos de ejecución	Coordinación con Ayuntamientos y Entidades Locales: La planificación y ejecución de la red requerirá una estrecha coordinación entre el Cabildo de Tenerife, los ayuntamientos, y las entidades locales, para asegurar que las rutas se integren adecuadamente en el tejido urbano y rural. Mantenimiento Continuo y Actualización Tecnológica: Es crucial asegurar un plan de mantenimiento regular y la capacidad de actualización tecnológica de la infraestructura (como estaciones de recarga para VMP eléctricos) para garantizar la durabilidad y eficiencia de las rutas a lo largo del tiempo.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Medio - Largo Plazo				2028 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAB	CAB		AYUNT	AYUNT	CAC		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	6	6	6	7	7	6,33		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	8	6	8	8	7,50			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	9	7	7	8	7,75			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
	3	2	3	5,33				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Kilómetros de Rutas Construidas: Monitoreo del avance en la construcción de rutas ciclistas, peatonales, y de VMP eléctricos. Uso de las Rutas: Evaluación del número de usuarios (ciclistas, peatones, y usuarios de VMP eléctricos) en diferentes rutas. Conexión con el Transporte Público: Medición de la integración y uso de las rutas en combinación con el transporte público. Reducción de la Siniestralidad: Monitoreo en el número de accidentes que involucren a ciclistas y peatones en la red. Mecanismos de Evaluación: Informe anual de Progreso: Evaluación anual del avance en la construcción y uso de la red de rutas para medir el impacto de la red en la movilidad sostenible y ajustar la planificación según los resultados obtenidos.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
		CAB 70	31,00			1,00	10,00	10,00
CAC 71								
CAC 70								
AGE 71								
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
AGE 20								
TOTAL		31,00			1,00	10,00	10,00	10,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Promoción de la Movilidad Activa	CLAVE	PMA
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.03	Promoción del Turismo Activo a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es fomentar el turismo activo en Tenerife, integrando la movilidad activa en la oferta turística de la isla. Esto se logrará a través de la promoción de rutas ciclistas, peatonales y para vehículos de movilidad personal (VMP) eléctricos, así como la organización de actividades recreativas que incentiven a los turistas a explorar la isla de manera sostenible y saludable. La actuación también busca diversificar la oferta turística y promover un turismo más respetuoso con el medio ambiente.		
	1.Promoción de Rutas Turísticas de Movilidad Activa: Promoción de rutas ciclistas, peatonales y para VMP eléctricos que conectan puntos de interés turístico como parques naturales, monumentos, playas, y áreas urbanas. Estas rutas, desarrolladas bajo otras actuaciones, serán integradas en la oferta turística de la isla, con un enfoque en destacar sus beneficios para la salud, el medio ambiente, y la movilidad sostenible. Ejemplos de Rutas Promocionadas: Ruta cicloturística (VMP) en la Isla Baja, entre puntos turísticos del sur de la isla, como Playa de las Américas y Los Cristianos. 2.Campañas de Promoción y Marketing del Turismo Activo: Desarrollo de campañas de marketing dirigidas tanto a turistas nacionales como internacionales para posicionar a Tenerife como un destino ideal para el turismo activo. Estas campañas destacarán las rutas de movilidad activa como una forma de explorar la isla de manera saludable y sostenible, integrando medios digitales, redes sociales, ferias de turismo y colaboraciones con agencias de viajes. Actividades Incluidas: Desarrollo de una plataforma web y aplicaciones móviles con información sobre las rutas, incluyendo mapas, puntos de interés, y recomendaciones de actividades, colaboración con hoteles y agencias de viajes para promocionar paquetes de turismo activo que incluyan rutas y actividades de movilidad activa y participación en ferias internacionales de turismo para promover las ofertas de turismo activo en Tenerife. 3.Organización de Eventos y Actividades de Turismo Activo: Organización de eventos periódicos que promuevan el turismo activo en la isla, como maratones, carreras de montaña, rutas ciclistas, y caminatas guiadas. Estos eventos estarán diseñados para atraer tanto a turistas como a residentes, y se integrarán en el calendario de actividades turísticas de Tenerife. 4. Fomento de la Colaboración Público-Privada: Impulso de colaboraciones entre el sector público y las empresas privadas del sector turístico, como hoteles, operadores turísticos, y proveedores de servicios de movilidad activa, para desarrollar y promocionar el turismo activo. Estas alianzas permitirán la creación de paquetes turísticos integrados y la mejora de los servicios ofrecidos a los turistas que buscan experiencias de movilidad activa. Ejemplos: Colaboración con hoteles para ofrecer alquiler de bicicletas y VMP eléctricos a sus huéspedes y alianzas con operadores turísticos para incluir rutas de movilidad activa en sus itinerarios.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Diversificación de la Oferta Turística: La promoción del turismo activo diversificará la oferta turística de Tenerife, atrayendo a un segmento de turistas interesados en actividades al aire libre y en contacto con la naturaleza, reduciendo la dependencia del turismo de sol y playa. Promoción de un Turismo Sostenible: Esta actuación contribuirá a posicionar a Tenerife como un destino de turismo sostenible, alineado con las tendencias globales que valoran el respeto al medio ambiente y la movilidad sostenible. Fomento de la Economía Local: Al atraer a más turistas interesados en el turismo activo, se generarán oportunidades para las empresas locales, desde alquileres de bicicletas y VMP eléctricos hasta guías turísticos y organizadores de eventos.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Red de Rutas Ciclistas y Peonales: La red de rutas ciclistas y peatonales desarrollada como parte de otras actuaciones servirá de base para la promoción del turismo activo, proporcionando una infraestructura ya adaptada para el uso de turistas y residentes. Sinergia con la Renovación de la Flota de Transporte Público: La nueva flota de transporte público permitirá el transporte de bicicletas y otros equipos de movilidad activa, facilitando la movilidad intermodal de los turistas. Complementariedad con las Estrategias de Turismo Insular y Regional: Esta actuación se integrará con las estrategias insular y regional de promoción del turismo sostenible, aprovechando las campañas de marketing y las iniciativas de promoción a nivel más amplio.		

Condicionamientos de ejecución	Coordinación Interinstitucional: La ejecución de esta actuación requerirá la coordinación entre el Cabildo de Tenerife, los ayuntamientos, y las entidades regionales de turismo para asegurar que las rutas y actividades estén alineadas con las estrategias turísticas de la isla. Desarrollo de Infraestructuras de Apoyo: Aunque la infraestructura principal de las rutas forma parte de otra actuación, será necesario desarrollar infraestructuras de apoyo, como puntos de información turística, estaciones de alquiler de bicicletas y VMP eléctricos, y señalización adecuada en múltiples idiomas.								
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Medio - Largo Plazo				2028 - 2035				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I			
	CAB	CAB		AYUNT	CONS	EMP			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)			
	6	2	5	3	8	4,83			
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	4	4	7	6		5,25			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	6	5	5	5		5,25			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)			
	5	4	4			8,67			
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Rutas Promocionadas: Monitoreo de las rutas específicas para el turismo activo que se promocionan a nivel local e internacional. Participación en Eventos: Evaluación del número de turistas y residentes que participan en los eventos de turismo activo organizados. Impacto Económico en el Turismo Local: Medición del incremento en la economía local derivado de la promoción del turismo activo. Mecanismos de Evaluación: Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual para medir el impacto del turismo activo en la diversificación de la oferta turística y en la economía local.								
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035	
	Inversión	AYU 70							
		CAB 70	7,50			3,00	1,50	1,50	1,50
CAC 71									
CAC 70									
AGE 71									
AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20								
	CAB 20								
	CAC 21								
	CAC 20								
	AGE 21								
	AGE 20								
TOTAL		7,50			3,00	1,50	1,50	1,50	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Promoción de la Movilidad Activa	CLAVE	PMA
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.04	Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es fomentar la movilidad activa entre los estudiantes de Tenerife mediante la implementación de programas específicos en centros educativos, incluyendo la creación de caminos escolares seguros. Esta actuación busca promover el uso de modos de transporte sostenibles como caminar y la bicicleta, mejorar la seguridad vial en las proximidades de los centros educativos, y asegurar que todos los colegios desarrollen e implementen un plan de movilidad activa que incluya caminos escolares seguros de manera sistemática, no solo como iniciativa individual de profesores y equipos directivos de los centros.		
	1.Desarrollo de Caminos Escolares Seguros: Evaluación y Diagnóstico de Rutas Escolares: Realizar un diagnóstico de las rutas utilizadas por los estudiantes para identificar las necesidades de mejora en términos de seguridad y accesibilidad. Elaboración de Planes de Caminos Escolares: Cada colegio deberá desarrollar un plan específico de caminos escolares seguros, siguiendo un protocolo estándar establecido por las autoridades competentes. Implementación de Infraestructuras de Seguridad: Construir y adaptar infraestructuras como pasos de peatones, carriles bici y señalización en las rutas identificadas para garantizar la seguridad de los estudiantes. Coordinación con Ayuntamientos y Entidades Locales: Colaborar con los ayuntamientos para asegurar la integración de los caminos escolares con la infraestructura vial existente. 2. Programas Educativos y de Sensibilización: Organización de Talleres y Charlas: Implementar talleres y charlas en los centros educativos para concienciar a los estudiantes sobre la importancia de la movilidad activa y el uso seguro de los caminos escolares. Campañas de Sensibilización: Realizar campañas dentro y fuera de los centros escolares para involucrar a toda la comunidad en la promoción de la movilidad activa y segura. 3.Fomento de Iniciativas de Movilidad Activa: Implementación de Programas de "Pediguagua" y "Biciguagua": Establecer programas de "pediguagua" y "biciguagua" en cada colegio, con rutas definidas y supervisadas por adultos. Incentivos para la Participación en Movilidad Activa: Crear sistemas de incentivos para los estudiantes que utilicen métodos de movilidad activa para llegar a la escuela. Monitoreo y Ajuste de Iniciativas: Monitorear la participación y efectividad de estas iniciativas y realizar ajustes según sea necesario para mejorar su impacto. 4.Instalación de Infraestructuras de Apoyo en Centros Educativos: Instalar aparcamientos seguros para bicicletas en las entradas de los colegios conectados con los caminos escolares, instalación de Vestuarios y Duchas, creación de Zonas de Espera Seguras: 5.Coordinación y Monitoreo Centralizado: Establecer un comité a nivel insular que coordine la implementación de los caminos escolares seguros y los programas de movilidad activa en todos los colegios y facilite la difusión de buenas prácticas y experiencias exitosas entre los colegios para mejorar continuamente los programas de movilidad activa. Ejemplos: Organización de un seminario anual donde los colegios compartan sus experiencias y mejores prácticas en movilidad activa.		
Contenido detallado de la actuación	Aseguramiento de la Participación Generalizada: Esta actuación garantizará que todos los colegios de Tenerife participen en la creación y adopción de caminos escolares seguros, promoviendo una implementación uniforme y sistemática. Promoción de Hábitos Saludables y Sostenibles: Fomentará hábitos de vida saludables entre los estudiantes, incrementando su actividad física diaria y reduciendo la dependencia del vehículo privado. Reducción de la Congestión Vehicular y Mejora de la Seguridad Vial: Al implementar caminos escolares seguros y promover la movilidad activa, se espera una disminución significativa del tráfico y una mejora en la seguridad vial en las proximidades de los centros educativos.		
	Sinergia con Programas de Seguridad Vial y Planes Urbanos: Los caminos escolares seguros se integrarán con las iniciativas de seguridad vial y los planes urbanos municipales, reforzando la infraestructura y seguridad en las rutas escolares. Colaboración con Ayuntamientos y Asociaciones Locales: La actuación se coordinará estrechamente con los ayuntamientos y asociaciones de padres y profesores para garantizar que las rutas escolares y las infraestructuras de apoyo se alineen con las necesidades locales. Complementariedad con Estrategias Educativas Regionales: Esta actuación se alineará con las estrategias educativas regionales, promoviendo la inclusión de la movilidad activa y sostenible en el currículo escolar.		
Capacidad resolutive			
Complementariedades y sinergias			

Condicionamientos de ejecución	Coordinación Interinstitucional: La planificación y ejecución de los caminos escolares seguros y programas de movilidad activa requerirá una estrecha coordinación entre el Cabildo de Tenerife, los ayuntamientos, la Consejería de Educación, los centros educativos y las asociaciones de padres para asegurar una implementación eficaz y uniforme en toda la isla. Actualmente ya se promueve un programa similar a esta actuación (proyecto STAR, liderado por la DGT). Adaptación a la Normativa Vigente: Es fundamental que las infraestructuras y los programas cumplan con las normativas vigentes en materia de seguridad vial, transporte escolar y protección de menores, asegurando un entorno seguro y adecuado para los estudiantes. Monitoreo y Cumplimiento Obligatorio: Se establecerán mecanismos de monitoreo para garantizar que todos los centros educativos cumplan con la elaboración e implementación de los planes de caminos escolares seguros y programas de movilidad activa, con posibles sanciones para aquellos que no cumplan con los requisitos.							
	Corto - Medio Plazo				2026 - 2035			
	R CAC		A CONS		C CEDUC		S CEDUC/CAB	I USUAR
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
Valoración de impactos	9	4	8	7	7		6,78	
	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)	
Consecución objetivos generales	9	3	6	7			6,25	
	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)	
	10	10	9	10			9,75	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	3	2	3			5,33		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Caminos Escolares Seguros Implementados: Monitoreo de la cantidad de colegios que han desarrollado y adoptado un plan de caminos escolares seguros. Tasa de Participación Estudiantil en Movilidad Activa: Evaluación del porcentaje de estudiantes que utilizan modos de movilidad activa para desplazarse a la escuela. Impacto en la Seguridad Vial: Evaluación de la reducción de incidentes de seguridad vial en las rutas escolares. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación cada seis meses del avance en la implementación de caminos escolares seguros y programas de movilidad activa. Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual para medir el impacto a largo plazo de estos programas en la seguridad vial y la promoción de la movilidad activa.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
		CAB 70	2,00		0,40	0,40	0,40	0,40
CAC 71								
CAC 70		8,00		1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
AGE 71								
Gasto Corriente	AGE 70							
	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
AGE 20								
TOTAL		10,00		2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Promoción de la Movilidad Activa	CLAVE	PMA
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.05	Mejora de los recorridos peatonales preferentes		
Problema u objetivo planteado	La mejora de los recorridos peatonales preferentes en los municipios de Tenerife pretende fomentar la movilidad activa y sostenible. Los peatones disponen actualmente de infraestructuras limitadas, a menudo inseguras o mal conectadas, que no favorecen el desplazamiento a pie en las áreas urbanas. Esta actuación busca mejorar la accesibilidad, seguridad y atractividad de los recorridos peatonales, priorizando su uso frente al vehículo privado y contribuyendo a la reducción de la congestión, el ruido y las emisiones contaminantes. El objetivo es crear una red de itinerarios peatonales seguros, continuos y accesibles que conecten puntos clave de los municipios como centros educativos, comerciales, administrativos y turísticos. Es una actuación propia de los PMUS pero se pretende fomentar desde la planificación insular.		
	1. Identificación de los Recorridos Peadonales Prioritarios: Se llevará a cabo un análisis para identificar los recorridos peatonales prioritarios en cada municipio, enfocándose en aquellas rutas con mayor demanda peatonal o potencial para fomentar el uso a pie. Este análisis incluirá la identificación de puntos de atracción, como centros educativos, parques, centros de trabajo y áreas comerciales, para garantizar que los recorridos conecten de manera eficaz estos destinos. Se priorizarán los recorridos en zonas densamente pobladas y aquellos que faciliten el acceso a servicios públicos o transporte público. 2. Mejora de la Seguridad y Accesibilidad Peatonal: Los recorridos peatonales preferentes serán adaptados para mejorar la seguridad mediante la ampliación de las aceras, la mejora de los cruces peatonales y la implementación de señalización accesible y visible. Se crearán rampas y pasos peatonales elevados en zonas con tráfico intenso, facilitando el acceso a personas con movilidad reducida y asegurando un tránsito más fluido y seguro para los peatones. Se instalarán sistemas de iluminación eficientes y seguros en los recorridos, especialmente en las zonas menos transitadas y en horarios nocturnos, para mejorar la percepción de seguridad y el atractivo de los recorridos a todas horas. 3. Creación de Espacios Peadonales Atractivos y Verdes: Los recorridos peatonales preferentes estarán diseñados para ofrecer espacios atractivos, con mobiliario urbano como bancos, papeleras, zonas de descanso y áreas verdes. Se fomentará la instalación de vegetación autóctona y árboles para dar sombra, mejorar la calidad del aire y reducir las temperaturas en los recorridos durante los meses más cálidos. En las áreas de mayor demanda, se crearán zonas peatonales exclusivas donde el tráfico motorizado será restringido, favoreciendo la calidad de vida de los habitantes y el uso del espacio público por parte de la comunidad. 4. Conexión con la Red de Transporte Público y Aparcamientos de Bicicletas: Los recorridos peatonales preferentes se integrarán con la red de transporte público, garantizando que los usuarios puedan desplazarse fácilmente entre las paradas de guaguas o estaciones de tranvía y los puntos clave de sus desplazamientos. Se facilitará el acceso a las zonas comerciales, centros educativos y otras áreas de alta demanda a través de caminos seguros y accesibles. A lo largo de los recorridos, se instalarán aparcamientos de bicicletas y se fomentará la intermodalidad entre los usuarios del transporte público y la movilidad activa, promoviendo un sistema de movilidad más eficiente y respetuoso con el medio ambiente. 5. Participación Ciudadana en el Diseño de Recorridos: Se realizarán consultas públicas y procesos participativos para involucrar a la ciudadanía en la planificación de los recorridos peatonales preferentes. A través de encuestas y reuniones vecinales, se recogerán las necesidades y sugerencias de los habitantes para asegurar que el diseño de los recorridos refleje las demandas locales y fomente su uso cotidiano. Las asociaciones de vecinos, junto con grupos locales de movilidad y sostenibilidad, serán consultadas para contribuir a la identificación de los itinerarios más relevantes y la mejora de las infraestructuras peatonales.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	La mejora de los recorridos peatonales preferentes incrementará significativamente el uso de la movilidad activa en las áreas urbanas, promoviendo desplazamientos más seguros y accesibles para todos los ciudadanos. Al mejorar la infraestructura peatonal, los municipios reducirán la dependencia del vehículo privado, aliviarán la congestión en las calles y contribuirán a la mejora de la calidad del aire y la salud pública. Los recorridos peatonales ofrecerán una alternativa atractiva y sostenible para los desplazamientos cotidianos, conectando eficientemente las áreas clave de la ciudad con el transporte público y los servicios comunitarios.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con los Corredores Verdes Urbanos: La mejora de los recorridos peatonales preferentes complementará el desarrollo de los corredores verdes urbanos, promoviendo una red peatonal conectada con zonas verdes y ofreciendo una alternativa sostenible al vehículo privado. Integración con la Red Insular de Rutas Ciclistas y Peadonales: Los recorridos peatonales se integrarán dentro de la red de rutas ciclistas y peatonales a nivel insular, facilitando la conexión entre áreas urbanas y rurales, y promoviendo la movilidad activa tanto para el ocio como para los desplazamientos diarios. Coordinación con los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS): Los PMUS municipales estarán alineados para incluir la mejora de los recorridos peatonales preferentes como una estrategia prioritaria, alineando las políticas de movilidad urbana con la promoción del transporte activo y sostenible.		

Condicionamientos de ejecución		Planificación Urbanística Municipal: Los municipios deberán revisar y adaptar sus Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO) para integrar la infraestructura peatonal mejorada dentro de la red urbana. Esto implicará coordinar las áreas de urbanismo, medioambiente y movilidad para asegurar que las mejoras en los recorridos peatonales sean viables y coherentes con la planificación urbana existente. Recursos Financieros y Subvenciones: La financiación para la mejora de los recorridos peatonales vendrá de fondos municipales y subvenciones regionales, estatales o europeas dedicadas a la movilidad sostenible y la mejora de la infraestructura urbana.							
		Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)		R	A		C		S	I	
		AYUNT	CAB		CONS		CAB	USUAR	
Valoración de riesgos		Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
		6	1	4	7	9	5,06		
Valoración de impactos		Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
		9	7	8	8	8,00			
Consecución objetivos generales		Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
		8	10	7	8	8,25			
Viabilidad		Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
		5	3	5	8,67				
Seguimiento y Evaluación		Indicadores de Seguimiento: Incremento del uso peatonal: Monitoreo del aumento del número de peatones en los recorridos mejorados, utilizando sensores de conteo de peatones y encuestas de movilidad. Reducción del tráfico motorizado en áreas urbanas: Evaluación del impacto en la reducción del uso del vehículo privado en las zonas mejor conectadas por recorridos peatonales preferentes. Mecanismos de Evaluación: Informes anuales de uso y satisfacción ciudadana: Informes que analicen el aumento de los desplazamientos a pie y la satisfacción de los usuarios, recogiendo las impresiones de los peatones sobre la mejora de la infraestructura. Revisión del impacto en la calidad del aire y el ruido: Evaluación periódica del impacto de los recorridos peatonales en la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las zonas urbanas intervenidas.							
		PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
		PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
		Inversión	AYU 70	6,50		1,70	1,20	1,20	1,20
CAB 70	6,50			1,70	1,20	1,20	1,20	1,20	
CAC 71									
CAC 70									
AGE 71									
AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20								
	CAB 20								
	CAC 21								
	CAC 20								
	AGE 21								
	AGE 20								
TOTAL		13,00		3,40	2,40	2,40	2,40	2,40	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Promoción de la Movilidad Activa	CLAVE	PMA
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.06	Implantación de carriles bici en zonas urbanas		
Problema u objetivo planteado	La actuación tiene como objetivo fomentar la implantación de carriles bici en las zonas urbanas de Tenerife, teniendo en cuenta la complejidad orográfica de la isla, con pendientes pronunciadas y calles estrechas. El objetivo es integrar las bicicletas convencionales, bicicletas eléctricas y vehículos de movilidad personal (VMP) en el entorno urbano, facilitando una movilidad activa y sostenible que complemente al transporte público y reduzca el uso del vehículo privado. Para ello, se deben habilitar carriles bici seguros, diseñar aparcamientos específicos para bicicletas y VMP y promover el uso intermodal de estos medios junto con el transporte público y los aparcamientos de disuasión.		
	1.Análisis y Selección de Zonas Urbanas para la Implantación de Carriles Bici: Se realizará un estudio inicial para identificar las zonas urbanas prioritarias para la implantación de carriles bici, considerando los desniveles y la anchura de las calles, garantizando la seguridad de los usuarios y la fluidez del tráfico. Se priorizarán aquellas áreas donde la densidad de población y la demanda de movilidad justifiquen la creación de una infraestructura ciclista, con especial atención a las conexiones con centros educativos, áreas comerciales y acceso al transporte público. 2.Diseño Adaptado a la Orografía y Características Urbanas: La red se diseñará teniendo en cuenta la orografía de Tenerife, haciendo uso de tecnología para bicicletas eléctricas y VMP que permitan a los usuarios superar las pendientes pronunciadas con mayor facilidad. En las zonas donde las calles sean demasiado estrechas o no permitan la segregación completa del tráfico, se estudiará la posibilidad de crear carriles compartidos con velocidades reducida, con medidas de calmado de tráfico, con señalización y semáforos adaptados que prioricen la seguridad vial. 3.Aparcamientos Seguros para Bicicletas y VMP: En los puntos de mayor uso y demanda, como estaciones de transporte público, zonas comerciales y aparcamientos de disuasión, se habilitarán aparcamientos seguros para bicicletas y VMP, con opciones de vigilancia o cerraduras electrónicas para evitar robos. Estos aparcamientos estarán diseñados para facilitar el uso intermodal, permitiendo que los usuarios puedan cambiar fácilmente entre la bicicleta o el VMP y el transporte público, contribuyendo a una movilidad más fluida y sostenible. 4.Promoción del Uso de Bicicletas Eléctricas y VMP: Dada la topografía complicada de Tenerife, se incentivará el uso de bicicletas eléctricas y VMP en las áreas de mayores pendientes, para lo cual se fomentará la creación de puntos de recarga en los aparcamientos y zonas estratégicas. Se realizarán campañas de sensibilización que promuevan el uso de bicicletas eléctricas y VMP como una alternativa viable y cómoda al vehículo privado, destacando sus beneficios en términos de movilidad urbana y sostenibilidad. 5.Fomento de la Intermodalidad con el Transporte Público y Aparcamientos de Disuasión: Los carriles bici estarán integrados con el sistema de transporte público insular, garantizando conexiones seguras con las paradas de guaguas, estaciones de tranvía y aparcamientos de disuasión. Esta infraestructura facilitará la movilidad intermodal, permitiendo a los usuarios combinar la bicicleta o el VMP con otros modos de transporte para cubrir largas distancias. Se implementarán tarifas combinadas que faciliten el acceso a ambos sistemas (bicicletas/VMP y transporte público), incentivando el uso compartido y la reducción del uso del coche privado. 6. Procesos Participativos y Evaluación Continua: Los ciudadanos, asociaciones ciclistas y grupos de movilidad activa serán consultados durante el proceso de diseño de los carriles bici, recogiendo sugerencias y demandas específicas para asegurar que las infraestructuras se adapten a las necesidades locales. Se implementarán sistemas de monitoreo continuo para evaluar el uso de los carriles bici, detectando áreas de mejora y facilitando la adaptación de la infraestructura según la evolución de la demanda.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	La implantación de carriles bici en zonas urbanas, adaptada a la orografía compleja de Tenerife, fomentará el uso de bicicletas eléctricas y VMP, proporcionando una alternativa cómoda y segura al vehículo privado. Esto reducirá el congestionamiento en las ciudades, mejorará la calidad del aire y fomentará la movilidad activa, especialmente en los núcleos urbanos más densos. La integración de estos carriles con el transporte público y los aparcamientos de disuasión promoverá una movilidad intermodal que reducirá la dependencia del vehículo privado y mejorará la eficiencia en los desplazamientos urbanos.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS): Esta actuación se alineará con los PMUS municipales, que integran el fomento de la movilidad activa y la reducción del uso del vehículo privado, garantizando una planificación adecuada de la infraestructura ciclista a nivel local. Integración con el Sistema de Aparcamientos de Disuasión: Los carriles bici estarán conectados con los aparcamientos de disuasión, facilitando el uso combinado de bicicletas y transporte público, promoviendo una movilidad más sostenible en las zonas urbanas. Sinergia con la Red Insular de Rutas Ciclistas y Peatonales: La creación de carriles bici urbanos complementará la red insular de rutas ciclistas, garantizando una conectividad fluida entre las zonas urbanas y rurales, promoviendo tanto la movilidad diaria como el ocio activo. Coordinación con la Creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE): En las áreas donde se implanten ZBE, los carriles bici ayudarán a reducir la dependencia del vehículo privado, ofreciendo una alternativa de transporte sostenible y segura en zonas de alta densidad urbana.		

Condicionamientos de ejecución	Planificación Urbana y Orografía Complicada: Los municipios deberán adaptar los PMUS y eventualmente (PGO) para integrar los carriles bici y resolver los desafíos que presenta la orografía y la estructura urbana. Será clave planificar rutas que optimicen los desniveles y anchuras de las calles para garantizar la seguridad de los ciclistas y usuarios de VMP.							
	Financiación y Subvenciones: La financiación para la construcción de carriles bici provendrá de fondos municipales y de subvenciones regionales, estatales o europeas dedicadas a la movilidad sostenible y la mejora de infraestructuras urbanas.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	AYUNT	CAB		CAB	CAB			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	4	2	4	6	7	4,33		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	8	10	8		8,25		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	9	10	8	9		9,00		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	4	5			8,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento:							
	Uso de los carriles bici y VMP: Medición del número de usuarios de los carriles bici mediante sensores en puntos estratégicos y encuestas de movilidad. Reducción del tráfico motorizado: Evaluación del impacto de los carriles bici en la reducción del tráfico de vehículos privados en las zonas urbanas donde se implementan. Mecanismos de Evaluación: Informes anuales sobre el uso de carriles bici y la seguridad: Informes que analicen el aumento del uso de bicicletas y VMP, así como la mejora en la seguridad vial para los usuarios de estos medios. Revisión de la infraestructura y la satisfacción de los usuarios: Evaluación periódica de la calidad de la infraestructura de los carriles bici y de la satisfacción de los usuarios, recogiendo sugerencias para futuras mejoras.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	5,50		1,50	1,00	1,00	1,00	1,00
	CAB 70	3,75		0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		9,25		2,25	1,75	1,75	1,75	1,75

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Promoción de la Movilidad Activa	CLAVE	PMA
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.07	Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos		
Problema u objetivo planteado	El calmado del tráfico en los centros urbanos y en las zonas residenciales de baja densidad es esencial para mejorar la seguridad vial, reducir la contaminación y el ruido, y fomentar un entorno más seguro y cómodo para la movilidad activa (peatonal y ciclista) y el transporte público. En muchas áreas urbanas y residenciales de Tenerife, el tráfico denso y el exceso de velocidad en calles estrechas y tranquilas representan riesgos para la seguridad de los peatones y ciclistas. Esta actuación tiene como objetivo implementar medidas de calmado del tráfico que reduzcan la velocidad de los vehículos motorizados, prioricen la movilidad activa y hagan más sostenible y seguro el tránsito en los centros urbanos y zonas residenciales.		
Contenido detallado de la actuación	1. Identificación de Zonas Prioritarias para el Calmado del Tráfico: Se llevará a cabo un análisis en cada municipio para identificar tanto los centros urbanos como las zonas residenciales de baja densidad que requieren medidas de calmado del tráfico. Se priorizarán las áreas cercanas a centros educativos, zonas comerciales, áreas recreativas y zonas residenciales donde la tranquilidad es un valor clave. Las zonas residenciales de baja densidad son especialmente vulnerables a vehículos que circulan a velocidades inadecuadas debido a la falta de regulación o supervisión. En estas áreas, las medidas se orientarán a reducir el tráfico de paso y a crear espacios más seguros para los residentes. 2. Implementación de Medidas Físicas de Reducción de Velocidad: Se instalarán medidas físicas como badenes, estrechamientos de carriles, chicanas (curvas artificiales) y pasos peatonales elevados en las zonas urbanas y residenciales para reducir la velocidad de los vehículos. En las zonas residenciales, estas medidas deberán ser especialmente cuidadosas con el entorno, para no afectar la calidad de vida de los vecinos. 3. Zonas 30 y Áreas Peatonalizadas: En los centros urbanos y zonas de especial sensibilidad, se establecerán Zonas 30, donde la velocidad máxima permitida será de 30 km/h, creando un entorno más seguro para los peatones y ciclistas. Estas áreas también se implementarán en zonas residenciales de baja densidad para evitar que los vehículos utilicen estos vecindarios como atajos de tránsito rápido. En los centros urbanos se crearán zonas peatonales exclusivas o con acceso restringido al tráfico, limitando la circulación de vehículos privados. 4. Sistemas de Control y Señalización Inteligente: Se implementarán semáforos con temporización que prioricen a los peatones y ciclistas en los cruces de calles. Estos estarán acompañados de radares de velocidad y cámaras de vigilancia para monitorear el cumplimiento de las normativas. En las zonas residenciales, se utilizará señalización clara que informe a los conductores sobre los límites de velocidad y las áreas de tráfico calmado, asegurando un tránsito adecuado y seguro. 5. Fomento de la Movilidad Activa y Reducción del Tráfico de Paso: Las medidas de calmado del tráfico fomentarán el uso de la movilidad activa (caminar y bicicleta) tanto en los centros urbanos como en las zonas residenciales de baja densidad. Se mejorará la infraestructura peatonal y ciclista en ambos tipos de áreas, creando entornos más atractivos para moverse sin utilizar el vehículo privado. En las zonas residenciales, además, se implementarán medidas para reducir el tráfico de paso, garantizando que las calles locales no sean utilizadas por vehículos que solo busquen atajos, sino que se mantengan como zonas tranquilas y seguras para los residentes. 6. Procesos Participativos y Concienciación Ciudadana: Se realizarán consultas públicas y procesos participativos con los residentes y comerciantes tanto de los centros urbanos como de las zonas residenciales, asegurando que las medidas se adapten a las necesidades locales. Se llevarán a cabo campañas de sensibilización para concienciar a los conductores sobre la importancia de reducir la velocidad en estas áreas, respetar a los peatones y ciclistas, y evitar el uso de las zonas residenciales como vías rápidas.		
Capacidad resolutive	La implementación de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos y zonas residenciales de baja densidad mejorará significativamente la seguridad vial, reduciendo la velocidad del tráfico y minimizando los riesgos para peatones y ciclistas. La reducción del tráfico de paso en zonas residenciales garantizará que estas áreas mantengan un entorno tranquilo y seguro. Asimismo, el fomento de la movilidad activa y la integración con la red de transporte público y carriles bici permitirá una movilidad más sostenible y saludable, mejorando la calidad de vida y contribuyendo a la reducción de emisiones contaminantes.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS): Las medidas de calmado del tráfico se enmarcan dentro de los PMUS municipales, donde se promueve la movilidad activa y la mejora de la seguridad vial en las áreas urbanas y residenciales. Coordinación con la Implantación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE): Las ZBE y las medidas de calmado del tráfico en los centros urbanos y zonas residenciales se coordinarán para reducir las emisiones, mejorando la calidad del aire y fomentando la reducción del uso del vehículo privado. Sinergia con la Red de Carriles Bici Urbanos: Las zonas calmadas se conectarán con la red de carriles bici urbanos, facilitando un uso seguro de las bicicletas en áreas residenciales y urbanas, integrando la movilidad ciclista dentro de un sistema de transporte más amplio.		

Condicionamientos de ejecución	Planificación Urbana y Coordinación con los Municipios: La implementación de las medidas de calmado del tráfico deberá ser incorporada en los PMUS de cada municipio. Además, será necesaria la coordinación con los municipios para garantizar una aplicación coherente de las medidas en las zonas limítrofes. Recursos Financieros y Apoyo Técnico: La financiación para la instalación de infraestructuras de calmado del tráfico provendrá de fondos municipales, así como de subvenciones regionales, estatales o europeas dedicadas a la mejora de la seguridad vial y la sostenibilidad urbana. Los municipios podrán solicitar apoyo técnico del Cabildo de Tenerife para la ejecución de estas medidas.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo			2026 - 2035				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	AYUNT	CONS		CAB	CAB	USUAR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	3	2	4	6	6	3,89		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	6	10	7		7,75		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	9	9	7	9		8,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	5	4	5			9,33		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de la velocidad media del tráfico: Monitoreo de la velocidad media en los centros urbanos y zonas residenciales, con el objetivo de reducir los excesos de velocidad en áreas sensibles. Incremento del uso de la movilidad activa: Evaluación del aumento en el número de peatones y ciclistas que utilizan las áreas intervenidas tras la implementación de las medidas de calmado del tráfico. Mecanismos de Evaluación: Informes anuales de seguridad vial: Informes periódicos sobre la reducción de accidentes y mejora de la seguridad vial en centros urbanos y zonas residenciales. Revisión del impacto en la calidad de vida y satisfacción ciudadana: Encuestas periódicas a residentes sobre su satisfacción con las medidas implementadas y su impacto en la calidad de vida en las zonas intervenidas.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	8,00		2,00	1,50	1,50	1,50	1,50
	CAB 70	5,00		1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		13,00		3,00	2,50	2,50	2,50	2,50

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Promoción de la Movilidad Activa	CLAVE	PMA
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.08	Sistemas de alquiler público de bicicletas		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es implementar sistemas de alquiler público de bicicletas en las áreas de mayor densidad poblacional y actividad turística de Tenerife, fomentando la movilidad activa, reduciendo el uso del vehículo privado y contribuyendo a una movilidad más sostenible. Se priorizan las áreas con masa crítica suficiente: el área metropolitana de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna, el área turística del sur (Adeje-Arona) y el Puerto de la Cruz. El sistema estará integrado en la Plataforma Integrada y Centralizada de Viajes (MaaS) para facilitar la intermodalidad y optimizar los desplazamientos combinados con el transporte público.		
	1.Análisis y Diseño del Sistema de Alquiler Público: Se realizará un estudio de viabilidad en las áreas seleccionadas para identificar los puntos estratégicos de alta demanda para la instalación de las estaciones de alquiler de bicicletas. Esto incluirá puntos cercanos a intercambiadores de transporte público, zonas turísticas, áreas comerciales y espacios residenciales con potencial para una alta utilización del sistema. Se diseñará un sistema de alquiler de bicicletas convencionales y eléctricas, que permita a los usuarios desplazarse fácilmente en distancias cortas y medianas, tanto para viajes de ocio como para desplazamientos cotidianos. 2. Instalación de Estaciones de Alquiler en Áreas Estratégicas: Las estaciones de alquiler se instalarán en puntos clave de las áreas metropolitanas y turísticas, con la posibilidad de devolver la bicicleta en una estación diferente a la de origen. Se priorizará la instalación de estaciones cercanas a paradas de guaguas, estaciones de tranvía y aparcamientos de disuasión para fomentar la intermodalidad. Se estudiará la posibilidad de integrar el sistema con las estaciones de recarga de bicicletas eléctricas para facilitar su uso en áreas de pendientes pronunciadas, como en algunas partes de La Laguna y Santa Cruz. 3. Promoción del Uso de Bicicletas Eléctricas en Zonas con Pendiente: Dada la orografía de Tenerife, se promoverá el uso de bicicletas eléctricas en áreas con pendientes. Se implementarán campañas de sensibilización para fomentar su uso como una alternativa cómoda y eficiente al vehículo privado. Se establecerán puntos de recarga para bicicletas eléctricas en las estaciones ubicadas en las zonas con mayor desnivel. 4. Tarifas y Sistemas de Pago Integrados: El sistema estará completamente integrado con la Plataforma Integrada y Centralizada de Viajes (MaaS), lo que permitirá a los usuarios acceder a bicicletas públicas a través de una tarjeta o aplicación única, que también servirá para guaguas, tranvías y otros modos de transporte. Se establecerán tarifas combinadas para facilitar el uso intermodal del sistema, con opciones de pago flexibles: por horas, días o mediante suscripciones. Los usuarios podrán combinar los viajes en bicicleta con el transporte público de manera sencilla y eficiente. 5. Intermodalidad y Conexión con el Transporte Público: La integración en la Plataforma MaaS garantizará que los usuarios puedan planificar sus desplazamientos combinando bicicleta y transporte público en un solo viaje. Los sistemas de alquiler de bicicletas estarán conectados con intercambiadores, estaciones de guaguas y tranvías, así como con aparcamientos de disuasión, promoviendo la movilidad intermodal. El objetivo es que los usuarios puedan alternar fácilmente entre bicicletas y otros modos de transporte, reduciendo el uso del vehículo privado. 6.Procesos Participativos y Evaluación del Sistema: Se realizarán consultas públicas para definir la ubicación de las estaciones y los detalles del sistema de alquiler de bicicletas, con la participación de residentes, turistas y operadores turísticos. Se implementarán sistemas de monitoreo para analizar el uso del sistema, la satisfacción de los usuarios, y optimizar la expansión del servicio en función de la demanda.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	El sistema de alquiler público de bicicletas ofrecerá una solución intermodal eficaz para la movilidad urbana y turística en Tenerife. Al facilitar el acceso a bicicletas eléctricas y convencionales, los usuarios podrán superar las dificultades orográficas y combinar este medio con el transporte público, reduciendo el uso del vehículo privado y mejorando la eficiencia del transporte en las áreas metropolitanas y turísticas de la isla.		
Complementariedades y sinergias	Integración con la Plataforma Integrada y Centralizada de Viajes (MaaS): El sistema de alquiler de bicicletas estará totalmente integrado en la Plataforma MaaS, lo que permitirá la planificación y gestión de viajes intermodales a través de una única aplicación. Los usuarios podrán combinar bicicletas con otros modos de transporte de forma sencilla. Coordinación con los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS): El sistema de alquiler de bicicletas se alineará con los PMUS municipales, apoyando la movilidad activa en centros urbanos y áreas turísticas clave, facilitando el acceso a las zonas comerciales y reduciendo el uso del vehículo privado. Sinergia con los Aparcamientos de Disuasión: Los aparcamientos de disuasión estarán conectados con las estaciones de alquiler de bicicletas, facilitando que los usuarios puedan dejar sus vehículos y utilizar bicicletas públicas para completar su viaje.		

Condicionamientos de ejecución	Masa Crítica en Áreas Metropolitanas y Turísticas: El sistema de alquiler se limitará a áreas con suficiente masa crítica de usuarios, como el área metropolitana de Santa Cruz y La Laguna, el área turística de Adeje-Arona y Puerto de la Cruz, para garantizar su viabilidad. Financiación y Modelo de Concesión: El sistema será gestionado a través de un modelo de concesión, con una empresa privada responsable de la instalación y mantenimiento de las bicicletas y estaciones, mientras los municipios supervisarán la ejecución del servicio y la planificación.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2031			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	AYUNT	CAB		CAB	CAB	CAC		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	3	4	6	8	8	5,44		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	7	9	9		8,00		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	6	5	5	6		5,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	5	3	5			8,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de usuarios diarios del sistema de alquiler de bicicletas: Seguimiento del número de usuarios diarios, desglosando entre bicicletas convencionales y eléctricas, y su uso en áreas metropolitanas y turísticas. Reducción del uso del vehículo privado: Medición del impacto del sistema en la reducción del uso del vehículo privado en las áreas seleccionadas, así como la integración en viajes intermodales. Mecanismos de Evaluación: Informes semestrales sobre el uso del sistema: Informes que analicen la frecuencia de uso, estaciones más demandadas y necesidades de ajuste en la cantidad de bicicletas o estaciones. Revisión periódica de la satisfacción de los usuarios: Encuestas periódicas para medir la satisfacción de los usuarios, recoger sugerencias y ajustar el sistema para mejorar la experiencia.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	4,50		1,50	1,50	1,50		
	CAB 70	1,70		0,70	0,50	0,50		
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20	1,20			0,30	0,30	0,30	0,30
	CAB 20	0,60			0,15	0,15	0,15	0,15
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		8,00		2,20	2,45	2,45	0,45	0,45

6.8 Programa: Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora

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

Tabla 8 Actuaciones del Programa GMDI

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

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presentan las fichas correspondientes a cada actuación:

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora	CLAVE	GMDI
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.01	Desarrollo de plataformas de Car-sharing		
Problema u objetivo planteado	Reducir la dependencia del vehículo privado y disminuir la congestión del tráfico en áreas urbanas y metropolitanas, disminución de la tasa de motorización mediante opciones alternativas competitivas, flexibles y ecológicamente más eficientes		
	Desarrollo e integración de un servicio global de car-sharing: Este proyecto se integrará plenamente en el sistema multimodal de transporte público, apoyando tanto flotas propias como sistemas P2P (peer-to-peer) donde los particulares pueden poner sus vehículos a disposición de la plataforma cuando no los utilizan. Funcionamiento: El sistema se enfoca en la creación de áreas de funcionamiento en las comarcas de mayor atracción y generación de viajes: área metropolitana, Sur y Valle de la Orotava por cuestión de masa crítico. Los usuarios pueden o no reservar con antelación, sin estaciones fijas Colaboración público-privada: Se apoyará en proyectos de iniciativa privada con apoyo público a través de la provisión de infraestructura, integración tarifaria y regulación (bonificaciones e incentivos). La administración insular y locales juegan un rol clave en la regulación y promoción del servicio, asegurando su integración con otros sistemas de transporte y la creación de políticas fiscales favorables. Se fomentarán acuerdos de colaboración con empresas tecnológicas y del sector automotriz para el suministro de vehículos y el desarrollo de la plataforma digital. Posibilidad de subvenciones para asegurar la viabilidad del servicio Tecnología y Plataforma: Utilización de tecnologías avanzadas basadas en plataformas digitales, accesibles a través de aplicaciones móviles. Esto permitirá a los usuarios gestionar reservas, acceder a vehículos y realizar pagos de manera sencilla y eficiente. Fomento del uso de vehículos eléctricos e híbridos: Promoción de flotas de vehículos eléctricos o híbridos dentro del sistema de car-sharing, con incentivos como aparcamientos reservados, bonificaciones fiscales, y acceso a zonas de baja emisión. Bonificaciones e incentivos: Se promoverá la adopción del car-sharing a través de beneficios a los usuarios y compañías, incluyendo bonificaciones en el aparcamiento en superficie, estacionamientos reservados en superficie para estas flotas, descuentos en impuestos de circulación, y acceso a zonas restringidas para residentes, apoyo a la búsqueda de subvenciones públicas y fondos europeos, subvención anual hasta el año 2035. Desarrollo de proyecto piloto (2 años): En el área metropolitana, con unos 50 vehículos eléctricos, 10-15 estaciones de recarga, desarrollo de la plataforma digital y app, marketing y campañas de promoción, operación y mantenimiento, consultoría y gestión. Ejemplo: autolib (París, Francia); Car2Go		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Reducción de la tasa de motorización: Al ofrecer una alternativa competitiva y flexible al uso del coche privado, el sistema de car-sharing puede contribuir significativamente a la reducción de la tasa de motorización en la isla. Fomento del uso del vehículo eléctrico y consiguiente reducción de emisiones Intermodalidad: Al integrarse con otros sistemas de transporte público (guaguas, tranvía, bicicletas compartidas), la capacidad resolutive de esta actuación se incrementa Inclusión social: Puede ayudar a personas que no pueden permitirse un coche propio, mejorando así la equidad en el acceso a la movilidad.		
Complementariedades y sinergias	Integración de los sistemas de billética con el servicio de car sharing Realización de campañas de promoción y sensibilización		

Condicionamientos de ejecución	Cambio de hábitos de los usuarios: Es fundamental fomentar un cambio de comportamiento en los usuarios para que adopten el car-sharing como una alternativa viable y atractiva al uso del coche privado. Esto puede lograrse mediante campañas de educación y la demostración de los beneficios económicos y medioambientales. Implementación inicial en el Área Metropolitana: Dado que se requiere una masa crítica de usuarios para que el servicio sea viable, se sugiere su implementación inicial en el Área Metropolitana, donde la densidad poblacional y la demanda de transporte son mayores.							
	Corto Plazo			2026 - 2027				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S	I
	CONS		CAB		CAC		AYUNT	
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	7	7	3	8	7,00		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	9	8	5		7,25		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	7	2	5		5,25		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	5	4	5			9,33		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento:: Número de usuarios registrados, Número de viajes realizados Tasa de utilización de los vehículos Tasa de crecimiento de usuarios activos Reducción de emisiones de CO2 Índice de ocupación promedio Nivel de satisfacción de los usuarios, Ingresos generados, costes operativos por km recorrido. Mecanismos de Evaluación: Revisión Trimestral del Sistema: Análisis de los datos de uso y ajuste de tarifas, incentivos o integración con otros modos de transporte. Informe Anual de Impacto: Evaluación del impacto del car-sharing en la movilidad urbana, la reducción de la motorización y el uso de energías limpias							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	2,00		2,00				
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	2,40			0,60	0,60	0,60	0,60
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		4,40		2,00	0,60	0,60	0,60	0,60

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora	CLAVE	GMDI
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.02	Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas		
Problema u objetivo planteado	Mejorar la eficiencia del uso de los vehículos privados como sistema de transporte mediante el aumento de los índices de ocupación, contribuyendo a la disminución de la congestión del tráfico y la reducción de las emisiones contaminantes. Se busca fomentar una movilidad más sostenible y colaborativa mediante una plataforma que permita a los usuarios compartir sus viajes.		
	Desarrollo y operación de la plataforma: Se propone una colaboración Público-Privada (PPP), desarrollada y operada mediante una colaboración entre el Consorcio Insular de Movilidad (dependiente del Cabildo) y una o más empresas privadas especializadas en tecnología y movilidad. El sector público aportará la regulación, promoción y acceso a fondos, mientras que el sector privado contribuirá con la tecnología avanzada, innovación y gestión operativa, al menos durante una primera etapa del proyecto. Plataforma Digital: Desarrollar una plataforma intuitiva que permita a los usuarios encontrar y compartir viajes en coche, basada en geolocalización y algoritmos de coincidencia de trayectos. Tendrá al menos las siguientes funciones clave: Geolocalización, reserva de asientos, división de costos de viaje, perfiles de usuarios con valoraciones, y soporte para viajes recurrentes como los desplazamientos al trabajo o a centros educativos. La plataforma aprovechará tecnologías de geolocalización, Big Data y análisis predictivo para optimizar la coincidencia de trayectos y mejorar la experiencia del usuario. Seguridad y Privacidad: La plataforma usará tecnologías que aseguren la privacidad de los usuarios y que brinden un entorno seguro para el uso del servicio, incluyendo opciones de verificación de identidad. Adaptación para colectivos específicos: La plataforma se adaptará para atender las necesidades de colectivos específicos, como estudiantes, empleados de grandes empresas, y residentes de áreas rurales o con poca oferta de transporte público. Incentivos Económicos y funcionales: Se ofrecerán bonificaciones y descuentos en transporte público para los usuarios frecuentes de la plataforma, incentivando la combinación de diferentes modos de transporte. Las empresas que se asocien podrán recibir incentivos fiscales o reconocimientos por promover el car-pooling entre sus empleados. Se priorizará el car-pooling en los carriles de alta ocupación y la reserva de aparcamientos preferenciales en destinos clave. Integración con la Movilidad Sostenible: Se integrará el car-pooling con los planes de transporte a polígonos industriales, grandes empresas y centros educativos, ofreciendo a los trabajadores y estudiantes una opción adicional de movilidad sostenible. Desarrollo y escalabilidad: Gracias a la colaboración público-privada, la plataforma puede desarrollarse rápidamente y escalarse según la demanda, comenzando con un proyecto piloto en áreas metropolitanas y expandiéndose gradualmente. Proyecto Piloto: Se recomienda iniciar con un piloto en el Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna, en colaboración con grandes empresas y universidades, para ajustar y optimizar el sistema antes de su lanzamiento general. Se prevén tres Fases: desarrollo tecnológico, promoción y marketing y gestión y operación (1 año).		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Impacto Ambiental y Social: Al aumentar el índice de ocupación de los vehículos, la plataforma contribuirá a la reducción de las emisiones de CO2 y a la descongestión del tráfico. Mejora de mecanismos de colaboración público-privada: permite aprovechar la experiencia y recursos del sector privado en tecnología y gestión operativa, combinado con el acceso del sector público a la infraestructura existente.		
Complementariedades y sinergias	Planes de transporte a polígonos industriales, centros educativos y grandes empresas. Fomenta la participación de empresas locales en la promoción del car-pooling, ofreciendo beneficios mutuos tanto para la empresa privada como para los empleados.		

Condicionamientos de ejecución	El Consorcio liderará la coordinación del proyecto, asegurando que las políticas públicas y los objetivos de sostenibilidad se cumplan. El sector privado se encargará del desarrollo y operación técnica de la plataforma. El Cabildo proporcionará el marco regulatorio necesario para el funcionamiento del sistema y facilitará el acceso a fondos públicos y europeos que apoyen la sostenibilidad del proyecto.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto Plazo				2026 - 2027			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	CONS	AYUNT	CAC	EMP	EMP+UNIV			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
Valoración de impactos	8	7	7	3	8	7,00		
	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
Consecución objetivos generales	7	9	7	5		7,00		
	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	9	2	2		5,00		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	5	4	5			9,33		
Seguimiento y Evaluación	Número de usuarios registrados, numero de viajes compartidos, tasas de crecimiento, índices de ocupación promedio por vehículo, reducción de emisiones, nivel de satisfacción de usuarios, número de incidentes, coste operativo por viaje (incluyendo mantenimiento de plataforma y soporte técnico).							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	0,75		0,75				
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	0,90			0,30	0,30	0,30	
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		1,65		0,75	0,30	0,30	0,30	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora	CLAVE	GMDI
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.03	Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad		
Problema u objetivo planteado	Desarrollar gemelos digitales como réplicas virtuales de la infraestructura vial y la red de transporte de Tenerife, con el fin de monitorizar, analizar y optimizar la movilidad. Estos modelos digitales permitirán simular diferentes escenarios de tráfico y transporte, evaluar el impacto de futuras infraestructuras y tomar decisiones estratégicas basadas en datos. El gemelo digital servirá como una herramienta avanzada de planificación y predicción, ayudando a modelar la evolución del tráfico y la demanda de transporte público en distintos horizontes temporales.		
	Los gemelos digitales desempeñan un papel esencial en el desarrollo y funcionamiento de las ciudades inteligentes por varias razones. Las más importantes están relacionadas con la capacidad de estos modelos para: -Mejorar la planificación y el diseño urbano -Aumentar la eficiencia operativa de los servicios públicos -Predecir y optimizar las operaciones de la ciudad -Garantizar una mayor participación ciudadana -Optimizar la gestión de los recursos -Mejorar la resiliencia y la gestión de riesgos La creación de un gemelo digital implica una serie de pasos que pueden resumirse a continuación: 1.- Recopilación de datos y sistemas existentes: Aprovechar los modelos de simulación de viajes y tráfico ya desarrollados para crear una base sólida. Estos modelos proporcionarán datos históricos y predicciones que pueden integrarse directamente en el gemelo digital. Integrar los datos de la red de aforos de tráfico y del operador de transporte público insular con datos en tiempo real sobre flujos de tráfico, frecuencias y ocupación de transporte público, y otros indicadores relevantes. 2.- Desarrollo de modelos virtuales: A partir de los modelos existentes, desarrollar réplicas digitales detalladas de la infraestructura vial, rutas de transporte público, estaciones, y puntos de interés clave. Estos gemelos digitales replicarán las condiciones físicas de la isla, incluyendo topografía, redes viales, sistemas de semáforos, estaciones de transporte público, etc. Incorporación integración de datos en tiempo real procedentes de sensores, cámaras de tráfico, sistemas de transporte, y otros dispositivos IoT (Internet of Things) para actualizar continuamente el gemelo digital con las condiciones actuales de la movilidad insular. 3.- Funcionalidades y predicción: Permitirá la simulación de Escenarios de realización de viajes en función de los modelos de generación y atracción y prever sus efectos en la movilidad. Ayudará en i)toma de decisiones en la planificación urbana y territorial identificando áreas de congestión, evaluando el impacto de nuevos desarrollos urbanísticos y optimizando la distribución de infraestructuras de transporte., ii)análisis de datos y mejora continua capturando y analizando grandes volúmenes de datos sobre patrones de movilidad, tiempos de viaje, y comportamiento del tráfico, para identificar oportunidades de mejora continua, iii) la optimización del tráfico al tener en cuenta la predicción y gestión proactiva de la congestión, optimización de los tiempos de semáforos, y ajuste de rutas de transporte público para mejorar el flujo de tráfico en tiempo real. 4.Interoperabilidad con Sistemas de Gestión de Tráfico y Transporte: Permitirá el envío de predicciones al Centro de Control del Tráfico para mejorar la toma de decisiones en tiempo real y la Coordinación con plataformas de movilidad (MaaS) y el SIGT, facilitando la integración de información sobre tráfico y transporte público en una única solución.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Optimización y Gestión Eficiente del Tráfico: El gemelo digital permitirá una optimización continua del flujo de tráfico y una gestión más eficiente de la infraestructura de transporte, reduciendo la congestión y mejorando los tiempos de viaje en toda la isla. Mejora en la Toma de Decisiones: Al proporcionar una representación precisa y dinámica de la red de transporte, el gemelo digital apoyará la toma de decisiones informadas y proactivas, tanto en la gestión del tráfico diario como en la planificación a largo plazo. Reducción del Impacto Ambiental: Mediante la optimización del tráfico y la mejora de la planificación urbana, se espera una reducción significativa en las emisiones de gases contaminantes y un mejor uso de los recursos energéticos. Aumento de la Resiliencia de la Movilidad Insular: La capacidad de simular escenarios y gestionar situaciones de emergencia en tiempo real aumentará la resiliencia del sistema de transporte, permitiendo una respuesta rápida y coordinada ante incidentes y crisis		
Complementariedades y sinergias	Sinergias con la Plataforma Centralizada de Movilidad: El gemelo digital puede integrarse con la Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS), proporcionando datos precisos y actualizados que mejoren la planificación de viajes y la gestión del tráfico. Interoperabilidad con el Centro de Control del Tráfico: Suministro de datos y escenarios predictivos para la toma de decisiones en tiempo real. Facilitará la implementación y monitoreo de políticas de movilidad sostenible, permitiendo evaluar el impacto de medidas como zonas de bajas emisiones o cambios en la red de transporte público.		

Condicionamientos de ejecución	Desarrollo por Fases: Implementación del gemelo digital en fases, comenzando con las áreas de mayor tráfico o complejidad, y expandiéndose gradualmente para cubrir toda la isla. Esto permitirá una integración más controlada y la posibilidad de realizar ajustes sobre la marcha. Inversión en Tecnología y Capacitación: Será esencial invertir en tecnologías avanzadas y en la capacitación del personal encargado de operar y mantener el gemelo digital. La colaboración con universidades y centros de investigación locales podría enriquecer el desarrollo y evolución del proyecto.							
	Medio - Largo Plazo			2028 - 2031				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	CONS	CAB	EMP	AYUNT	CAC			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	5	5	7	3	8	5,78		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	2	9	7		6,25		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	0	7	9		6,00		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	1	1	4			4,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Precisión de Predicciones de Tráfico; número de decisiones de planificación urbana o territorial informadas o ajustadas gracias a los datos proporcionados por el gemelo digital. Uso de simulaciones para planificación urbana y territorial: Número de proyectos de infraestructuras viarias y de transporte público evaluados mediante simulación digital antes de su ejecución. Nivel de integración con otros sistemas de movilidad: Conectividad con el SIGT, EDIM, MaaS y SAE, verificando la cantidad de datos intercambiados y utilizados en la gestión de la movilidad. Informes anuales de evaluación, que reflejen la revisión continua de la precisión de los modelos predictivos. Mecanismos de evaluación: Revisión Semestral del Sistema de Gemelo Digital: Evaluación periódica de la precisión de las simulaciones y predicciones de movilidad, análisis del uso de los datos generados en la planificación urbana y la toma de decisiones en movilidad, Incorporará propuestas de ajustes en los algoritmos de simulación según los datos de tráfico y transporte recopilados. Informe Anual de Movilidad y Tráfico Basado en Modelización Digital: Publicación de un informe detallado sobre el impacto del gemelo digital en la gestión del tráfico y planificación del transporte. Recomendaciones para optimizar la interoperabilidad con el Centro de Control del Tráfico y Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT).(A.08) y el SAE.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	1,70			1,50	0,20		
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	0,40					0,20	0,20
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		2,10			1,50	0,20	0,20	0,20

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora	CLAVE	GMDI
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.04	Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)		
Problema u objetivo planteado	Desarrollar una plataforma centralizada que integre diferentes modos de transporte (guaguas, tranvía, transporte a la demanda, bicicletas compartidas, aparcamientos de disuasión, servicios de transporte a empresas) para ofrecer a los usuarios opciones de movilidad completas, personalizadas y optimizadas, mejorando la eficiencia del sistema de transporte público y la experiencia del usuario.		
	Desarrollo de una plataforma digital centralizada a nivel insular: gestionada por el Consorcio Insular de Movilidad bajo la supervisión del Cabildo de Tenerife y con el apoyo de los Ayuntamientos. Esta plataforma facilitará la planificación de viajes puerta a puerta, con acceso a través de aplicaciones móviles. Estará vinculada al sistema de pagos TEN+, permitiendo a los usuarios reservar y pagar todos los servicios desde un solo lugar. Se trata de un proyecto de titularidad pública liderado por el Cabildo de Tenerife, en colaboración con los Ayuntamientos y gestionado a través del Consorcio Insular de Movilidad para la creación e implementación de sistemas de información que integren datos de diferentes modos de transporte y de instalaciones complementarias. Esta integración incluirá: -Guaguas, tranvías, y otros servicios de transporte público. -Servicios de movilidad compartida (car-sharing, bicicletas compartidas, etc.). -Aparcamientos de disuasión y estaciones de carga para vehículos eléctricos. -Transporte a la demanda y servicios de transporte específicos para empresas. Funcionalidades del sistema: Información en tiempo real sobre el estado del tráfico, horarios de transporte público, disponibilidad de servicios de movilidad compartida y estacionamientos (Datos sobre la disponibilidad de bicicletas, coches compartidos, y plazas de aparcamiento, con posibilidad de reserva y pago), posibilidad de reserva de plazas (especialmente en aparcamientos de disuasión) y pago (integración con TEN+) estimación del nivel de ocupación, histórico de accidentalidad, posibilidad de ordenar viajes según diversos criterios (velocidad, horarios, emisiones) posibilidad de almacenar histórico de viajes y datos asociados y vincularlo con incentivos y recompensas, análisis de Datos y Mejora Continua para evaluar patrones de movilidad, identificar áreas de congestión y mejorar la planificación urbana, retroalimentación de los usuarios y los datos recopilados permiten realizar ajustes continuos para optimizar la experiencia de movilidad, realidad aumentada y otras innovaciones que mejoren la eficiencia y la seguridad en los desplazamientos.		
Contenido detallado de la actuación	Optimización de uso de la infraestructura existente: La plataforma permitirá una utilización más eficiente de la infraestructura de transporte existente, al facilitar la planificación multimodal de viajes, lo que se traduce en una reducción de tiempos de espera y una mejor gestión de la demanda. Reducción de la Congestión y Mejora del Flujo de Tráfico: Al integrar diferentes modos de transporte y ofrecer alternativas en tiempo real basadas en el estado del tráfico y la disponibilidad de servicios, la plataforma contribuirá a reducir la congestión en las principales vías de la isla, optimizando el flujo de tráfico. Incentivo al Uso de Modos de Transporte Sostenibles: La plataforma incentivará el uso de modos de transporte más sostenibles, como el transporte público, las bicicletas compartidas y el car-sharing. Mejora de la experiencia del usuario: Pues dispone de información completa en tiempo real y simplificada Intermodalidad: Al integrarse con otros sistemas de transporte público (guaguas, tranvía, bicicletas compartidas), la capacidad resolutive de esta actuación se incrementa Datos para la Toma de Decisiones en la planificación: supone un flujo constante de datos valiosos sobre patrones de movilidad		
Capacidad resolutive			
Complementariedades y sinergias	Integración con otras acciones como car-sharing y car-pooling, para ofrecer una solución completa y coherente.		

Condicionamientos de ejecución		Liderazgo Público: El proyecto será liderado por el Cabildo de Tenerife y gestionado a través del Consorcio Insular de Movilidad, con el apoyo de los Ayuntamientos de la isla. Coordinación Interinstitucional: Es importante establecer un marco de colaboración eficaz entre el Cabildo, los Ayuntamientos, y otros actores clave para asegurar la interoperabilidad de los servicios y la integración efectiva de la plataforma en el sistema de transporte insular. Regulación y Normativas: Desarrollo de un marco operativo que facilite la interoperabilidad de los servicios, garantice la seguridad de los datos y promueva la accesibilidad universal.											
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)		Medio - Plazo				2028 - 2029							
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)		R		A		C		S		I			
		CONS		CAB		OPE		AYUNT/EMP		EMP			
Valoración de riesgos		Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
		6		2		7		6				3,72	
Valoración de impactos		Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
		10		8		9		9				9,00	
Consecución objetivos generales		Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
		9		8		9		9				8,75	
Viabilidad		Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
		4		3		4						7,33	
Seguimiento y Evaluación		Indicadores de Seguimiento: Número de usuarios activos mensuales Número de viajes planificados a través de la plataforma Tasa de satisfacción de usuarios Reducción de emisiones											
		Mecanismos de evaluación: Revisión Trimestral del Sistema: Análisis de los indicadores clave y ajustes en la interfaz, funciones o integración de la plataforma. Informe Anual de Impacto: Evaluación del impacto del sistema en la movilidad de la isla											
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)													
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035					
Inversión	AYU 70												
	CAB 70	1,80			1,80								
	CAC 71												
	CAC 70												
	AGE 71												
	AGE 70												
Gasto Corriente	AYU 20												
	CAB 20	3,00				1,00	1,00	1,00					
	CAC 21												
	CAC 20												
	AGE 21												
	AGE 20												
TOTAL		4,80			1,80	1,00	1,00	1,00					

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora	CLAVE	GMDI
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA		DESCRIPCIÓN BREVE	
CLAVE	Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM)		
A.05			
Problema u objetivo planteado	Crear un ecosistema de datos abiertos y compartidos que permita la colaboración entre administraciones públicas, operadores de transporte, empresas tecnológicas, y otros actores clave. Este sistema de "data sharing" se enfocará en la movilidad sostenible, proporcionando datos de alta calidad que impulsarán la innovación, mejorarán la planificación urbana y la toma de decisiones, y fomentarán el desarrollo de nuevos servicios y aplicaciones en el ámbito de la movilidad. Además, se alineará con el Espacio de Datos Integrado de la Movilidad (EDIM) contemplado en la futura Ley de Movilidad Sostenible.		
Contenido detallado de la actuación	1.Creación de un Ecosistema de Datos Abiertos: Plataforma de Intercambio de Datos: Desarrollar una plataforma que sirva como punto central para el intercambio de datos relacionados con la movilidad. Esta plataforma centralizará los datos y facilitará su integración con el Espacio de Datos Integrado de la Movilidad (EDIM), asegurando que la movilidad en Tenerife esté alineada con las normativas y estándares nacionales de la futura Ley de Movilidad Sostenible. Datos Disponibles: <i>Datos de Tráfico y Transporte:</i> Incluye datos de tráfico en tiempo real, horarios de transporte público, y estado de servicios de movilidad compartida. <i>Datos Ambientales:</i> Información sobre calidad del aire, emisiones de carbono y otros indicadores ambientales relevantes <i>Datos Socioeconómicos y Demográficos:</i> Información que permita comprender mejor los patrones de movilidad <i>Datos de Infraestructura y Mantenimiento:</i> Datos del estado de las infraestructuras viales y de transporte, y sobre su mantenimiento y seguridad. 2.Impulso a la Innovación y Desarrollo Económico: Fomento de Startups y Nuevas Empresas: Facilitar el acceso a datos abiertos para que startups y empresas tecnológicas puedan desarrollar nuevas aplicaciones y servicios de movilidad, promoviendo un ecosistema de innovación en torno a la movilidad sostenible. Participación Ciudadana y Transparencia: Promover la participación ciudadana a través del acceso a datos abiertos, permitiendo que los ciudadanos y organizaciones cívicas contribuyan a la mejora de la movilidad y a la creación de nuevas soluciones. 3.Colaboración Multisectorial: Red de Colaboración: Establecer una red de colaboración entre administraciones públicas, operadores de transporte, universidades, centros de investigación, y empresas privadas para compartir datos y desarrollar proyectos conjuntos. Esta colaboración estará alineada con los objetivos y directrices del EDIM para garantizar la coherencia y compatibilidad de los datos a nivel nacional. Normativas y Estándares de Datos: Desarrollar normativas y estándares comunes para el intercambio de datos, garantizando la calidad, seguridad y privacidad de los datos compartidos. 4.Gestión de la Privacidad y la Seguridad: Protección y transparencia de Datos: Implementar estrictas medidas de seguridad y privacidad para proteger la información sensible y garantizar que el intercambio de datos se realice de manera ética y conforme a las regulaciones vigentes, incluyendo las directrices establecidas por el EDIM.		
Capacidad resolutive	Impulso a la Innovación y Desarrollo Económico: Al facilitar el acceso a datos de alta calidad, el sistema de data sharing estimulará la innovación en el sector de la movilidad, permitiendo a startups y empresas desarrollar nuevas soluciones que respondan a los desafíos de la movilidad sostenible. Mejora en la Toma de Decisiones y Planificación: La disponibilidad de datos precisos y actualizados permitirá a las administraciones públicas y operadores de transporte tomar decisiones más informadas, optimizar los recursos, y mejorar la planificación de infraestructuras y servicios de transporte. Promoción de la Transparencia y Participación Ciudadana: Al abrir el acceso a los datos de movilidad, se fomentará una mayor transparencia en la gestión de la movilidad y se incentivará la participación ciudadana en la creación de soluciones y políticas.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con el Espacio de Datos Integrado de la Movilidad (EDIM): El sistema de data sharing se integrará con el EDIM de la futura Ley de Movilidad Sostenible, asegurando que los datos generados y compartidos en Tenerife sean compatibles con los estándares nacionales y que contribuyan al ecosistema de datos de movilidad a nivel estatal Complemento de la Plataforma Integrada y Centralizada de Viajes (MaaS): Mientras que la plataforma de viajes centraliza la experiencia del usuario, este sistema de data sharing se centrará en habilitar el intercambio de datos entre múltiples actores, potenciando la creación de soluciones innovadoras y mejorando la planificación y toma de decisiones. Apoyo a Políticas de Movilidad Sostenible: Los datos compartidos facilitarán la implementación y monitoreo de políticas de movilidad sostenible, permitiendo evaluar el impacto de medidas como zonas de bajas emisiones o cambios en la red de transporte público.		

Condicionamientos de ejecución	Colaboración Interinstitucional y Multisectorial: La ejecución del sistema de data sharing requerirá una colaboración estrecha entre las administraciones públicas, operadores de transporte, proveedores tecnológicos, y otros actores clave. Esta cooperación estará alineada con el EDIM. Marco Regulatorio y de Gobernanza: Será necesario desarrollar un marco regulatorio que defina claramente las reglas para el intercambio de datos, la privacidad, y la seguridad, así como los roles y responsabilidades de cada actor involucrado.							
	Medio - Largo Plazo				2028 - 2029			
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)								
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CONS	CAB		AGE	AYUNT/CAC	EMP		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	4	4	7	7	8	5,72		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	4	5	5	2	4,00			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	7	3	3	3	4,00			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
	4	3	4	7,33				
Seguimiento y Evaluación	Cantidad de Datos Compartidos: Medición del volumen de datos compartidos y su diversidad (tipos de datos, frecuencia, etc.). Número de Actores Involucrados: Número de entidades públicas y privadas que participan activamente en el sistema de data sharing. Nuevas Soluciones Desarrolladas: Número de nuevas aplicaciones o servicios de movilidad desarrollados utilizando los datos compartidos. Mecanismos de Evaluación: Revisión Trimestral del Sistema: Evaluación periódica del sistema de data sharing para identificar oportunidades de mejora, resolver problemas y asegurar su efectividad. Informe Anual de Impacto: Publicación de un informe que detalle cómo los datos compartidos han contribuido a mejorar la movilidad, la planificación urbana y la calidad de vida de los ciudadanos, así como su alineación con los objetivos del EDIM.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	1,60			1,60			
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	0,60				0,20	0,20	0,20
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		2.20			1.60	0.20	0.20	0.20

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora	CLAVE	GMDI
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.06	Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico		
Problema u objetivo planteado	Implementar una red de sensores IoT (Internet of Things) distribuidos en puntos estratégicos de la isla para monitorizar en tiempo real la calidad del aire, el ruido, y el flujo de tráfico. Esta red proporcionará datos precisos y actualizados que podrán integrarse en la Plataforma Integrada de Movilidad (MaaS) y el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), facilitando una gestión más eficiente del tráfico y la mejora de la planificación urbana y ambiental en Tenerife.		
Contenido detallado de la actuación	1. Despliegue de la Red de Sensores IoT: Identificación de Puntos Estratégicos: Selección de ubicaciones clave en la red vial, zonas urbanas, y áreas sensibles desde el punto de vista ambiental para la instalación de sensores. Estos puntos incluirán: Principales arterias de tráfico, Áreas urbanas densamente pobladas, Zonas cercanas a centros educativos, sanitarios y áreas naturales protegidas. Instalación de Sensores IoT: Despliegue de sensores que recopilen datos sobre la Calidad del Aire: Monitoreo de contaminantes como CO2, NOx, y partículas en suspensión (PM10, PM2.5), Niveles de Ruido y Flujo de Tráfico: Conteo de vehículos, velocidades. 2. Interconexión con Plataformas Existentes (MaaS y EDIM): Los datos recopilados serán transmitidos a la Plataforma Integrada de Movilidad 3. Aplicaciones y Uso de los Datos: Gestión del Tráfico en Tiempo Real (optimizar la señalización, ajustar los semáforos, y gestionar mejor los flujos de tráfico en momentos de alta demanda),monitoreo Ambiental y Toma de Decisiones (proporcionar a las autoridades locales información precisa sobre la calidad del aire y el ruido, permitiendo la implementación de medidas correctivas en áreas críticas) y Transparencia y Participación Ciudadana mediante la publicación de los datos en plataformas accesibles al público y Análisis y Modelado Predictivo: Utilización de algoritmos de inteligencia artificial y Big Data para analizar los datos recopilados, identificar patrones y prever situaciones de congestión o picos de contaminación. 4. Mantenimiento Regular de Sensores: Establecimiento de un plan de mantenimiento regular para asegurar que los sensores funcionen correctamente y que los datos recopilados sean fiables. 5. Actualización Tecnológica: Adaptación de la red a nuevas tecnologías y sensores más avanzados, asegurando la mejora continua del sistema.		
Capacidad resolutive	Optimización de la Gestión del Tráfico y la Calidad del Aire: Al proporcionar datos en tiempo real y de alta precisión, esta red de sensores permitirá una gestión más eficiente del tráfico y una rápida respuesta a los problemas de calidad del aire, mejorando la salud pública. Mejora en la Planificación y Toma de Decisiones: Los datos generados permitirán a las autoridades locales tomar decisiones informadas, tanto a corto como a largo plazo, en la planificación de infraestructuras y la implementación de políticas ambientales. Participación Ciudadana y Transparencia: La disponibilidad de estos datos permitirá una mayor transparencia en la gestión pública y fomentará la participación ciudadana en la protección del medio ambiente y la mejora de la movilidad.		
Complementariedades y sinergias	Integración con la Plataforma Integrada de Movilidad (MaaS): Los datos generados por la red de sensores IoT se transmitirán a la Plataforma Integrada de Movilidad, donde se utilizarán para optimizar la planificación de viajes, reducir tiempos de espera y mejorar la eficiencia del transporte. Sinergia con el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM): La red de sensores proporcionará datos valiosos que se integrarán con el EDIM, asegurando que la gestión de la movilidad en Tenerife esté alineada con los estándares nacionales y contribuya a una estrategia de movilidad coherente y sostenible		

Condicionamientos de ejecución	Colaboración Multisectorial: La implementación de esta red requerirá la colaboración entre administraciones locales, empresas tecnológicas, y universidades para garantizar la precisión y utilidad de los datos recopilados, así como su integración efectiva con las plataformas MaaS y EDIM. Marco Regulatorio: Es esencial contar con un marco regulatorio que defina claramente las responsabilidades de mantenimiento, el uso de los datos, y las políticas de privacidad y seguridad, en línea con las normativas nacionales e internacionales.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Medio - Largo Plazo				2028 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CONS	CAB		CAC	AYUNT			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	5	2	3	7	7	4,50		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	3	8	6		6,00		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	6	0	4	9		4,75		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	3	4			7,33		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Sensores Instalados: Monitorización del progreso en el despliegue de la red de sensores. Calidad y Cantidad de Datos Recopilados: Evaluación de la cantidad de datos recopilados y su precisión. Impacto en la Gestión del Tráfico: Medición de mejoras en la fluidez del tráfico y reducción de la congestión en áreas monitoreadas. Reducción de Contaminación Ambiental: Evaluación de la disminución en los niveles de contaminantes en áreas clave. Mecanismos de Evaluación: Revisión Trimestral del Sistema: Evaluación periódica para identificar fallos, oportunidades de mejora y ajustes necesarios. Informe Anual de Impacto: Publicación de un informe detallado sobre el impacto de la red de sensores en la gestión del tráfico y la calidad ambiental de la isla.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	3,50			1,00	1,00	1,00	0,50
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		3,50			1,00	1,00	1,00	0,50

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora	CLAVE	GMDI
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.07	Fomento de Startups y Proyectos de innovación en movilidad		
Problema u objetivo planteado	Impulsar el ecosistema de innovación en movilidad en Tenerife mediante el apoyo y fomento de startups y proyectos tecnológicos que desarrollen soluciones innovadoras en el ámbito de la movilidad sostenible, digital e inteligente. El objetivo es crear un entorno favorable para la innovación, atraer talento y capital, y desarrollar soluciones que mejoren la movilidad y reduzcan el impacto ambiental.		
	1.Creación de un Fondo de Innovación en Movilidad: Financiación para Startups y Proyectos Innovadores: Establecimiento de un fondo de inversión específico para financiar startups y proyectos de innovación en movilidad. Este fondo puede ofrecer: Subvenciones Directas para startups en fases iniciales, Inversión de Capital Riesgo (participación en el capital de startups con alto potencial de crecimiento), Préstamos Blandos, otros 2.Creación de un Hub de Innovación en Movilidad: Espacios de Co-working y Laboratorios de Innovación: hub tecnológico que ofrezca espacios de trabajo compartidos, laboratorios de innovación y zonas de prueba para el desarrollo y testeo de nuevas tecnologías en movilidad. Podrían ser las instalaciones del Parque Científico y Tecnológico. Mentoría y Apoyo Técnico: Programas de mentoría y asesoramiento técnico para startups, proporcionados por expertos en movilidad, tecnología e inversión. Esto incluirá: Asesoramiento en Desarrollo de Productos con el apoyo en el diseño, desarrollo y lanzamiento de productos y servicios innovadores y acceso a Redes de Inversores mediante la conexión con inversores y capital de riesgo 3.Programas de Incubación y Aceleración de Startups: Incubación de Nuevas Startups: Programas de incubación dirigidos a emprendedores con ideas innovadoras en movilidad, proporcionándoles recursos, formación y apoyo para llevar sus ideas desde la concepción hasta la creación de un producto mínimo viable (MVP). Aceleración de Startups en Crecimiento: Programas de aceleración para startups en etapas de crecimiento, ayudándolas a escalar sus operaciones, mejorar su modelo de negocio y acceder a nuevos mercados. 4.Convocatorias de Retos de Innovación en Movilidad: Organización de competencias y hackathons para incentivar la creación de soluciones innovadoras en movilidad. Estos eventos se centrarán en retos específicos como: Reducción de Emisiones y Sostenibilidad, Optimización de Rutas y Tráfico, Mejoras en la Accesibilidad y la Intermodalidad. Los ganadores recibirán financiación, mentoría y la posibilidad de implementar sus soluciones en proyectos piloto a nivel insular. 5.Alianzas con Universidades y Centros de Investigación: Colaboración con Instituciones Académicas y Centros de investigación para fomentar la transferencia de conocimiento y tecnología y Programas de Prácticas y Formación para Estudiantes ofreciéndoles la oportunidad de participar en proyectos de innovación en movilidad. 6.Integración con el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM):Facilitar el acceso a los datos del EDIM para startups y proyectos de innovación, permitiéndoles utilizar datos en tiempo real y de alta calidad para el desarrollo de soluciones tecnológicas.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Impulso a la Innovación y el Emprendimiento: Esta actuación permitirá acelerar la creación y crecimiento de startups en el ámbito de la movilidad, fomentando la innovación y generando soluciones tecnológicas avanzadas que mejoren la movilidad en Tenerife. Atracción de Talento y Capital: El establecimiento de un hub de innovación y la disponibilidad de fondos específicos atraerán talento y capital hacia la isla, fortaleciendo el ecosistema emprendedor y contribuyendo al desarrollo económico local. Impacto Positivo en la Movilidad Sostenible:Las soluciones desarrolladas por las startups contribuirán a una movilidad más sostenible, eficiente y accesible, alineada con los objetivos de reducción de emisiones y mejora de la calidad del aire en la isla.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Plataforma Integrada de Movilidad (Maas): Las startups y proyectos de innovación podrán desarrollar soluciones que se integren con la Plataforma Integrada de Movilidad, mejorando la oferta de servicios digitales y optimizando la experiencia del usuario. Apoyo al Ecosistema de Movilidad Sostenible:La actuación apoyará la creación de un ecosistema de movilidad más sostenible y eficiente, alineado con los objetivos de reducción de emisiones y mejora de la calidad del aire en la isla.		

Condicionamientos de ejecución	Colaboración Público-Privada: El éxito de esta actuación requerirá una estrecha colaboración entre el sector público, empresas privadas, universidades y centros de investigación. Marco Regulatorio y Apoyo Legal: Será necesario desarrollar un marco regulatorio que apoye la creación y crecimiento de startups, incluyendo incentivos fiscales, protección de la propiedad intelectual y acceso a financiación.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAB	CAC		EMP/UNI	CAC/EMP/UNI			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	7	2	6	2	7	4,89		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	6	3	1	6		4,00		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	3	3	3	2		2,75		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	3	3			6,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Startups Apoyadas: Seguimiento del número de startups que han recibido apoyo financiero, técnico o de mentoría Inversiones Captadas por Startups: Evaluación del capital adicional captado por las startups apoyadas, ya sea a través de inversores privados o fondos públicos. Soluciones Innovadoras Desarrolladas: Número de productos, servicios o tecnologías innovadoras desarrolladas y lanzadas al mercado. Mecanismos de Evaluación: Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual del impacto del programa en el ecosistema de movilidad y en la creación de empleo en el sector tecnológico. Informe de Proyectos Piloto: Publicación de informes detallando los resultados de los proyectos piloto implementados por las startups apoyadas.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	5,50		1,50	1,00	1,00	1,00	1,00
	CAC 71							
	CAC 70	5,50		1,50	1,00	1,00	1,00	1,00
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		11,00		3,00	2,00	2,00	2,00	2,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora	CLAVE	GMDI
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.08	Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT)		
Problema u objetivo planteado	Actualizar y evolucionar el Centro de Control del Tráfico del Cabildo de Tenerife, dotándolo de capacidades operativas avanzadas de gestión dinámica del tráfico a través de la implementación del Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT).para gestionar de manera centralizada la movilidad en tiempo real. Este centro permitirá reducir la congestión, mejorar la fluidez del tráfico y aumentar la seguridad vial, mediante la automatización de la regulación del tráfico, el ajuste de semáforos, ramp metering, coordinación con el Transporte público y la gestión de incidentes.		
	1.Integración con la Red de Sensores IoT: El SIGT utilizará los datos de flujo vehicular y ambientales recopilados por la Red de Sensores IoT ya instalada en puntos críticos de la isla. 2.Optimización Dinámica del Tráfico: Ajuste Automático de Semáforos: Implementación de sistemas que ajusten los tiempos de los semáforos automáticamente según los datos de tráfico recopilados por la Red de Sensores IoT, reduciendo los tiempos de espera y mejorando la fluidez del tráfico. Control de Accesos y Rampas de Entrada/Salida: Gestión del flujo vehicular en rampas de acceso y salidas de las autopistas para evitar la acumulación de vehículos en los puntos más conflictivos (<i>Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares</i>) 3.Gestión de Incidentes y Emergencias: Interoperabilidad con Sistemas de Movilidad Inteligente para proponer soluciones proactivas que coordine la respuesta a incidentes, accidentes y otras situaciones imprevistas en la red vial, utilizando datos de la Red de Sensores IoT, del Sistema de Data Sharing (EDIM) y SGITP. Sistemas de Información al Conductor: Desarrollo de sistemas que informen a los conductores sobre las condiciones del tráfico, rutas alternativas, y avisos de emergencias en tiempo real, facilitando la toma de decisiones informadas. 4.Integración con Actuaciones Relacionadas: Interoperabilidad con el Gemelo Digital: El SIGT utilizará los datos y simulaciones proporcionados por el gemelo digital para ajustar sus algoritmos de gestión en tiempo real, optimizando la respuesta a situaciones dinámicas en la red vial. Integración con el Sistema de Data Sharing (EDIM): Los datos generados por el SIGT se integrarán en el EDIM, permitiendo su uso en análisis más amplios y la toma de decisiones basada en datos de toda la isla, asegurando la coherencia con los estándares nacionales de movilidad. Coordinación con el Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público (SIGT) para optimizar la integración entre tráfico privado y transporte público. 5.Medidas de Mitigación en Áreas Críticas: Gestión de la Demanda en Horas Pico: Implementación de medidas para gestionar la demanda vehicular en horas pico, como la promoción de horarios laborales escalonados y la incentivación del uso de rutas alternativas. Mejora de la Fluidez en Accesos a Zonas Turísticas y Metropolitanas: Acciones específicas para mejorar la fluidez del tráfico en los accesos a la zona turística del Sur y las áreas metropolitanas, reduciendo la congestión en estos puntos clave.		
Contenido detallado de la actuación	Reducción Significativa de la Congestión en Zonas Críticas: El SIGT permitirá una gestión dinámica y optimizada del tráfico, reduciendo la congestión en los tramos más conflictivos de la TF-5, TF-1, y otros puntos clave como el acceso al Puerto de los Cristianos, la ronda de La Laguna y la TF-2. Mejora de la Seguridad Vial: Al optimizar la señalización y gestionar mejor los flujos de tráfico, el SIGT contribuirá a la reducción de accidentes y la mejora de la seguridad vial en las áreas más transitadas de la isla. Minimización del Impacto Ambiental: La reducción de la congestión vehicular llevará a una disminución de las emisiones de gases contaminantes, mejorando la calidad del aire en las áreas más afectadas.		
	Sinergia con el Gemelo Digital: El SIGT utilizará la información y simulaciones del gemelo digital para optimizar en tiempo real la gestión del tráfico, mejorando la respuesta a situaciones dinámicas y facilitando una coordinación efectiva en toda la isla. Integración con el Sistema de Data Sharing (EDIM): Los datos del SIGT se integrarán en el EDIM, facilitando la interoperabilidad y asegurando que las decisiones sobre movilidad se basen en datos compartidos y actualizados. Interoperabilidad con el Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público Conexión con la Red de Sensores IoT: El SIGT aprovechará los datos de la Red de Sensores IoT para ajustar las operaciones en tiempo real, considerando tanto las condiciones del tráfico como las variables ambientales, lo que permitirá una gestión más integral y precisa del tráfico.		
Capacidad resolutive			
Complementariedades y sinergias			

Condicionamientos de ejecución	Colaboración Multisectorial: La implementación del SIGT requerirá la colaboración entre las autoridades de tráfico, las administraciones locales, los operadores de transporte público, y los responsables de las otras actuaciones. Marco Regulatorio: Adaptación de las normativas locales para permitir la implementación de nuevas tecnologías de gestión del tráfico, garantizando la privacidad, seguridad y eficiencia en el uso de los datos.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Medio Plazo				2026 - 2029			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CONS	CAB		AGE/CAC	AGE	AYUNT		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	5	2	4	7	7	4,67		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	3	8	6		6,00		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	0	4	9		5,25		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	2	2	5			6,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de Tiempos de Desplazamiento: Medición de la disminución en los tiempos de viaje en las zonas críticas tras la implementación del SIGT. Disminución de la Congestión en Horas Punta: Evaluación de la reducción de la congestión en los puntos críticos durante las horas pico. Número de Incidentes Gestionados en Tiempo Real: Seguimiento del número y la eficiencia en la gestión de incidentes de tráfico. Mecanismos de Evaluación: Revisión Trimestral del Sistema: Evaluación periódica del rendimiento del SIGT, con ajustes basados en los datos recopilados. Informe Anual de Impacto: Publicación de un informe que detalle los beneficios en términos de reducción de congestión, mejora en los tiempos de viaje y aumento de la seguridad vial.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
		CAB 70	7,00		4,00	3,00		
CAC 71								
CAC 70								
AGE 71								
	AGE 70	3,00			3,00			
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	1,80				0,60	0,60	0,60
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		11,80	11,80		4,00	6,00	0,60	0,60

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora	CLAVE	GMDI
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.09	Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es implementar un sistema de gestión dinámica del tráfico en los principales puntos de congestión de los núcleos urbanos y zonas críticas de las redes municipales de Tenerife. A través de tecnologías avanzadas y la integración de sistemas inteligentes de gestión del tráfico (SIGT) , se busca optimizar el flujo vehicular, mejorar la movilidad en los puntos más conflictivos y reducir los tiempos de desplazamiento, así como las emisiones contaminantes.		
	1. Identificación y Diagnóstico de Puntos Críticos de Congestión: El primer paso será realizar un análisis exhaustivo de las áreas urbanas para identificar los puntos críticos de congestión. Este análisis incluirá factores como el volumen de tráfico, la frecuencia de atascos, las horas punta y las intersecciones más problemáticas. Los municipios con mayores niveles de tráfico, como Santa Cruz y La Laguna, realizarán su propio análisis, mientras que el Cabildo coordinará estos estudios en municipios más pequeños, donde la congestión es menos pronunciada pero igualmente importante de gestionar. 2. Implementación de Sensores y Cámaras para la Monitorización del Tráfico en Tiempo Real: Se instalarán sensores y cámaras de tráfico en los puntos críticos identificados, que estarán conectados a un Centro de Control de Tráfico. En municipios más grandes, como Santa Cruz y La Laguna, cada ciudad podrá gestionar su propio sistema desde sus propios centros de control. En municipios más pequeños, el sistema estará gestionado de forma centralizada desde el Centro de Control del Cabildo. Estos dispositivos permitirán monitorear el tráfico en tiempo real, optimizando el flujo vehicular y proporcionando información visual para gestionar emergencias o imprevistos. 3. Desarrollo del Centro de Control y Plataforma SIGT para la Gestión Dinámica del Tráfico: El sistema de gestión dinámica del tráfico estará controlado desde un Centro de Control de Tráfico que podrá ser mancomunado para los municipios con escasos puntos de control. Los operadores podrán ajustar los tiempos de los semáforos y redirigir el tráfico en caso de incidentes o accidentes. Además, se establecerán algoritmos de inteligencia artificial (IA) que permitan predecir situaciones de congestión en función de patrones históricos y de la información en tiempo real, mejorando la capacidad de respuesta. 4. Optimización de Semáforos y Señalización Inteligente: Uno de los elementos clave será la gestión automatizada de los semáforos. En las intersecciones más congestionadas, el SIGT ajustará automáticamente los ciclos de los semáforos en función del volumen de tráfico, la hora del día y la prioridad del transporte público o vehículos de emergencia. Además, se instalarán señales de tráfico dinámicas que permitirán gestionar la entrada a las principales arterias de la ciudad, informando a los conductores sobre posibles desvíos, tiempos estimados de congestión y rutas alternativas. En intersecciones de alta congestión los semáforos ajustarán sus ciclos de manera dinámica durante las horas pico, priorizando el paso de guaguas y tranvías. 5. Coordinación con el Transporte Público y la Movilidad Activa: El SIGT no solo gestionará el flujo vehicular privado, sino que también estará integrado con el sistema de transporte público para dar prioridad a las guaguas y tranvías en las intersecciones más congestionadas. Además, las señales inteligentes y semáforos estarán coordinados con los pasos peatonales y carriles bici para garantizar la seguridad de los peatones y ciclistas, especialmente en áreas de alta demanda. Por ejemplo, en zonas de La Laguna, donde hay una alta interacción entre peatones, ciclistas y tráfico rodado, los semáforos inteligentes ajustarán sus ciclos para mejorar la seguridad 6. Planificación para la Respuesta a Incidentes y Condiciones Adversas: El sistema de gestión dinámica del tráfico incluirá protocolos de respuesta rápida en caso de incidentes, como accidentes, obras, o condiciones climáticas adversas. A través del centro de control, se redirigirá el tráfico de manera eficiente hacia rutas alternativas, mientras que las cámaras y sensores permitirán una monitorización en tiempo real de las zonas afectadas. Además, los conductores recibirán avisos en tiempo real sobre el estado de las vías mediante aplicaciones móviles o paneles informativos.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la Eficiencia del Tráfico: La gestión dinámica del tráfico reducirá significativamente la congestión en los puntos más conflictivos, mejorando la movilidad en las zonas urbanas. Reducción de Emisiones: Al optimizar el flujo vehicular, se reducirá el tiempo de espera en atascos, lo que contribuirá a la disminución de emisiones contaminantes en las áreas urbanas más congestionadas.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Red de Sensores IoT para la Monitorización del Tráfico: Los datos en tiempo real proporcionados por la Red de Sensores IoT alimentarán el sistema SIGT, permitiendo una monitorización constante y ajustando el flujo vehicular en los puntos de congestión. Integración con el Sistema de Data Sharing para Movilidad Sostenible (EDIM): Los datos recopilados por el SIGT serán compartidos a través del EDIM, facilitando el análisis continuo de los patrones de tráfico y optimizando las rutas y la gestión del tráfico a nivel insular.		

Condicionamientos de ejecución	Competencias Municipales y Coordinación Interinstitucional: La gestión dinámica del tráfico en Tenerife dependerá de las competencias municipales. Los municipios con mayor volumen de tráfico, como Santa Cruz de Tenerife y La Laguna, podrán gestionar sus propios sistemas de gestión dinámica del tráfico, mientras que en otros municipios más pequeños, la implementación y gestión podrá estar a cargo del Cabildo de Tenerife, con el apoyo técnico y operativo necesario. Será esencial una coordinación estrecha entre el Cabildo, los municipios y las autoridades de transporte para garantizar la eficacia del sistema a nivel insular.											
	Infraestructura Local y Capacidad Técnica Municipal: En municipios con grandes volúmenes de tráfico, como Santa Cruz y La Laguna, será necesario evaluar la infraestructura tecnológica y la capacidad técnica local para implementar y operar el sistema de gestión dinámica del tráfico de manera autónoma. Estos municipios tienen sus propios centros de control de tráfico, integrados con el sistema insular, pero gestionados a nivel local para optimizar la respuesta en tiempo real a la congestión.											
	Colaboración del Cabildo con Municipios de Menor Tamaño: En municipios con menor volumen de tráfico y menos recursos técnicos, el Cabildo de Tenerife asumirá un rol de apoyo en la implementación y gestión del sistema, asegurando que la infraestructura necesaria se despliegue y opere de manera eficiente. En estos casos, el Centro de Control de Tráfico del Cabildo podrá gestionar el sistema de manera centralizada, con participación de los municipios.											
	Financiación y Recursos Técnicos: La implementación del sistema requerirá una financiación adecuada para la instalación de sensores, cámaras y centros de control. Además, será esencial asegurar los recursos técnicos y humanos necesarios en los municipios más grandes para operar el sistema, mientras que los municipios pequeños podrán depender del soporte del Cabildo en cuanto a recursos técnicos.											
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Medio Plazo				2028 - 2031							
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R CONS		A AYUNT		C AYUNT		S AYUNT		I			
	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
Valoración de riesgos	8		8		8		5		8		7,67	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	6		4		4		5				4,75	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	6		3		2		8				4,75	
Viabilidad	Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
	4		4		3						7,33	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento:											
	Reducción del Tiempo Medio de Desplazamiento en Puntos Críticos: Monitoreo del tiempo medio de desplazamiento en las intersecciones y accesos donde se implementen los sistemas de gestión dinámica del tráfico.											
	Mejora del Flujo Vehicular en Municipios con Gestión Autónoma: Medición del flujo de vehículos y su optimización en municipios con sistemas autónomos como Santa Cruz y La Laguna.											
	Mecanismos de Evaluación:											
Evaluación Trimestral de la Eficiencia del SIGT en Municipios Críticos: Informes trimestrales que analicen la eficiencia del sistema en la reducción de la congestión en los puntos clave de los municipios.												
Informe Anual sobre la Coordinación Interinstitucional en la Gestión del Tráfico: Evaluación anual sobre el funcionamiento de la coordinación entre los municipios y el Cabildo en la gestión dinámica del tráfico, incluyendo recomendaciones para mejorar la operación conjunta.												
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)												
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035				
Inversión	AYU 70	1,20			0,60	0,60						
	CAB 70	0,80			0,40	0,40						
	CAC 71											
	CAC 70											
	AGE 71											
	AGE 70											
Gasto Corriente	AYU 20	0,40					0,20	0,20				
	CAB 20	0,40					0,20	0,20				
	CAC 21											
	CAC 20											
	AGE 21											
	AGE 20											
TOTAL		2,80			1,00	1,00	0,40	0,40				

6.9 Programa: Transporte de Mercancías

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

Tabla 9 Actuaciones del Programa TM	
TM	Transporte de Mercancías
A.01	Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos
A.02	Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga
A.03	Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías
A.04	Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad
A.05	Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles
A.06	Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes
A.07	Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística
A.08	Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes
A.09	Incentivos para la Adopción de Tecnologías y Nuevas Soluciones Logísticas
A.10	Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presentan las fichas correspondientes a cada actuación:

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)				
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR				
PROGRAMA		Transporte de Mercancías	CLAVE	TM
		ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA		
CLAVE		DESCRIPCIÓN BREVE		
A.01		Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos		
Problema u objetivo planteado		Desarrollar un marco regulador específico para ordenar el transporte de mercancías en las principales zonas turísticas (Costa Adeje, Los Cristianos, Arona, Puerto de la Cruz), los cascos históricos (La Laguna, Puerto de la Cruz, La Orotava) y los núcleos urbanos de mayor densidad y entidad (Santa Cruz de Tenerife). Esta regulación busca proteger el patrimonio, minimizar el impacto ambiental y mejorar la eficiencia logística mediante la regulación de horarios, vehículos autorizados y zonas de carga y descarga.		
Contenido detallado de la actuación		1.Regulación Horaria del Transporte de Mercancías: Se establecerán horarios limitados para las entregas de mercancías en las zonas más sensibles (históricas y turísticas), con el objetivo de evitar la interferencia con el tráfico peatonal y turístico en las horas punta. En los núcleos urbanos, la regulación se centrará en descongestionar las áreas más saturadas durante el día, priorizando las entregas nocturnas o en las primeras horas de la mañana. 2. Gestión Inteligente de Zonas de Carga y Descarga: Se implementarán áreas exclusivas de carga y descarga en las zonas urbanas más concurridas, gestionadas por sistemas inteligentes (ITS). Estas zonas contarán con señalización digital y sensores que permitan monitorizar su uso en tiempo real, optimizando la ocupación y garantizando una rotación eficiente de vehículos. Las áreas estarán diseñadas para facilitar el acceso de vehículos sostenibles. 3. Restricción de Vehículos Contaminantes: Se prohibirá el acceso a los vehículos de combustión interna en las zonas históricas y turísticas, priorizando el uso de vehículos eléctricos o híbridos para las entregas de última milla. Se establecerán normativas para la transición progresiva hacia una flota sostenible. 4. Flexibilización de Horarios en Áreas Protegidas y Urbanas: Flexibilizar los horarios de distribución en áreas urbanas protegidas o de alta densidad turística, permitiendo entregas nocturnas o en franjas horarias con baja actividad comercial y peatonal. 5. Plataforma Digital para la Coordinación de Entregas: Desarrollar una plataforma digital para coordinar las entregas en los núcleos urbanos principales, zonas turísticas y cascos históricos. Esta plataforma optimizará las rutas y los tiempos de entrega en función de las restricciones y condiciones del tráfico.		
Capacidad resolutive		Reducción de la Congestión en Zonas Críticas: Las limitaciones horarias y vehiculares reducirán significativamente la congestión en los principales núcleos urbanos, zonas turísticas y cascos históricos. Protección del Patrimonio: Limitar el tráfico y las emisiones en las zonas históricas y turísticas preservará su valor cultural y ambiental. Mejora de la Eficiencia Logística: La regulación de las entregas y el uso de plataformas digitales optimizará las rutas, reduciendo los tiempos de reparto y los desplazamientos innecesarios. Sostenibilidad: Al fomentar el uso de vehículos de bajas emisiones y optimizar la distribución, se contribuirá a los objetivos insulares de sostenibilidad y reducción de emisiones de gases contaminantes.		
Complementariedades y sinergias		Sinergia con la Electrificación de Flotas de Reparto: Esta actuación complementa los incentivos y programas para la electrificación de la flota de reparto, impulsando la transición hacia vehículos de bajas emisiones en las zonas más sensibles. Integración con los Hubs de Distribución y Cross-Docking: La implantación de hubs urbanos permitirá consolidar la carga en áreas clave, facilitando la distribución en zonas protegidas mediante vehículos más pequeños y sostenibles. Coordinación con las Zonas de Aparcamiento de Carga y Descarga: Las áreas reguladas de carga y descarga se integrarán con los sistemas ITS para gestionar mejor el espacio disponible en zonas críticas, como Santa Cruz, Arona-Costa Adeje y La Laguna.		

Condicionamientos de ejecución	Normativa Supramunicipal: Se requerirá una coordinación entre el Cabildo Insular de Tenerife y los ayuntamientos de Santa Cruz, La Laguna, Arona, Adeje y Puerto de la Cruz para implementar estas regulaciones, asegurando un enfoque armonizado. Inversión en Infraestructura ITS: La implementación de sistemas ITS para gestionar las zonas de carga y descarga requerirá una inversión significativa en sensores, señalización digital y plataformas de control. Acuerdos con Operadores Logísticos: Será necesario establecer acuerdos con los principales operadores logísticos para garantizar el cumplimiento de las nuevas normativas y la integración en las plataformas digitales.											
	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)				Medio - Largo Plazo			2028 - 2033				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I			
	CONS		AYUNT		AYUNT		CAB/OPER		EMPR			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
	8		6		4		8		6		6,33	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	9		3		9		7				7,00	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	10		0		0		10				5,00	
Viabilidad	Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
	4		4		3						7,33	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de la Congestión: Monitorear los índices de congestión en las áreas turísticas y urbanas tras la implementación de las regulaciones. Uso de Zonas de Carga y Descarga: Evaluar el uso de las zonas de carga y descarga mediante los sistemas ITS y la rotación en los espacios de entrega. Participación de Vehículos Eléctricos: Aumento en el porcentaje de vehículos eléctricos o híbridos que realizan entregas en las zonas reguladas. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluar el avance en la implementación de la regulación y el impacto en la movilidad y las emisiones. Revisión Anual de Impacto: Realizar una revisión anual del impacto de la actuación para ajustar las restricciones y normativas según sea necesario.											
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)												
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035				
Inversión	AYU 70	2,25			0,75	0,75	0,75					
	CAB 70	2,25			0,75	0,75	0,75					
	CAC 71											
	CAC 70											
	AGE 71											
	AGE 70											
Gasto Corriente	AYU 20											
	CAB 20											
	CAC 21											
	CAC 20											
	AGE 21											
	AGE 20											
TOTAL		4,50			1,50	1,50	1,50					

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Transporte de Mercancías	CLAVE	TM
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.02	Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga		
Problema u objetivo planteado	El objetivo principal de esta actuación es desarrollar una red de hubs urbanos y zonas de consolidación de carga en puntos estratégicos de los núcleos urbanos de Tenerife. Esto permitirá optimizar la logística de última milla, reducir la congestión vehicular en las áreas urbanas y turísticas, y minimizar las emisiones contaminantes. Estos hubs se situarán cerca de centros logísticos clave y principales arterias de transporte, facilitando la transferencia de mercancías desde vehículos de gran tamaño a vehículos más pequeños y sostenibles para su distribución final en las zonas urbanas y turísticas. El diseño de los hubs incorporará infraestructura tecnológica avanzada para la gestión eficiente de las entregas y facilitará el uso de vehículos eléctricos o de bajas emisiones para la distribución de última milla.		
	La ubicación estratégica de estos hubs será clave para su éxito, situándose cerca de zonas turísticas como Adeje-Arona, así como en los principales núcleos urbanos como Santa Cruz de Tenerife y La Laguna. Asimismo, los hubs tendrán capacidad para gestionar grandes volúmenes de mercancías mediante el cross-docking (transferencia directa entre vehículos sin almacenamiento prolongado), y estarán equipados con infraestructura de recarga eléctrica y sistemas de gestión digital para coordinar las entregas y optimizar las rutas de transporte.		
Contenido detallado de la actuación	1. Identificación concreta de Localizaciones Estratégicas: Se realizará un estudio exhaustivo para identificar ubicaciones estratégicas cerca de centros logísticos, núcleos urbanos y zonas turísticas. Los hubs estarán conectados a las principales rutas logísticas y ofrecerán fácil acceso a vehículos de gran tamaño para descargar mercancías y transferirlas a vehículos más pequeños y sostenibles para la última milla. Ejemplo: en el área metropolitana, los hubs se ubicarán cerca de las entradas principales de la ciudad, facilitando el acceso de camiones y optimizando las rutas hacia el centro urbano.		
	2. Diseño y Construcción de los Hubs: Los hubs urbanos tendrán la capacidad de realizar cross-docking (transbordo directo de mercancías entre vehículos) sin necesidad de almacenamiento prolongado. Se equiparán con tecnología avanzada de gestión logística, incluyendo sistemas de monitoreo de mercancías en tiempo real, optimización de tiempos de entrega y recarga de vehículos eléctricos. Los hubs estarán diseñados para minimizar el impacto ambiental y apoyar el uso de vehículos y bicicletas eléctricas para la última milla.		
Capacidad resolutive	3. Integración de Vehículos Sostenibles para la Última Milla: Los hubs permitirán que la última etapa de la distribución se realice con vehículos eléctricos, bicicletas eléctricas o vehículos de baja emisión. Las mercancías se transferirán de vehículos grandes a vehículos más pequeños y adecuados para circular por las zonas urbanas y cascos históricos donde las restricciones de tráfico son más estrictas. Podría ser una experiencia interesante en el Casco de la Laguna donde las mercancías se pueden distribuir en bicicletas y pequeños vehículos eléctricos, reduciendo la presión de vehículos de carga cada mañana en una zona patrimonial protegida con afecciones a pavimentos y edificaciones debido a vibraciones.		
	4. Gestión Digital y Monitorización de los Hubs: Se implementará una plataforma digital de gestión que permitirá a los operadores logísticos gestionar de manera eficiente las entregas, reservando espacio en los hubs y optimizando las rutas de entrega. Los sistemas de gestión digital incluirán el monitoreo en tiempo real de los tiempos de espera, flujos de mercancías y la coordinación con vehículos de reparto. Estará conectado a la red insular de ITS (sistemas inteligentes de transporte) para mejorar la sincronización entre los hubs.		
Complementariedades y sinergias	5. Flexibilización de Horarios de Entrega: Los hubs urbanos permitirán realizar entregas en horarios flexibles, fuera de las horas punta, incluyendo horarios nocturnos o tempranos, para reducir la congestión durante las horas comerciales. Se implementarán políticas de flexibilización de horarios en áreas urbanas y turísticas para mejorar la eficiencia en la distribución y la saturación del tráfico durante el día.		
	6. Implementación de Hubs Temporales: En áreas donde la construcción de hubs permanentes sea más compleja o requiera tiempo, se establecerán hubs temporales como una medida transitoria. Estos hubs permitirán comenzar a implementar soluciones de consolidación de carga mientras se diseñan y construyen los centros permanentes. Por ejemplo, en zonas del sur de la isla, donde la demanda logística es elevada, pueden instalarse hubs temporales móviles en locales que no estén alquilados mientras se desarrollan los hubs definitivos.		
Capacidad resolutive	Optimización de la Logística de Última Milla: Los hubs urbanos optimizarán el proceso de distribución de mercancías, reduciendo el tránsito de vehículos pesados en áreas urbanas y turísticas, mejorando la eficiencia en la última milla.		
	Reducción de la Congestión: Al consolidar la carga y transferirla a vehículos más pequeños, se reducirá la congestión en los centros urbanos y turísticos, mejorando la movilidad general y reduciendo el impacto del tráfico pesado.		
Complementariedades y sinergias	Disminución de Emisiones: El uso de vehículos eléctricos y de bajas emisiones en la distribución de última milla contribuirá a reducir las emisiones contaminantes en las áreas urbanas y turísticas de Tenerife.		
	Sinergia con el Programa de Electrificación de Flotas: Los hubs estarán diseñados para facilitar el uso de vehículos eléctricos y bicicletas eléctricas en la distribución de última milla, alineándose con los programas de electrificación del transporte de mercancías.		
Complementariedades y sinergias	Coordinación con ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte): Los hubs urbanos se conectarán con la red de ITS de la isla, facilitando la coordinación entre la distribución de mercancías y el tráfico general, optimizando tiempos y reduciendo congestiones.		
	Cumplimiento de Normativas en Áreas y Cascos de especial protección: Los hubs facilitarán la gestión del tráfico de mercancías en zonas protegidas y turísticas, cumpliendo con las restricciones de acceso para vehículos pesados.		

Condicionamientos de ejecución	Marco Normativo y Permisos: Se requerirá un marco normativo que coordine los permisos y autorizaciones entre los ayuntamientos y el Cabildo para la operación de los hubs, especialmente en áreas turísticas y cascos históricos. Inversión en Infraestructura y Tecnología: Se necesitará una inversión significativa para construir los hubs y dotarlos de la infraestructura tecnológica y de recarga adecuada para gestionar la logística urbana. Colaboración con Operadores Logísticos: Será esencial colaborar con los operadores logísticos para que adapten sus operaciones al uso de los hubs y adopten las nuevas tecnologías y normativas de distribución.														
	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)					Medio Plazo					2028 - 2031				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R			A			C			S			I		
	CONS			CAB/AYUNT			AYUNT/OPER			OPER			OPER		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)				
	8		8		5		7		6		6,94				
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)				
	8		5		10		6				7,25				
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)				
	7		0		10		6				5,75				
Viabilidad	Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)				
	3		4		4						7,33				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción del Número de Vehículos Pesados en Áreas Urbanas: Monitoreo continuo del número de vehículos pesados que acceden a las zonas urbanas y turísticas. Reducción de Emisiones Contaminantes: Evaluación del impacto en la reducción de emisiones de CO2 y otros contaminantes en las zonas donde se implementen los hubs. Optimización del Uso de Hubs: Medir la ocupación y la eficiencia de los hubs, incluyendo tiempos de espera y transferencia de mercancías. Mecanismos de Evaluación: Informes Semestrales de Progreso: Evaluación del avance en la implementación de los hubs, la digitalización de la logística y su impacto en la congestión y las emisiones. Revisión Anual de Impacto: Revisión anual para ajustar las políticas y las operativas de los hubs según los resultados obtenidos.														
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)														
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035							
Inversión	AYU 70	4,00			2,00	2,00									
	CAB 70	6,00			3,00	3,00									
	CAC 71														
	CAC 70														
	AGE 71														
	AGE 70														
Gasto Corriente	AYU 20														
	CAB 20														
	CAC 21														
	CAC 20														
	AGE 21														
	AGE 20														
TOTAL		10,00			5,00	5,00									

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Transporte de Mercancías	CLAVE	TM
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.03	Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es implantar sistemas inteligentes de transporte (ITS) para gestionar eficientemente el transporte de mercancías en Tenerife, optimizando las rutas, mejorando la seguridad, reduciendo la congestión y minimizando el impacto ambiental. Los ITS permitirán gestionar en tiempo real el flujo de vehículos de mercancías, coordinando entregas y facilitando la integración con otros modos de transporte, especialmente en zonas urbanas, turísticas y polígonos industriales clave como Granadilla, Güímar, San Jerónimo, Costa Sur y Los Majuelos. Esta actuación abarcará los principales corredores viarios de la isla, como la TF-1 y TF-5, así como zonas urbanas y turísticas clave como Santa Cruz, La Laguna, Costa Adeje y Los Cristianos, y cascos históricos como La Laguna, La Orotava y Puerto de la Cruz, sin dejar de lado los principales polígonos industriales, que son generadores de una gran parte del tráfico de mercancías.		
Contenido detallado de la actuación	1.Instalación de Sensores y Cámaras para Monitoreo en Tiempo Real: Se instalarán sensores IoT y cámaras en las principales vías de transporte de mercancías, incluyendo las vías de acceso a los polígonos industriales, para monitorear en tiempo real el tráfico de camiones y furgonetas. Estos sensores recopilarán datos sobre tiempos de tránsito, número de vehículos y condiciones de tráfico, permitiendo una gestión dinámica del flujo de mercancías. Por ejemplo, en la TF-1, los sensores detectarán los tiempos de paso de vehículos de carga hacia los polígonos de Granadilla y Güímar, optimizando la gestión del tráfico hacia esas zonas. 2. Desarrollo de una Plataforma de Gestión Digital: Se desarrollará una plataforma digital que centralice la información generada por los sensores y cámaras, permitiendo a los operadores logísticos gestionar de manera más eficiente el tráfico de mercancías, incluyendo la coordinación entre las zonas urbanas y los polígonos industriales. Esta plataforma optimizará las rutas en función de las condiciones del tráfico en tiempo real. 3. Integración de ITS en Zonas de Carga y Descarga: Se implementarán ITS en las zonas de carga y descarga de las principales áreas urbanas, turísticas y en los polígonos industriales de la isla, permitiendo la reserva digital de espacios y optimizando los tiempos de aparcamiento de vehículos de mercancías. Esto mejorará la rotación de vehículos y reducirá la congestión. 4. Optimización de Rutas mediante Sistemas ITS: Los ITS estarán conectados a la red de tráfico (SIGT) general de la isla, permitiendo la optimización de rutas para los vehículos de mercancías en tiempo real. Estos sistemas considerarán la congestión, las condiciones meteorológicas y las restricciones en áreas protegidas, proporcionando las mejores rutas para minimizar tiempos de entrega y emisiones, tanto en áreas urbanas como en polígonos industriales. 5. Priorización de Vehículos de Mercancías Sostenibles: Los ITS estarán diseñados para priorizar el paso de vehículos de mercancías que utilicen combustibles sostenibles, como vehículos eléctricos o híbridos. Esta prioridad de acceso incentivará el cambio a este tipo de combustibles.		
Capacidad resolutiva	Optimización del Flujo de Mercancías: La implantación de sistemas ITS permitirá gestionar de manera eficiente el tráfico de mercancías, mejorando la distribución de bienes desde los polígonos industriales y centros logísticos hacia los puntos de consumo en zonas urbanas y turísticas. Reducción de la Congestión: Al coordinar mejor las rutas y optimizar los tiempos de carga y descarga, los ITS ayudarán a reducir la congestión en zonas urbanas, industriales y turísticas, facilitando la movilidad y distribución de mercancías en toda la isla. Reducción de Emisiones: Con la priorización de vehículos eléctricos o híbridos, esta actuación contribuirá a reducir las emisiones de CO2 y otros contaminantes, promoviendo una logística más sostenible y eficiente.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Creación de Hubs Urbanos: Los sistemas ITS estarán integrados con los hubs urbanos de consolidación de carga, permitiendo que la distribución de mercancías sea más eficiente y rápida en las zonas urbanas y turísticas. Integración con el Sistema de Data Sharing para Movilidad Sostenible: Los datos recogidos por los ITS se integrarán con los sistemas de intercambio de datos de movilidad, permitiendo mejorar la planificación y la toma de decisiones en tiempo real. Coordinación con los Polígonos Industriales: Los ITS se integrarán con los sistemas logísticos en los polígonos industriales más importantes, mejorando la eficiencia en la entrada y salida de mercancías y reduciendo los tiempos de espera en los accesos a estos puntos clave.		

Condicionamientos de ejecución	Financiación y Recursos Tecnológicos: La implementación de ITS requerirá una inversión significativa en infraestructura tecnológica, como sensores, cámaras y el desarrollo de la plataforma digital, así como su integración con los sistemas de tráfico existentes. Marco Normativo y Regulación: Será necesario establecer un marco normativo que regule la operación de los sistemas ITS, especialmente en áreas urbanas y turísticas, donde es necesario conciliar las restricciones de acceso con la necesidad de una logística eficiente. Colaboración Público-Privada: La colaboración entre el sector público (Cabildo, ayuntamientos) y los operadores logísticos será clave para la adopción efectiva de estos sistemas ITS en los corredores viarios, áreas urbanas y polígonos industriales.						
	Medio - Largo Plazo			2028 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I		
	CAB	CAB	EMPR	AYUNT/EMP	EMPR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)	
	4	5	6	6	5	5,06	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)	
	6	1	8	6		5,25	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)	
	7	1	5	5		4,50	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)	
	4	4	4			8,00	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de Tiempos de Entrega: Monitoreo de la disminución en los tiempos de entrega de mercancías en zonas urbanas, turísticas e industriales. Reducción de Emisiones: Evaluación continua de la reducción de emisiones contaminantes (CO2, NOx) en los corredores y áreas donde se implementen los ITS. Mejora en la Rotación de Zonas de Carga y Descarga: Medición del tiempo de rotación de los vehículos en las zonas de carga y descarga, tanto en zonas urbanas como en polígonos industriales. Mecanismos de Evaluación: Informes Semestrales de Progreso: Evaluación del avance en la implementación de ITS y su impacto en la congestión y distribución de mercancías. Revisión Anual de Impacto: Evaluación anual para ajustar políticas y operativas en función de los resultados obtenidos con la implementación de los ITS.						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70						
	CAB 70	5,60		1,20	2,00	1,20	1,20
	CAC 71						
	CAC 70						
	AGE 71						
	AGE 70						
Gasto Corriente	AYU 20						
	CAB 20						
	CAC 21						
	CAC 20						
	AGE 21						
	AGE 20						
TOTAL	5,60			1,20	2,00	1,20	1,20

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Transporte de Mercancías	CLAVE	TM
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.04	Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad		
Problema u objetivo planteado	Optimizar, controlar mejor y flexibilizar los horarios de distribución de mercancías en zonas de especial protección (áreas urbanas, turísticas y cascos históricos) para reducir el impacto del transporte de mercancías. Esta actuación busca establecer ventanas horarias controladas y mejorar la planificación para evitar la afluencia masiva y desordenada de camiones y vehículos de reparto. Se enfocará en áreas urbanas protegidas, con especial atención al casco histórico de La Laguna, La Orotava y Puerto de la Cruz, pero también se aplicará a otras áreas urbanas y turísticas importantes en Tenerife, como Santa Cruz, Puerto de la Cruz, y las zonas turísticas del sur de la isla con una alta actividad comercial y uso peatonal.		
	1.Estudio de Impacto y Rediseño de Ventanas Horarias: Se llevará a cabo un estudio sobre el impacto de los vehículos de distribución en las infraestructuras urbanas (pavimentos, cimentaciones) y en relación con el tráfico peatonal. Este estudio identificará nuevas ventanas horarias o ajustará las existentes, asegurando que se reduzca la concentración masiva de vehículos de reparto en las primeras horas del día. Ejemplo: En La Laguna, el estudio podría identificar la necesidad de escalonar los horarios de entrega entre las 7 y las 11 a.m. para distribuir mejor el flujo de vehículos. 2. Control y Regulación de la Entrada de Vehículos de Reparto: Implementar un sistema de control de acceso digital para regular la entrada de vehículos de reparto en las zonas de especial protección, limitando el número de vehículos permitidos en cada franja horaria. Este sistema permitirá que los operadores logísticos reserven franjas horarias específicas para realizar entregas, evitando la saturación. Por ejemplo, en La Laguna, solo se permitirá la entrada de un número limitado de camiones de reparto por calle en cada franja horaria, minimizando el impacto en la infraestructura y mejorando la movilidad peatonal. 3.Uso de Vehículos de Menor Tamaño y Sostenibles: Incentivar el uso de vehículos más pequeños y menos pesados para las entregas en zonas de especial protección, especialmente en áreas peatonales. Se dará prioridad al uso de vehículos eléctricos o híbridos y de menor tonelaje para minimizar el impacto en el pavimento y reducir las emisiones. 4. Mantenimiento Preventivo y Revisión Periódica de Infraestructuras: Establecer un plan de mantenimiento preventivo y revisiones periódicas de las infraestructuras urbanas (pavimentos, cimentaciones) en zonas de especial protección, con el objetivo de garantizar la durabilidad y seguridad de las mismas. Este mantenimiento se realizará en coordinación con las áreas de obras públicas y planificación urbana, enfocándose en prevenir deterioros graves antes de que estos afecten gravemente a la movilidad y seguridad peatonal. 5. Campañas de Sensibilización y Coordinación con Operadores Logísticos: Se llevarán a cabo campañas de sensibilización dirigidas a los operadores logísticos para que conozcan las nuevas regulaciones y la importancia de respetar los horarios y las condiciones de acceso a las zonas protegidas. Además, se promoverá la coordinación entre los operadores para optimizar las rutas y minimizar el número de vehículos.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la Movilidad Peonatal: Al reducir la afluencia masiva de vehículos de reparto en las primeras horas del día, se mejorará significativamente la movilidad peatonal en las zonas protegidas. Protección de Infraestructuras Urbanas: La regulación de horarios y el uso de vehículos más pequeños y sostenibles ayudarán a proteger los pavimentos y las cimentaciones en las áreas urbanas históricas. Reducción de Emisiones y Contaminación Acústica: Al priorizar vehículos eléctricos y menos pesados, se reducirá tanto la contaminación acústica como las emisiones contaminantes en las zonas urbanas.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Gestión del Transporte de Mercancías: Esta actuación complementa las iniciativas de ITS y hubs urbanos al integrar la distribución en horarios controlados, mejorando la eficiencia logística. Integración con la Red de Sensores IoT: La monitorización de las infraestructuras mediante sensores IoT se integrará con los sistemas ya existentes para la movilidad y el tráfico, permitiendo un análisis en tiempo real de las áreas afectadas.		

Condicionamientos de ejecución	Regulación Municipal y Coordinación Interadministrativa: Es esencial contar con una regulación clara y uniforme que permita la implementación de ventanas temporales para la distribución de mercancías. La coordinación entre el Cabildo y los ayuntamientos será crucial para su éxito. Infraestructura de Control de Acceso: Será necesario instalar sistemas de control de acceso que permitan regular el número de vehículos que ingresan en cada ventana temporal. Colaboración con Operadores Logísticos: La implicación de los operadores logísticos es clave para garantizar la distribución en los nuevos horarios y evitar la saturación.							
	Medio Plazo				2028 - 2031			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	AYUNT	CONS		CAB/GOBCAN	OPER	EMPR/OPER		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	6	8	3	7	6,67		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	9	6	10	8		8,25		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	6	5	8	9		7,00		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	4	3			7,33		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción de Congestión: Evaluación del tráfico de vehículos de reparto durante las ventanas horarias y reducción de la congestión en áreas peatonales. Impacto en Infraestructuras: Monitoreo de la reducción de daños en los pavimentos y cimentaciones en las áreas protegidas. Uso de Vehículos Sostenibles: Seguimiento del número de vehículos eléctricos o híbridos utilizados en las áreas protegidas. Mecanismos de Evaluación: Informes Semestrales: Evaluación semestral del impacto de la flexibilización horaria en la movilidad urbana y el estado de las infraestructuras. Revisión Anual de Impacto: Revisión anual para ajustar las franjas horarias y los criterios de acceso en función de los resultados obtenidos.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	1,00			0,50	0,50		
	CAB 70	1,00			0,50	0,50		
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		2,00			1,00	1,00		

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Transporte de Mercancías	CLAVE	TM
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.05	Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles		
Problema u objetivo planteado	Promover la electrificación del transporte de última milla en zonas sensibles de Tenerife, como áreas urbanas de alta densidad, zonas turísticas, y cascos históricos, para reducir las emisiones contaminantes y mejorar la sostenibilidad en la distribución de mercancías. Esta actuación busca apoyar la transición hacia una flota de vehículos eléctricos en la última milla, con especial enfoque en áreas con mayor sensibilidad medioambiental y patrimonial.		
	1. Subvenciones para la Adquisición de Vehículos Eléctricos de Última Milla. Subvenciones Directas: Ofrecer incentivos financieros específicos para las empresas logísticas que operan en la última milla, con el fin de fomentar la adquisición de vehículos eléctricos (furgonetas, motocicletas, bicicletas eléctricas, etc.). Estas subvenciones se integrarán con los incentivos generales para la adquisición de vehículos eléctricos públicos y privados. Condiciones Preferenciales: Priorizar las empresas que operen en zonas sensibles como cascos históricos, zonas turísticas y áreas urbanas de alta densidad, ofreciendo ayudas adicionales a aquellas que sustituyan vehículos diésel antiguos. 2. Instalación de Infraestructura de Recarga Específica para Última Milla Puntos de Recarga en Zonas Urbanas Sensibles: Crear infraestructura de recarga rápida y especializada para vehículos eléctricos en las principales áreas urbanas y turísticas de Tenerife. Se instalarán puntos de recarga rápida en zonas como Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Puerto de la Cruz, y las zonas turísticas del sur. Coordinación con la Red Insular de Infraestructura de Recarga: Alinear la instalación de estos puntos de recarga con la red insular general, evitando duplicidades y asegurando que los recursos públicos se utilicen de manera eficiente. 3. Programas de Renovación de Flotas Retiro de Vehículos de Combustión: Incentivar la sustitución de vehículos de combustión antiguos por vehículos eléctricos de menor impacto ambiental, facilitando la electrificación de las flotas logísticas que operan en la última milla. Apoyo a PYMEs: Priorizar las ayudas a las pequeñas y medianas empresas (PYMEs) que no cuentan con los recursos para electrificar sus flotas. Las PYMEs recibirán condiciones especiales para renovar sus vehículos con tecnologías más limpias. 4. Electrificación de la Logística Urbana y Última Milla Hubs Logísticos de Última Milla: Implementar hubs logísticos eléctricos en las zonas urbanas y turísticas clave, donde los vehículos eléctricos se encargarán de la distribución de última milla. Estos hubs se concentrarán en lugares estratégicos como Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Adeje, Arona, y Puerto de la Cruz. Micrologística Eléctrica: Fomentar el uso de furgonetas eléctricas y bicicletas eléctricas para la distribución de mercancías en áreas con alta densidad de población, como los cascos históricos y las zonas turísticas, donde la reducción de emisiones es crítica. 5. Capacitación para la Electrificación de Flotas Programas Formativos: Implementar programas formativos dirigidos a las empresas logísticas y a sus empleados, enfocándose en la operación, mantenimiento y optimización del uso de vehículos eléctricos para la distribución de mercancías en la última milla. Acompañamiento Técnico: Ofrecer asistencia técnica a las PYMEs que deseen electrificar sus flotas, asegurando que cuenten con el conocimiento necesario para la adopción de las nuevas tecnologías.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Reducción de Emisiones Contaminantes: La electrificación de la logística de última milla en zonas sensibles contribuirá a una reducción significativa de las emisiones de CO2 y otros contaminantes, mejorando la calidad del aire en áreas urbanas y turísticas. Mejora de la Sostenibilidad Logística: El fomento del uso de vehículos eléctricos en la distribución de última milla permitirá una logística más limpia y eficiente, sin afectar la calidad del servicio. Protección de Áreas Sensibles: La electrificación del transporte de última milla protegerá las infraestructuras urbanas y el patrimonio histórico de las vibraciones y emisiones que causan los vehículos de combustión, especialmente en los cascos históricos y zonas turísticas.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con el Plan de Renovación de Flotas: Esta actuación se complementa con los incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos, ayudando a las empresas logísticas a electrificar sus flotas y reducir su impacto medioambiental. Integración con la Infraestructura de Recarga: Los puntos de recarga específicos para vehículos eléctricos de última milla se coordinarán con la red insular de recarga, maximizando la eficiencia y evitando duplicidades en las zonas urbanas. Coordinación con Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga: Los hubs logísticos implementados en zonas sensibles facilitarán la consolidación de la carga y la distribución mediante vehículos eléctricos en la última milla.		

Condicionamientos de ejecución	Disponibilidad de Infraestructura de Recarga: El éxito de esta actuación dependerá de la capacidad de desplegar infraestructura de recarga rápida y específica en las zonas clave, como hubs logísticos y áreas urbanas densas, en coordinación con la red insular general. Colaboración Público-Privada: La implementación exitosa requerirá de una estrecha colaboración entre las administraciones públicas (Cabildo y Ayuntamientos) y las empresas del sector logístico. Se deberán establecer acuerdos para gestionar el despliegue de infraestructura y la renovación de flotas. Capacidad de la Red Eléctrica: El despliegue de vehículos eléctricos en la última milla podría verse limitado por la capacidad de la red eléctrica en ciertas áreas, por lo que será esencial coordinar con las compañías eléctricas y planificar mejoras en la infraestructura eléctrica cuando sea necesario. Adaptación de la Normativa Municipal: Las normativas de acceso y uso de vehículos en áreas sensibles deberán adaptarse para promover el uso de vehículos eléctricos en la última milla y restringir el uso de vehículos contaminantes en estas zonas.								
	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)				Medio - Largo Plazo				
	2028 - 2035								
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C	S	I		
	AYUNT		CONS		EMPR	CAB	EMPR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)			
	9	6	9	6	7	7,39			
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	2	0	9	5		4,00			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	8	0	9	5		5,50			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)			
	3	4	4			7,33			
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Vehículos Eléctricos Incorporados: Monitoreo del número de vehículos eléctricos integrados en las flotas logísticas de última milla. Reducción de Emisiones: Seguimiento de la disminución de emisiones contaminantes (CO2, NOx) en las zonas sensibles. Instalación de Puntos de Recarga: Evaluación del número de puntos de recarga instalados en zonas clave para el transporte de mercancías de última milla. Retirada de Vehículos Diésel Antiguos: Número de vehículos diésel retirados del servicio en zonas sensibles. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Se realizará un informe cada seis meses que evalúe el avance en la electrificación del transporte de última milla, incluyendo el número de vehículos eléctricos integrados y las infraestructuras de recarga instaladas. Revisión Anual de Impacto Ambiental: Se evaluará anualmente el impacto de la actuación en la reducción de emisiones contaminantes y la mejora de la calidad del aire en zonas sensibles.								
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
	PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70	3,60			1,20	1,20	1,20	
		CAB 70	3,20			0,80	0,80	0,80	0,80
		CAC 71							
CAC 70		3,20			0,80	0,80	0,80	0,80	
AGE 71									
AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20								
	CAB 20								
	CAC 21								
	CAC 20								
	AGE 21								
	AGE 20								
TOTAL		10,00			2,80	2,80	2,80	1,60	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Transporte de Mercancías	CLAVE	TM
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.06	Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes		
Problema u objetivo planteado	Implementar una red de espacios de carga y descarga inteligentes en las zonas urbanas y turísticas de Tenerife para optimizar la gestión de la logística urbana, mejorar la eficiencia en las entregas de última milla, y reducir la congestión del tráfico, particularmente en áreas con alta demanda de reparto y zonas sensibles como cascos históricos y zonas comerciales.		
Contenido detallado de la actuación	1. Identificación de Zonas Prioritarias para la Instalación de Espacios Inteligentes: Realización de estudios municipales para identificar las áreas con mayor demanda de logística de última milla, como cascos históricos, zonas comerciales, y núcleos turísticos (e.j., Santa Cruz, La Laguna, Adeje, Arona), y establecer un mapa de espacios de carga y descarga prioritarios. 2. Instalación de Sistemas Inteligentes de Gestión de Espacios: Instalar sistemas de gestión digital que permitan la reserva de espacios de carga y descarga por parte de los operadores logísticos a través de una plataforma digital. Estos sistemas permitirán a los vehículos de reparto programar y reservar sus ventanas de uso, evitando la saturación y mejorando el flujo de entregas. Los sistemas contarán con sensores para monitorear la ocupación en tiempo real y sistemas de pago y facturación automática para el uso de los espacios. También se aplicarán tarifas dinámicas para incentivar el uso en horarios con menos congestión. 3. Regulación de Tiempo Máximo de Uso y Control de Accesos: Implementar un sistema de control de tiempo para limitar la ocupación de estos espacios, evitando que los vehículos excedan el tiempo asignado. Se utilizarán herramientas como cámaras y sensores para monitorear la duración del uso y emitir sanciones o cargos automáticos en caso de incumplimiento. Se implantarán sistemas de control de acceso digital, mediante matrículas, para garantizar que solo los vehículos autorizados puedan utilizar estos espacios y evitar su ocupación indebida por vehículos no comerciales. 4. Promoción de Vehículos de Carga Sostenibles: Priorizar el uso de los espacios de carga y descarga inteligentes para vehículos eléctricos y sostenibles, ofreciendo tarifas reducidas o incentivos para aquellos operadores logísticos que utilicen vehículos eléctricos o híbridos. Los espacios estarán adaptados para recarga rápida, facilitando la electrificación de la logística urbana. 5. Coordinación con la Plataforma de Gestión de Tráfico y Movilidad: Integrar los espacios de carga y descarga inteligentes con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT) y otras plataformas de movilidad (MaaS, IoT), asegurando la coordinación en tiempo real con los servicios de gestión del tráfico. Esta integración mejorará la planificación de las rutas de entrega, optimizando los tiempos de llegada y descarga en función del tráfico y la disponibilidad de los espacios.		
Capacidad resolutiva	Optimización Logística: Esta actuación permitirá una mayor eficiencia en la distribución de mercancías de última milla, reduciendo los tiempos de espera y mejorando la planificación de las entregas. Reducción de la Congestión: La gestión dinámica y la reserva de espacios evitarán la congestión en las zonas urbanas más concurridas, mejorando el flujo de tráfico y reduciendo el tiempo de inactividad de los vehículos de reparto. Fomento de la Sostenibilidad: Al incentivar el uso de vehículos eléctricos y ofrecer puntos de recarga rápida, se promoverá la reducción de las emisiones contaminantes en las áreas urbanas y turísticas de la isla.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con actuaciones de electrificación de flota y hubs urbanos: Esta actuación se complementa con el fomento de la electrificación del transporte de mercancías y la creación de hubs urbanos para la consolidación de carga, mejorando la logística urbana y promoviendo un sistema de transporte más eficiente. Integración con el Sistema de Gestión de Tráfico: La actuación estará alineada con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT) y las infraestructuras de sensores IoT ya implementadas, permitiendo la monitorización en tiempo real y la optimización de rutas para los vehículos de reparto. Coordinación con las Zonas de Consolidación de Carga: La creación de estos espacios se complementará con los hubs logísticos urbanos, asegurando que las entregas de última milla se gestionen de manera eficiente.		

Condicionamientos de ejecución	Infraestructura Tecnológica y Conectividad: La creación de estos espacios inteligentes dependerá de la implementación de tecnologías IoT, cámaras y plataformas digitales que permitan la gestión en tiempo real de los espacios. Será esencial asegurar una conectividad digital robusta en las zonas seleccionadas. Regulación y Normativa Municipal: Será necesario adaptar la normativa municipal para regular el uso de los espacios de carga y descarga inteligentes, incluyendo la regulación de tarifas, tiempos de uso y sistemas de control de acceso. Cooperación con el Sector Logístico: La participación activa de las empresas de logística será clave para garantizar la adopción de estos sistemas. Se fomentará la colaboración público-privada para la implementación exitosa de la actuación.							
	Medio Plazo			2028 - 2031				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	AYUNT	CONS	EMPR	EMPR	CAB			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	7	7	5	6	6,78		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	2	9	8		6,50		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	0	9	7		6,00		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	4	4			8,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Espacios Inteligentes Creados: Seguimiento del número de espacios de carga y descarga inteligentes instalados en las áreas urbanas prioritarias. Reducción de la Congestión: Evaluación de la reducción de la congestión en las áreas donde se implementen estos espacios, comparando el tráfico y la ocupación antes y después de la instalación. Uso de Vehículos Sostenibles: Seguimiento del porcentaje de vehículos eléctricos y sostenibles que utilizan estos espacios de carga y descarga. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación semestral de la implementación y el uso de los espacios inteligentes, así como su impacto en la logística urbana y la sostenibilidad. Revisión Anual de Impacto en la Movilidad: Evaluación anual del impacto de la actuación en la movilidad urbana y la eficiencia logística, ajustando las estrategias según los resultados obtenidos.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	3,20			1,60	1,60		
	CAB 70	1,00			0,50	0,50		
	CAC 71							
	CAC 70	0,60			0,30	0,30		
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		4,80			2,40	2,40		

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Transporte de Mercancías	CLAVE	TM
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.07	Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística		
Problema u objetivo planteado	Crear e implementar plataformas de movilidad colaborativa para optimizar la logística en Tenerife, fomentando la eficiencia en el uso de recursos compartidos entre operadores de transporte y logística. Estas plataformas permitirán a pequeñas y medianas empresas (PYMEs) colaborar en el transporte de mercancías, consolidando cargas y utilizando vehículos y rutas de forma eficiente. Se busca reducir costos logísticos y mejorar la sostenibilidad del transporte de mercancías, mientras se favorece la reducción de la congestión y las emisiones contaminantes.		
	1.Creación de una Plataforma Digital para la Economía Colaborativa en Logística: Desarrollar una plataforma digital que permita a las empresas de transporte, tanto grandes como pequeñas, compartir vehículos, rutas y servicios de logística de manera eficiente. Esta plataforma integrará geolocalización, gestión de rutas y seguimiento en tiempo real para optimizar el transporte de mercancías. A diferencia de los hubs urbanos y zonas de consolidación de carga, que se centran en la distribución de última milla en zonas urbanas densas, la plataforma colaborativa cubrirá tanto zonas urbanas como comarcales e incluirá polígonos industriales. 2. Fomento de la Colaboración en Áreas Logísticas e Industriales: Utilizar la plataforma para facilitar la colaboración entre operadores logísticos que operan en áreas industriales o comarcales, como los polígonos industriales de Granadilla, Los Majuelos o San Jerónimo. Esto permitirá a las empresas de logística compartir almacenes, rutas y vehículos, reduciendo los costes de transporte y maximizando la eficiencia de los recursos. Ejemplo: Varias empresas pequeñas ubicadas en el Polígono Industrial de Granadilla podrán consolidar sus mercancías en un único vehículo de transporte a través de la plataforma, reduciendo los costos de transporte. 3. Integración de Vehículos Sostenibles en la Plataforma: Promover el uso de vehículos eléctricos y furgonetas de última milla sostenibles dentro de la plataforma colaborativa, ofreciendo incentivos para aquellos operadores que utilicen vehículos limpios en sus operaciones logísticas. Además, la plataforma integrará información sobre la disponibilidad de puntos de recarga para vehículos eléctricos en las áreas industriales y urbanas de Tenerife. 4. Consolidación de Carga en Hubs Colaborativos: Desarrollar hubs colaborativos en zonas industriales y logísticas que funcionen como centros de consolidación de carga para operadores que participan en la plataforma. Estos hubs estarán destinados a facilitar la logística colaborativa fuera de las áreas urbanas, permitiendo que varias empresas agrupen sus mercancías y compartan recursos para el transporte. Los hubs colaborativos estarán conectados con los hubs urbanos de consolidación de carga para mejorar la distribución en las áreas urbanas densas, evitando la duplicación de esfuerzos y maximizando los recursos logísticos. Ejemplo: En el polígono industrial de Güímar, un hub colaborativo permitirá consolidar las cargas de varias empresas antes de enviarlas a un hub urbano en Santa Cruz para su distribución final. 5. Capacitación y Formación para las PYMEs en Logística Colaborativa: Desarrollar programas de capacitación para que las pequeñas y medianas empresas aprendan a utilizar la plataforma colaborativa de manera eficiente, así como para optimizar la gestión de rutas y la consolidación de mercancías. Se prestará especial atención a la electrificación del transporte y al uso de tecnologías sostenibles en las operaciones diarias.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Optimización de Recursos Logísticos: La plataforma permitirá maximizar la ocupación de los vehículos, compartir rutas y reducir el número de viajes en vacío, mejorando significativamente la eficiencia del transporte de mercancías en la isla. Reducción de Costes para PYMEs: Facilitará a las pequeñas y medianas empresas acceder a recursos logísticos compartidos, reduciendo los costos operativos y permitiéndoles competir en igualdad de condiciones con grandes operadores. Promoción de la Sostenibilidad: Al promover el uso de vehículos eléctricos y furgonetas sostenibles, la plataforma contribuirá a la reducción de emisiones de CO2 y otros contaminantes en Tenerife.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con los Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga: La plataforma colaborativa facilitará el uso compartido de los hubs urbanos, permitiendo a las empresas de logística consolidar sus cargas antes de entrar en las zonas urbanas densas. Integración con el Sistema de Movilidad Eléctrica: La actuación está alineada con las políticas de electrificación del transporte, ofreciendo puntos de recarga y vehículos eléctricos a través de la plataforma para fomentar la movilidad sostenible.		

Condicionamientos de ejecución	Desarrollo Tecnológico y Conectividad: Se requerirá una infraestructura tecnológica robusta para gestionar la plataforma en tiempo real. Será necesario contar con socios tecnológicos para desarrollar y operar la plataforma, asegurando la seguridad de los datos y la conectividad digital en toda la isla. Regulación y Normativa: Será esencial contar con una normativa que permita la operación compartida de vehículos y rutas entre empresas, así como regular la colaboración logística en las zonas urbanas y comarcales. Colaboración Público-Privada: La plataforma requerirá la participación activa de operadores logísticos y empresas privadas para garantizar su éxito. La colaboración público-privada será clave para la adopción y el funcionamiento eficiente del sistema.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Medio Plazo			2026 - 2029				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	CONS	CAB	AYUNT	AYUNT	EMPR			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	4	7	6	5	5,83		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	5	0	10	6		5,25		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	4	8	8		7,00		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	3	2			6,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Empresas Registradas: Monitoreo del número de operadores logísticos y PYMEs registrados en la plataforma colaborativa. Uso de Vehículos Eléctricos: Seguimiento del porcentaje de vehículos eléctricos utilizados en la plataforma y su impacto en la reducción de emisiones. Costos Logísticos Reducidos: Evaluación del ahorro de costos logísticos para las empresas que utilicen la plataforma, medido a través de encuestas y datos de operación. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación semestral del crecimiento de la plataforma y de su impacto en la reducción de la congestión y las emisiones. Revisión Anual de Impacto Logístico: Evaluación anual del impacto de la plataforma en la logística insular, incluyendo la eficiencia de la distribución, la optimización de rutas y la sostenibilidad.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
		CAB 70	2,00		1,00	1,00		
CAC 71								
CAC 70								
AGE 71								
AGE 70								
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL	2,00		1,00	1,00				

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Transporte de Mercancías	CLAVE	TM
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.08	Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes		
Problema u objetivo planteado	Promover la distribución de mercancías en horarios no convencionales y la implementación de taquillas inteligentes para reducir la congestión y facilitar la logística de última milla en áreas urbanas y zonas turísticas de alta densidad. Esta actuación busca aliviar el tráfico en las horas punta, evitar la saturación de infraestructuras y ofrecer opciones más convenientes y eficientes tanto para los operadores logísticos como para los consumidores.		
	1. Flexibilización de Horarios de Entrega: Fomentar las entregas de mercancías fuera de los horarios convencionales, especialmente en horarios nocturnos o temprano en la mañana (antes de las 7:00 am o después de las 10:00 pm), para reducir la congestión y optimizar el uso de infraestructuras en áreas de alta actividad comercial y peatonal. Esto será especialmente útil en zonas turísticas y cascos históricos como Santa Cruz, La Laguna, Puerto de la Cruz, Costa Adeje y Arona. 2. Implementación de Taquillas Inteligentes para Entrega: Colocar taquillas inteligentes en puntos estratégicos como intercambiadores, centros comerciales, estaciones de servicio y zonas residenciales, permitiendo la recogida de paquetes fuera de los horarios convencionales. Estas taquillas estarán disponibles para cualquier usuario a través de códigos de acceso o aplicaciones móviles, mejorando la flexibilidad de las entregas. 3. Incentivos para la Participación de Empresas Logísticas: Ofrecer incentivos fiscales y bonificaciones en tasas municipales a las empresas de logística que adapten sus servicios a los horarios no convencionales y que implementen taquillas inteligentes. Se priorizarán las empresas que operen en áreas de alta congestión o en zonas de especial protección, como los cascos históricos. 4. Coordinación con Comercios y Administraciones Locales: Colaborar con las administraciones locales y comercios para flexibilizar las normas que regulan las entregas en horarios no convencionales, asegurando que las empresas logísticas puedan operar sin restricciones en las horas permitidas. También se trabajará para ajustar las normativas que faciliten la instalación y operación de las taquillas inteligentes. Ejemplo: En La Laguna, los comercios del casco histórico podrán recibir mercancías fuera del horario comercial habitual, y el ayuntamiento facilitará la adaptación de las normativas para el uso de taquillas inteligentes en áreas de alta densidad peatonal. 5. Monitoreo y Control de la Operativa: Utilizar sistemas de monitoreo digital para controlar y gestionar las entregas en horarios no convencionales, garantizando la seguridad y minimizando el impacto ambiental. Se emplearán sensores IoT para verificar el cumplimiento de las normativas, cumplan los horarios permitidos y controlando el ruido y las emisiones y para asegurar que las taquillas inteligentes sean accesibles y funcionales.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Reducción de la Congestión: Al fomentar las entregas en horarios no convencionales y la implementación de taquillas inteligentes, se reducirá la congestión durante las horas punta y se mejorará la eficiencia de las operaciones logísticas, especialmente en áreas de alta densidad como cascos históricos y zonas turísticas. Mejora de la Sostenibilidad: Con la reducción de la congestión y la posibilidad de hacer entregas más eficientes fuera de los horarios convencionales, se disminuirán las emisiones de CO2 y otros contaminantes. Facilitar la Flexibilidad de Entregas: Las taquillas inteligentes permitirán a los usuarios recibir paquetes en cualquier momento, lo que mejorará la flexibilidad de las entregas y optimizará la logística de última milla.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Electrificación del Transporte de Última Milla: Esta actuación se complementará con la electrificación de la logística urbana, ya que los vehículos eléctricos podrán operar en horarios nocturnos, aprovechando la infraestructura disponible y minimizando la contaminación. Coordinación con Hubs Urbanos de Consolidación de Carga: Las taquillas inteligentes pueden estar integradas en los hubs urbanos, facilitando la entrega de última milla y reduciendo la congestión en zonas urbanas. Sinergia con la Red Insular de Infraestructura de Recarga Eléctrica: La promoción de entregas en horarios no convencionales permitirá una integración eficiente con la red de infraestructura de recarga eléctrica ya que las operaciones logísticas podrán recargar vehículos eléctricos durante las noches o en períodos de baja demanda. Esto ayudará a fomentar el uso de vehículos sostenibles en la logística de última milla.		

Condicionamientos de ejecución	Regulación y Normativa: Será necesario adaptar las normativas municipales y de tráfico para permitir las entregas en horarios nocturnos o en franjas horarias especiales, especialmente en zonas turísticas y cascos históricos. También será necesario regular la instalación de las taquillas inteligentes. Participación de los Operadores Logísticos: La efectividad de esta actuación dependerá de la participación activa de las empresas de logística y distribución, que deberán adaptar sus operativas y recibir los incentivos adecuados para operar en horarios no convencionales. Monitoreo y Control de la Actividad Nocturna: La seguridad y el control de las operaciones nocturnas será un aspecto clave para el éxito de esta medida, y se requerirá el uso de tecnología de monitoreo para garantizar el cumplimiento de las normativas.								
	Corto - Medio Plazo			2026 - 2029					
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)									
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I				
	AYUNT	CONS	EMPR/CAC	CAB	EMPR				
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)			
	7	7	7	4	2	5,56			
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	7	3	9	6		6,25			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	7	4	8	9		7,00			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)			
	4	5	4			8,67			
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Entregas en Horarios No Convencionales: Seguimiento del número de entregas realizadas fuera de los horarios comerciales habituales. Número de Taquillas Inteligentes Instaladas: Monitoreo del número de taquillas inteligentes implementadas en la isla y su utilización. Reducción de la Congestión: Evaluación de la disminución del tráfico en áreas urbanas densas y zonas turísticas, especialmente en las horas punta. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación semestral del número de entregas realizadas en horarios no convencionales y del uso de las taquillas inteligentes. Revisión Anual del Impacto en la Movilidad y Sostenibilidad: Evaluación anual de los beneficios en la reducción de la congestión, la mejora de la logística urbana y la sostenibilidad.								
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035	
	Inversión	AYU 70	2,00		1,50	0,50			
		CAB 70	1,00		0,75	0,25			
CAC 71									
CAC 70									
AGE 71									
AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20								
	CAB 20								
	CAC 21								
	CAC 20								
	AGE 21								
	AGE 20								
TOTAL		3,00		2,25	0,75				

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Transporte de Mercancías	CLAVE	TM
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.09	Incentivos para la Adopción de Tecnologías y Nuevas Soluciones Logísticas		
Problema u objetivo planteado	Fomentar la modernización de la logística en Tenerife mediante la adopción de tecnologías avanzadas que mejoren la eficiencia, sostenibilidad y capacidad operativa en el sector del transporte de mercancías. Este enfoque incentivará la digitalización, automatización y la implementación de soluciones tecnológicas, como el blockchain para la trazabilidad, mejorando la transparencia y eficiencia de los procesos logísticos, sin solaparse con otras actuaciones como la renovación de flotas o plataformas de colaboración.		
	1. Digitalización y Automatización de Procesos Logísticos: Proporcionar incentivos financieros a las empresas logísticas para implementar tecnologías de automatización y gestión digital. Estas tecnologías incluyen sistemas de gestión de almacenes, optimización de rutas, gestión de inventario en tiempo real y plataformas de monitorización de la cadena de suministro. Podrían ser subvenciones que cubran un porcentaje de los costes de desarrollo e integración. 2. Uso de Plataformas de Gestión de Flotas y Trazabilidad de Mercancías con Blockchain: Apoyar la adopción de plataformas que permitan la gestión centralizada de flotas y la trazabilidad en tiempo real de las mercancías, utilizando tecnologías como blockchain. Esta tecnología ofrece mayor transparencia, seguridad y trazabilidad de las entregas, reduciendo errores y mejorando la confianza en la cadena de suministro. 3. Incentivos para la Implementación de IoT y Sensores en Infraestructuras Logísticas: Fomentar la instalación de sensores IoT y tecnologías conectadas en almacenes, centros logísticos y flotas para monitorear la eficiencia operativa y la seguridad. Estos sensores permitirán mejorar la capacidad de respuesta a la demanda, gestionar mejor el almacenamiento y optimizar el uso de los recursos logísticos. 4. Desarrollo de Software de Optimización para la Logística de Última Milla: Financiar el desarrollo y la adopción de software avanzado que optimice las entregas de última milla mediante inteligencia artificial y análisis de datos en tiempo real. Se priorizarán soluciones que reduzcan el impacto ambiental y mejoren la eficiencia en zonas urbanas densas y turísticas. Por ejemplo: Subvenciones para empresas que desarrollen o adopten plataformas de planificación dinámica de rutas de reparto en áreas como Santa Cruz, La Laguna, zonas turísticas de Adeje-Arona y Puerto de la Cruz. 5. Fomento de la Automatización en Centros Logísticos: Incentivar la adopción de tecnologías de automatización dentro de los centros logísticos. Esto incluye el uso de robotización, sistemas de almacenamiento automatizado, y tecnologías de inteligencia artificial que mejoren la eficiencia operativa y reduzcan la dependencia de recursos humanos en las fases críticas de la cadena de suministro.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Optimización y Eficiencia Operativa: La adopción de tecnologías avanzadas mejorará la eficiencia logística, reduciendo tiempos de entrega, costos operativos y el impacto ambiental. Mejora de la Competitividad: Las empresas que implementen tecnologías digitales y soluciones innovadoras serán más competitivas y estarán mejor posicionadas para satisfacer las demandas del e-commerce y los cambios en los patrones de consumo. Reducción de Emisiones: El uso de plataformas digitales para optimizar rutas y mejorar la eficiencia logística contribuirá significativamente a la reducción de emisiones de CO2, especialmente en las áreas urbanas más sensibles.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Actuación de Creación de Hubs Urbanos: Las soluciones tecnológicas incentivadas en esta actuación complementarán los hubs urbanos, mejorando la capacidad de consolidación y la eficiencia del reparto de mercancías. Sinergia con la Electrificación del Transporte de Última Milla: La adopción de tecnologías digitales permitirá la integración de vehículos eléctricos en la cadena logística de forma más eficiente, contribuyendo a los objetivos de descarbonización. Alineación con el Programa de Gestión de ITS: Las soluciones de digitalización complementarán los sistemas de ITS implementados para la gestión inteligente del tráfico en las áreas industriales y logísticas.		

Condicionamientos de ejecución		Disponibilidad de Fondos Europeos: El acceso a fondos europeos para la digitalización y modernización del sector logístico puede ser un pilar importante para la ejecución de esta actuación. Se buscará maximizar la financiación externa para reducir la carga financiera de las empresas. Formación del Personal: Será necesario desarrollar programas de formación en nuevas tecnologías para asegurar que el personal de las empresas logísticas pueda aprovechar al máximo las soluciones implementadas. Coordinación Público-Privada: Se necesitará una fuerte coordinación entre las empresas privadas y las administraciones públicas para asegurar una implementación eficiente y alineada con las políticas de movilidad sostenible.							
		Largo Plazo				2032 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)		R	A		C	S	I		
		CONS	CAB		EMPR	AYUNT	EMPR		
Valoración de riesgos		Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
		5	6	6	8		4,67		
Valoración de impactos		Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
		4	1	7	5		4,25		
Consecución objetivos generales		Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
		3	3	2	5		3,25		
Viabilidad		Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
		3	4	4			7,33		
Seguimiento y Evaluación		Indicadores de Seguimiento: Número de Empresas que Implementan Soluciones Digitales: Seguimiento del número de empresas logísticas que adoptan nuevas tecnologías. Optimización de la Eficiencia Operativa: Medición de la reducción en tiempos de entrega y costos operativos. Reducción de Emisiones: Monitoreo de la disminución de emisiones contaminantes en las áreas urbanas y turísticas. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación semestral del avance en la adopción de nuevas tecnologías por parte de las empresas. Revisión Anual de Impacto: Medición del impacto económico y ambiental de la digitalización de la logística en Tenerife.							
		PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
		PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
		Inversión	AYU 70						
CAB 70	6,00					3,00	3,00		
CAC 71									
CAC 70									
AGE 71									
AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20								
	CAB 20								
	CAC 21								
	CAC 20								
	AGE 21								
	AGE 20								
TOTAL		6,00					3,00	3,00	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Transporte de Mercancías	CLAVE	TM
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.10	Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas		
Problema u objetivo planteado	Implementar una plataforma digital centralizada que permita el intercambio de datos en tiempo real entre las empresas logísticas y las administraciones públicas, facilitando un registro ágil de operadores del transporte terrestre, y asegurando el cumplimiento normativo conforme a lo estipulado en el Decreto 72/2012 y la Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias. Esto se alineará con la gestión del Registro Especial de la Actividad de Transporte de Auxilio-Rescate y el Registro de Operadores Terrestres de Canarias bajo la supervisión del Gobierno autonómico.		
Contenido detallado de la actuación	1. Plataforma Centralizada de Intercambio de Datos: Desarrollo de una plataforma digital que integre el Registro Especial de la Actividad de Transporte de Auxilio-Rescate (Decreto 72/2012) y el Registro de Operadores Terrestres de Canarias para facilitar el acceso de las administraciones y las empresas del sector al estado y operativa de cada operador registrado. Esta plataforma permitirá a las empresas cargar información sobre su flota, rutas, y autorizaciones en tiempo real, cumpliendo con los requisitos normativos. La plataforma permitirá a los operadores actualizar su registro, renovar autorizaciones, y cargar datos operativos sin duplicidades, asegurando el cumplimiento normativo a nivel insular y autonómico. 2. Coordinación del Registro de Operadores de Transporte Terrestre: La plataforma servirá como una ventanilla única para la gestión y supervisión de los operadores terrestres en Canarias, con acceso simultáneo por parte del Cabildo de Tenerife, los ayuntamientos y el Gobierno de Canarias, en su rol de gestor del registro. Permitirá la coordinación interadministrativa y centralizará la información sobre la actividad de cada operador. La plataforma facilitará a los operadores gestionar de forma centralizada sus autorizaciones y cumplir con las regulaciones, evitando trámites duplicados o innecesarios ante las distintas administraciones. 3. Interoperabilidad y Enlace con Otros Registros: La plataforma se desarrollará con estándares abiertos, asegurando la interoperabilidad con otros sistemas de gestión y registros nacionales, así como con los sistemas de datos compartidos que promuevan la movilidad sostenible y la logística eficiente. Al ser interoperable con otras bases de datos nacionales de transporte y sostenibilidad, el sistema podrá facilitar la gestión del transporte en áreas sensibles desde el punto de vista ambiental. 4. Gestión Dinámica del Transporte de Auxilio-Rescate: La plataforma integrará los requisitos específicos del Registro Especial de la Actividad de Transporte de Auxilio-Rescate, permitiendo una gestión dinámica de los operadores que prestan este tipo de servicios en la isla, así como la supervisión de su actividad en tiempo real. Los operadores de transporte de auxilio-rescate podrán gestionar sus licencias y notificar su actividad diaria de forma digital, garantizando el cumplimiento de las normativas vigentes y facilitando el control administrativo.		
Capacidad resolutive	Eficiencia Administrativa: Centralizar la gestión de los registros de operadores de transporte terrestre y de auxilio-rescate mejorará la eficiencia administrativa, reduciendo la duplicación de trámites y simplificando los procesos para los operadores. Cumplimiento Normativo: La plataforma garantizará un cumplimiento ágil y automatizado de las normativas establecidas por el Decreto 72/2012 y la Ley 13/2007, al tiempo que permitirá una supervisión y actualización en tiempo real. Coordinación Interadministrativa: Mejorará la coordinación entre el Gobierno de Canarias, el Cabildo de Tenerife y los ayuntamientos, asegurando un flujo de información transparente y eficiente entre todos los actores involucrados en la regulación del transporte terrestre.		
Complementariedades y sinergias	Integración con el Registro de Operadores Terrestres de Canarias: Esta actuación complementará el Registro de Operadores Terrestres de Canarias, asegurando que las empresas de transporte puedan centralizar y actualizar su información de forma coordinada con el Gobierno de Canarias. La sinergia permitirá a las administraciones locales e insulares gestionar de manera más eficiente los datos de los operadores logísticos en la isla. Registro Especial de Actividad de Transporte de Auxilio-Rescate: La plataforma se integrará con el Registro Especial de la Actividad de Transporte de Auxilio-Rescate, tal como lo establece el Decreto 72/2012, permitiendo una mayor trazabilidad y control de este tipo de transporte en la isla. Esto fortalecerá la coordinación y gestión de las actividades de auxilio y rescate a nivel insular y autonómico. Sinergia con Sistemas de Movilidad y Logística: Esta plataforma de intercambio de datos también se complementará con los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), garantizando una visión completa y en tiempo real de las actividades de transporte, facilitando una logística eficiente y sostenible. Optimización del Cumplimiento Normativo: Al integrarse con el Registro de Operadores Terrestres y el Registro Especial de Actividades de Transporte, esta actuación permitirá a los operadores y administraciones optimizar el cumplimiento normativo de los requisitos medioambientales y logísticos establecidos en las legislaciones canarias y europeas.		

Condicionamientos de ejecución	Desarrollo y Testeo de la Plataforma: El diseño de la plataforma requerirá una fase de pruebas para garantizar la correcta integración de los distintos registros y el cumplimiento de las normativas específicas de Canarias. Capacitación Técnica: Los operadores y el personal administrativo deberán recibir formación para gestionar de manera eficiente los procesos en la nueva plataforma, garantizando una transición fluida hacia su uso generalizado. Coordinación con el Gobierno Autonómico: Será esencial una estrecha colaboración con el Gobierno de Canarias para la correcta integración de los registros y la normativa en la plataforma, asegurando una implementación eficiente.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto Plazo				2026 - 2027			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAB	CAC		EMP	CAC	AYUNT		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	3	5	8	6	5,67		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	2	3	3	3		2,75		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	3	6	8		6,25		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	5	4			8,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Operadores Registrados: Evaluación continua del número de operadores que actualizan y mantienen su registro en la plataforma. Reducción de Tiempos Administrativos: Medición de la mejora en los tiempos de tramitación y respuesta administrativa. Cumplimiento Normativo: Seguimiento del grado de cumplimiento de los operadores con las normativas del Decreto 72/2012 y la Ley 13/2007. Mecanismos de Evaluación: Informe Semestral de Progreso: Evaluación del uso de la plataforma por parte de las empresas y administraciones. Auditoría Anual de Cumplimiento Normativo: Revisión anual del cumplimiento normativo por parte de los operadores de transporte registrados.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	1,00		1,00				
	CAC 71							
	CAC 70	0,40		0,40				
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	0,25		0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		1,65		1,45	0,05	0,05	0,05	0,05

6.10 Programa: Movilidad Eléctrica

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

Tabla 10 Actuaciones del Programa ME

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

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presentan las fichas correspondientes a cada actuación:

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Movilidad Eléctrica	CLAVE	ME
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.01	Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)		
Problema u objetivo planteado	Desarrollar una red insular de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos (VE) que cubra los 31 municipios, tanto en las zonas urbanas como en las zonas rurales y turísticas de Tenerife, facilitando el acceso a puntos de recarga rápida y ultrarrápida para residentes, flotas comerciales y turistas, y apoyando así la transición hacia una movilidad más sostenible en la isla. El sistema debe estar completamente interoperable y gestionarse en coordinación con los ayuntamientos, mediante acuerdos para la implantación, gestión y operación de la red.		
Contenido detallado de la actuación	1.Coordinación entre Municipios y Planificación de Puntos de Recarga: Acuerdos con los 31 Municipios: Establecer un marco de acuerdos con los ayuntamientos para la instalación, operación y gestión de los puntos de recarga, con una distribución homogénea y accesible. 2.Identificación Estratégica de Puntos de Recarga: Zonas Urbanas: Instalar puntos de recarga rápida (50 kW) en áreas de alta densidad urbana, intercambiadores, centros comerciales y aparcamientos. Zonas Rurales: Garantizar la instalación de puntos de recarga estándar (22 kW) en zonas de baja densidad poblacional, asegurando el acceso de VE en la toda la isla Zonas Turísticas Clave: Priorizar la instalación de puntos de recarga ultrarrápida (150 kW) en áreas turísticas de alta demanda, como Costa Adeje, Puerto de la Cruz, Los Cristianos, Playa de Las Américas y otros núcleos turísticos importantes. Corredores Interurbanos: Instalar puntos de recarga rápida ((50 kW) en los principales corredores viarios de la isla, especialmente en la TF-1, TF-5 y estaciones de servicio estratégicas, facilitando los desplazamientos largos y garantizando cobertura total para los usuarios de VE. 3: Instalación de Puntos de Recarga y Gestión Coordinada Gestión Interoperable: Todos los puntos de recarga en la isla estarán conectados a un sistema de acceso unificado, facilitando la interoperabilidad entre diferentes operadores. Instalación en Áreas Estratégicas: Priorizar la instalación de puntos de recarga en intercambiadores de transporte (Santa Cruz, La Laguna, etc.) y en los aparcamientos de disuasión , Zonas Comerciales y Turísticas de alta afluencia. Acceso Simplificado para los Usuarios: Desarrollar una aplicación móvil que permita a los usuarios acceder a cualquier punto de recarga de manera fácil, con posibilidad de consultar la disponibilidad en tiempo real y realizar pagos directamente a través de la app. 4. Integración con la Plataforma MaaS y el Centro de Control: Implementar un sistema de gestión centralizado que monitorice y gestione en tiempo real la disponibilidad de los puntos de recarga y optimice la operación en toda la red integrado con el Centro de Control Integral del Transporte. Integrar la red de recarga en la Plataforma MaaS 5. Fomento de la Colaboración Público-Privada para la Instalación y Operación Acuerdos de Colaboración con Operadores Privados: Fomentar la colaboración con empresas privadas para la instalación de puntos de recarga en centros comerciales, áreas industriales y zonas residenciales. Modelo de Gestión Coordinada: Asegurar una operación eficiente y coordinada entre los municipios, el Cabildo y los operadores privados		
Capacidad resolutive	Cobertura Total en los 31 Municipios: Con una planificación estratégica y acuerdos con los ayuntamientos, se garantizará que todos los municipios de Tenerife cuenten con una infraestructura de recarga adecuada, facilitando la transición a la movilidad eléctrica en toda la isla. Apoyo al Turismo Sostenible: La instalación de puntos de recarga ultrarrápida en las principales áreas turísticas de la isla promoverá el uso de VE por parte de los turistas, contribuyendo al desarrollo de un turismo más sostenible y respetuoso con el medio ambiente. Acceso Simplificado e Interoperable: Los usuarios podrán acceder a la red de recarga de manera sencilla a través de una plataforma digital única, independientemente del operador o la ubicación, maximizando la comodidad y eficiencia del sistema.		
Complementariedades y sinergias	Plataforma MaaS: La red de recarga se integrará con la Plataforma MaaS, facilitando la planificación de viajes multimodales y el acceso a los puntos de recarga de forma centralizada. Centro de Control Integral del Transporte: El control en tiempo real de la red de recarga permitirá optimizar la operación, la disponibilidad y los tiempos de espera.		

Condicionamientos de ejecución	Acuerdos con los Ayuntamientos: La implantación de la red requerirá la firma de acuerdos con los 31 municipios para la regulación del espacio público, la instalación de puntos de recarga y su operación. Gestión Coordinada: Establecer un modelo de gestión claro entre los municipios, el Cabildo y los operadores privados, asegurando la eficiencia operativa y el acceso simplificado para los usuarios. Interoperabilidad y Estándares Técnicos: Garantizar que todos los puntos de recarga cumplan con los estándares de interoperabilidad, de manera que los usuarios puedan acceder a la red sin restricciones.								
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R CAB/AYUNT		A CAB		C OPE		S AYUNT	I	
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)			
	6	1	6	8	8	5,28			
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)				
	1	0	8	1	2,50				
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)				
	5	2	7	4	4,50				
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)					
	4	2	4	6,67					
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Puntos de Recarga Instalados: Medición del número de puntos instalados en los 31 municipios y en zonas estratégicas (urbanas, rurales, turísticas). Accesibilidad del Sistema para Usuarios: Evaluación del acceso a los puntos de recarga por parte de los usuarios, incluyendo la facilidad de pago y reserva a través de la app. Tiempos de Espera en los Puntos de Recarga: Seguimiento de los tiempos de espera en puntos clave, con especial atención a las zonas turísticas de alta demanda. Impacto en la Reducción de Emisiones: Medición de la reducción de emisiones a medida que se incrementa el uso de vehículos eléctricos en la isla. Mecanismos de Evaluación: Informes semestrales sobre el avance en la instalación y uso de la red de recarga, con análisis específico de los tiempos de espera y la cobertura Evaluaciones anuales de la eficiencia del sistema de gestión y de la satisfacción de los usuarios con el acceso y uso de la red.								
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035	
	Inversión	AYU 70	15,00		3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		CAB 70	15,00		3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
CAC 71									
CAC 70									
AGE 71									
AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20								
	CAB 20								
	CAC 21								
	CAC 20								
	AGE 21								
	AGE 20								
TOTAL	30,00		6,00	6,00	6,00	6,00	6,00		

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Movilidad Eléctrica	CLAVE	ME
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.02	Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos (Públicos y Privados)		
Problema u objetivo planteado	Promover la transición hacia una movilidad más sostenible en Tenerife mediante la implementación de un sistema de incentivos económicos y fiscales para la adquisición de vehículos eléctricos (VE), tanto por parte de particulares como de empresas y administraciones públicas. La actuación se coordinará con los planes regionales y nacionales de movilidad eléctrica, como el Plan MOVES del Estado y la Estrategia Canaria de Acción Climática.		
Contenido detallado de la actuación	1.Programa de Incentivos Económicos Subvenciones Directas al Comprador: Descuentos aplicados directamente por los vendedores de vehículos eléctricos, quienes gestionarán el cobro de las subvenciones con las administraciones, simplificando así el proceso para los compradores. Bonificaciones Fiscales Locales: Coordinación con los ayuntamientos para reducir o eximir el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) en vehículos eléctricos. Subvenciones Complementarias al Plan MOVES: El Cabildo ofrecerá incentivos complementarios a las ayudas del Plan MOVES para aumentar el apoyo económico a los compradores de VE y las empresas que renueven sus flotas. 2. Plan de Financiación Verde y Leasing para Empresas Programas de Financiación para Particulares y Empresas: Colaboración con entidades financieras para facilitar el acceso a préstamos con condiciones ventajosas para la adquisición de vehículos eléctricos, con tasas de interés subvencionadas. Leasing de Flotas Eléctricas: Promover el leasing verde de vehículos eléctricos para empresas, especialmente en sectores prioritarios como el educativo, turismo, la logística y el transporte público. 3. Incentivos para Flotas Públicas y Empresas Renovación de Flotas Públicas: Incentivos específicos para la electrificación de flotas del sector público (guaguas, taxis y vehículos de servicio público), complementando las ayudas del Plan MOVES con subvenciones adicionales del Cabildo. Flotas Comerciales y de Distribución de Mercancías: Subvenciones dirigidas a pequeñas y medianas empresas (PYMES) para renovar sus flotas comerciales y logísticas por vehículos eléctricos, facilitando su adopción. 4. Simplificación del Proceso de Subvención Descuentos Aplicados por los Vendedores: Aplicación directa del descuento de la subvención en el precio de venta, adelantando los vendedores el pago de la ayuda y gestionando el cobro con las administraciones evitando los retrasos habituales del Plan MOVES. Sistema de Tramitación Ágil: El Cabildo coordinará con los vendedores y los gestores del Plan MOVES la simplificación del proceso de solicitud y cobro de las subvenciones, eliminando los retrasos actuales en la tramitación. 5.Campañas de Sensibilización y Promoción: Iniciativas para informar a los ciudadanos y empresas sobre los incentivos disponibles. Organización de eventos donde los compradores puedan probar vehículos eléctricos y conocer los programas de financiación e incentivos.		
Capacidad resolutive	Simplificación del Proceso de Subvención: Al permitir que los vendedores gestionen el descuento de las subvenciones directamente, se reducirá significativamente el tiempo de espera y las complicaciones para los compradores, aumentando así la tasa de adopción de VE. Renovación Rápida de Flotas: Las subvenciones complementarias del Cabildo, junto con las del Plan MOVES, permitirán una rápida renovación de flotas tanto en el sector público como privado, impulsando la movilidad sostenible en Tenerife. Reducción de Emisiones y Fomento de la Movilidad Sostenible: La ampliación de incentivos para particulares y empresas ayudará a reducir las emisiones de gases contaminantes y a cumplir con los objetivos de la Estrategia Canaria de Acción Climática		
Complementariedades y sinergias	Plan MOVES Estatal: La actuación se coordinará con el Plan MOVES para maximizar el alcance de los incentivos, asegurando que los fondos estatales y regionales se utilicen de manera eficiente. Colaboración con Ayuntamientos: A través de convenios, se ofrecerán bonificaciones en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) para vehículos eléctricos. Estrategia Canaria de Acción Climática: La actuación está alineada con los objetivos de descarbonización establecidos en la Estrategia Canaria de Acción Climática y con la Ley de Cambio Climático de Canarias.		

Condicionamientos de ejecución	Coordinación con Vendedores: Será necesario establecer acuerdos con los vendedores de vehículos eléctricos para implementar el sistema de descuentos aplicados directamente, garantizando que el proceso sea ágil y efectivo. Colaboración con Ayuntamientos y Administración Estatal: Las bonificaciones fiscales deberán coordinarse con los ayuntamientos y el Gobierno de Canarias, asegurando que se apliquen de acuerdo con la normativa vigente. Fondo de Subvenciones del Cabildo: Se requerirá un fondo específico para complementar las ayudas del Plan MOVES, asegurando la financiación de las subvenciones y la colaboración con los vendedores.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAB/CONS	CAB		CAC/AGE	AYUNT	USUAR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	9	4	7	8	9	7,17		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	3	2	7	1	3,25			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	5	2	2	8	4,25			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)				
	3	2	3	5,33				
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Vehículos Eléctricos Adquiridos: Seguimiento del número de vehículos eléctricos adquiridos con los descuentos aplicados por los vendedores y las subvenciones del Plan MOVES. Tiempos de Espera para la Subvención: Evaluación de los tiempos de espera para el cobro de las subvenciones, con el objetivo de reducir significativamente los retrasos gracias al nuevo sistema. Reducción de Emisiones: Medición de la reducción de emisiones de CO2 y otros gases contaminantes derivados de la adopción de vehículos eléctricos. Mecanismos de Evaluación: Informes semestrales sobre la tasa de adopción de vehículos eléctricos y la efectividad del sistema de tramitación de subvenciones. Evaluaciones anuales sobre el impacto de los incentivos en la movilidad eléctrica y en la reducción de emisiones contaminantes en Tenerife.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	30,00		6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		30,00		6,00	6,00	6,00	6,00	6,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Movilidad Eléctrica	CLAVE	ME
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.03	Despliegue de Hidrogeneras y Promoción del Hidrógeno Verde		
Problema u objetivo planteado	Desplegar una red de hidrogeneras en puntos estratégicos de Tenerife y promover el uso de hidrógeno verde como fuente de energía limpia, contribuyendo a los compromisos de descarbonización establecidos en la Estrategia Canaria de Acción Climática, la Ley Canaria de Cambio Climático y Transición Energética, y el Pacto de las Alcaldías,		
Contenido detallado de la actuación	1.Diseño y Planificación de la Red de Hidrogeneras Identificación de Zonas Estratégicas: Priorizar las principales arterias insulares (TF-1, TF-5) y zona metropolitana , Valle de la Orotava y Zona turística del Sur, integrando el transporte público y turístico. Infraestructura Inicial: Se construirán 3-4 hidrogeneras estratégicas para dar soporte a vehículos de transporte público y privado, iniciando en la zona metropolitana. 2: Producción y Almacenamiento de Hidrógeno Verde Producción con Energías Renovables: Fomentar la producción de hidrógeno verde a partir de energía solar y eólica, asegurando un ciclo de energía 100% limpia, cumpliendo con los compromisos del Pacto de las Alcaldías. Sistemas de Almacenamiento: Implementar infraestructura de almacenamiento y distribución, utilizando camiones de hidrógeno para zonas más remotas. 3: Integración en el Transporte Público y Privado Guaguas de Hidrógeno: Priorizar la implementación de guaguas de hidrógeno en rutas de alta demanda y pendientes elevadas. Vehículos Comerciales y de Turismo: Incentivar la adopción de vehículos de hidrógeno en flotas comerciales y de alquiler para reducir la huella de carbono en el turismo insular. 4: Incentivos para la Transición a Hidrógeno Verde Incentivos Económicos: Subvenciones y bonificaciones fiscales dirigidas a la compra de vehículos de hidrógeno y el desarrollo de infraestructura. Fondos Europeos y Estatales: Se buscarán fondos a través del NextGenerationEU y el Plan MOVES, alineando los incentivos con los objetivos del Pacto de las Alcaldías. 5: Campañas de Sensibilización y Promoción Promoción del Hidrógeno Verde: Jornadas informativas y eventos dirigidos a empresas, operadores de transporte y ciudadanos, subrayando la importancia del hidrógeno verde en la lucha contra el cambio climático. Fomento de Proyectos Innovadores: Promover proyectos de I+D centrados en el hidrógeno verde, con apoyo de universidades y centros tecnológicos locales.		
Capacidad resolutive	Descarbonización del Transporte: El despliegue de hidrogeneras y el uso de hidrógeno en el transporte público y privado contribuirán a los objetivos de descarbonización recogidos en la Estrategia Canaria de Acción Climática, la Ley Canaria de Cambio Climático, y el Pacto de las Alcaldías para el Clima y la Energía, suscrito por todos los ayuntamientos de la isla y el Cabildo. Estos compromisos internacionales y locales impulsan una estrategia ambiciosa para reducir emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Autonomía Energética: Promover la producción local de hidrógeno verde a partir de fuentes renovables reducirá la dependencia de combustibles fósiles importados, aumentando la autonomía energética y contribuyendo a una transición energética más sostenible. Competitividad y Creación de Empleo: La inversión en hidrogeneras, plantas de producción de hidrógeno y vehículos de hidrógeno fomentará la creación de empleo y desarrollo de capacidades técnicas en la isla, posicionándola como líder en el uso de energías renovables y tecnologías limpias.		
Complementariedades y sinergias	Pacto de las Alcaldías y Estrategia Canaria de Acción Climática: Esta actuación está en línea con los compromisos del Pacto de las Alcaldías para el Clima y la Energía, el cual tiene como objetivo la reducción de las emisiones de CO2 en al menos un 40% para 2030, así como con la Estrategia Canaria de Acción Climática, que establece metas claras de descarbonización y transición energética en las islas. Integración con Transporte Público y Privado: El despliegue de hidrogeneras permitirá que tanto el transporte público (TITSA) como el privado (sector logístico, taxis, etc.) accedan a hidrógeno verde, integrándose con otras actuaciones de electrificación y movilidad sostenible. Proyectos Europeos y Estatales: La actuación buscará aprovechar los fondos de NextGeneration EU y los planes nacionales de movilidad sostenible, facilitando la financiación y optimización de recursos para la implantación de hidrogeneras.		

Condicionamientos de ejecución	Coste de Infraestructura y Producción: La construcción de hidrogeneras y la producción de hidrógeno verde requiere una inversión inicial significativa. Será necesario garantizar la financiación mediante fondos europeos y estatales, así como con aportaciones del Cabildo y el sector privado. Marco Normativo: La implantación de hidrogeneras deberá cumplir con la normativa de seguridad, almacenamiento y transporte de hidrógeno, y deberá coordinarse con el Gobierno de Canarias y el marco regulatorio nacional. Aceptación Social y Empresarial: La promoción del hidrógeno verde y la sensibilización serán clave para la aceptación por parte de empresas y ciudadanos. Será esencial realizar campañas informativas para dar a conocer los beneficios del hidrógeno verde y su papel en la transición energética. Mix Energético Insular: Actualmente, la producción de energía renovable en Tenerife no alcanza un porcentaje suficiente para satisfacer plenamente la demanda de hidrógeno verde. Esto puede afectar temporalmente la capacidad de abastecimiento sostenible de las hidrogeneras hasta que se amplíen las fuentes renovables en la isla. Para garantizar que el hidrógeno producido sea verdaderamente "verde", será necesario acelerar la inversión en energías renovables, como solar y eólica, de acuerdo con las metas del Plan de Energía Sostenible de Tenerife y las directrices de la Estrategia Canaria de Acción Climática.							
	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Largo Plazo			2032 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAC	CAB		OPER/EMP	AYUNT	OPER		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	7	8	10	10	8,39		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	2	0	8	3		3,25		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	5	2	9	0		4,00		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	3	1	4			5,33		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Hidrogeneras Instaladas: Seguimiento de las hidrogeneras construidas y operativas en zonas estratégicas. Producción de Hidrógeno Verde: Cantidad de hidrógeno verde producido localmente con energías renovables. Vehículos de Hidrógeno en Circulación: Número de vehículos de hidrógeno en el transporte público y privado. Reducción de Emisiones: Medición del impacto de la sustitución de vehículos convencionales por vehículos de hidrógeno en la reducción de emisiones de CO2. Mecanismos de Evaluación: Informes semestrales sobre el desarrollo e instalación de hidrogeneras y la producción de hidrógeno verde. Evaluaciones anuales del impacto de la actuación en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la adopción de tecnologías basadas en hidrógeno.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	15,00					8,00	7,00
	CAC 71							
	CAC 70	20,00					10,00	10,00
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		35,00					18,00	17,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Movilidad Eléctrica	CLAVE	ME
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.04	Instalación de Infraestructuras de Recarga en Viviendas y Áreas Residenciales		
Problema u objetivo planteado	Facilitar la adopción de vehículos eléctricos (VE) en Tenerife mediante la instalación de puntos de recarga en viviendas unifamiliares y comunidades de vecinos, abordando los desafíos técnicos, normativos y económicos para hacer accesible la infraestructura de recarga en áreas residenciales. Este enfoque permitirá a los propietarios y arrendatarios cargar sus vehículos de manera eficiente y cómoda desde sus hogares, incentivando el cambio hacia la movilidad eléctrica.		
Contenido detallado de la actuación	1.Instalación de Puntos de Recarga en Viviendas Unifamiliares Facilidades Administrativas: Simplificación del proceso de solicitud e instalación de puntos de recarga en viviendas unifamiliares, con tramitación ágil. Incentivos Económicos: Subvenciones de hasta el 70% del coste de instalación para viviendas particulares, complementando con el Plan MOVES y otros incentivos locales. 2. Instalación en Comunidades de Vecinos Normativa y Tramitación Simplificada: Adaptación de la normativa local para facilitar la instalación de puntos de recarga en plazas de garaje comunitarias, con soluciones técnicas para evitar problemas de consenso. Incentivos para Infraestructura Compartida: Subvenciones para puntos de recarga compartidos en comunidades, cubriendo hasta el 80% del coste. 3. Soluciones para la Capacidad de la Red Eléctrica Evaluación de Capacidad: Realización de estudios de capacidad eléctrica en zonas residenciales para evaluar si la red puede soportar la demanda adicional derivada de la instalación de puntos de recarga. Instalación de Sistemas de Gestión de Carga Inteligente: Promover la instalación de sistemas de carga inteligente en comunidades de vecinos y viviendas, gestionando la demanda de electricidad de forma escalonada para evitar sobrecargas en horas punta. Almacenamiento de Energía en Viviendas: Fomento de la instalación de sistemas de almacenamiento de energía (baterías), que puedan acumular energía en horas de menor consumo y distribuirla durante la carga de vehículos en horas de mayor demanda. 4. Promoción de Infraestructura en Nuevas Construcciones Preinstalaciones Obligatorias: Obligatoriedad de incluir preinstalaciones para puntos de recarga en nuevas promociones residenciales. Colaboración con Promotores Inmobiliarios: Fomentar acuerdos con promotores para incluir puntos de recarga como un valor añadido en viviendas y complejos residenciales. 5. Integración con Energía Solar y Autoconsumo: Incentivar la instalación de puntos de recarga conectados a sistemas de energía solar fotovoltaica en viviendas y comunidades, promoviendo un modelo de autoconsumo que reduzca la presión sobre la red eléctrica.		
Capacidad resolutive	Mejorar el Acceso a la Infraestructura: Facilitar la instalación de puntos de recarga en viviendas y comunidades simplificará la transición a vehículos eléctricos. Fortalecer la Red Eléctrica: La implementación de gestión de carga inteligente y almacenamiento de energía aliviará la presión sobre la red, asegurando un suministro estable. Optimización Energética: La integración con sistemas de energía solar maximizará el autoconsumo y reducirá las cargas en la red eléctrica.		
Complementariedades y sinergias	Plan MOVES y Estrategia Canaria de Acción Climática: Alineación con el Plan MOVES y los objetivos de descarbonización establecidos en la Estrategia Canaria de Acción Climática. Colaboración con Distribuidoras Eléctricas: Trabajo conjunto con las compañías distribuidoras para garantizar que las redes residenciales estén preparadas para soportar la mayor demanda de electricidad. Energía Renovable y Autoconsumo: Promoción de sistemas de recarga conectados a energía solar, aprovechando el auge del autoconsumo en viviendas unifamiliares y comunidades.		

Condicionamientos de ejecución	Capacidad de la Red Eléctrica: La capacidad de la red eléctrica en zonas residenciales puede ser limitada, por lo que será necesario trabajar con las distribuidoras para garantizar que las redes soporten la mayor demanda. Se implementarán sistemas de carga escalonada e incentivos para la instalación de baterías de almacenamiento que permitan una gestión eficiente de la carga. Normativa Comunitaria: Las normativas locales deberán ajustarse para facilitar la instalación de puntos de recarga en comunidades de vecinos, eliminando barreras legales y administrativas. Acceso a Subvenciones: La disponibilidad de fondos estatales y regionales será clave para garantizar que los hogares y comunidades puedan acceder a las subvenciones necesarias para instalar los puntos de recarga.							
	Corto - Largo Plazo			2026 - 2035				
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)								
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	CAB	CAB	AYUNT/CAC	AYUNT	USUAR			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	5	6	7	9	6,94		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	3	0	8	1		3,00		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	2	0	9	2		3,25		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	1	3	2			4,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Puntos de Recarga Instalados en viviendas y comunidades. Tasa de Adopción de Vehículos Eléctricos en áreas residenciales. Capacidad de la Red Eléctrica y estabilidad en zonas con mayor densidad de puntos de recarga. Mecanismos de Evaluación: Informes semestrales sobre el impacto en la red eléctrica y la instalación de puntos de recarga en viviendas y comunidades. Evaluaciones anuales sobre el uso de energía renovable y la reducción de emisiones derivada de la adopción de vehículos eléctricos.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	11,00		3,00	2,00	2,00	2,00	2,00
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		11,00		3,00	2,00	2,00	2,00	2,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Movilidad Eléctrica	CLAVE	ME
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.05	Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías		
Problema u objetivo planteado	Promover la electrificación de las flotas de transporte de mercancías en Tenerife, priorizando las áreas industriales y rutas logísticas clave, con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y optimizar la eficiencia operativa, apoyando a las empresas en la transición hacia modelos más sostenibles. Esta actuación se coordina con otras iniciativas que fomentan la adquisición de vehículos eléctricos, evitando duplicidades.		
Contenido detallado de la actuación	1.Subvenciones para la Adquisición de Vehículos Eléctricos de Mercancías Subvenciones Directas: Ofrecer ayudas económicas específicas para empresas del sector logístico para electrificar su flota de transporte de mercancías, tanto vehículos ligeros como pesados, integrándose con los incentivos generales de adquisición de vehículos eléctricos que ya se plantean en otras actuaciones (por ejemplo, Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos Públicos y Privados). Condiciones para el Transporte de Mercancías: Se priorizarán las empresas que operen en sectores de alto impacto logístico, como la distribución de última milla, interurbana, y zonas industriales de alto tráfico. 2. Instalación de Infraestructura de Recarga Específica para Vehículos de Transporte de Mercancías Puntos de Recarga en Áreas Logísticas: Crear infraestructura de recarga rápida para vehículos eléctricos en las principales áreas logísticas e industriales de Tenerife, asegurando la electrificación de los principales nodos de transporte de mercancías. Instalaciones Adaptadas para Vehículos Pesados: Se instalarán puntos de recarga especializados en las zonas de descanso y corredores logísticos interurbanos, asegurando que los vehículos de gran tonelaje puedan recargar eficientemente. Coordinación con la Red Insular de Infraestructura de Recarga: Alineación de estas instalaciones con la red general de recarga para evitar duplicidades y maximizar los recursos públicos. 3. Programas de Renovación de Flotas Retiro de Vehículos Diésel Antiguos: Desarrollar incentivos para la sustitución de vehículos diésel antiguos y contaminantes en las flotas de mercancías, ofreciendo apoyo a los operadores que retiren vehículos de más de 10 años y los sustituyan por eléctricos o híbridos. Condiciones Preferenciales para PYMEs: Las pequeñas y medianas empresas (PYMEs) recibirán ayudas especiales para acelerar su transición hacia el transporte eléctrico, complementando los planes de incentivos generales ya existentes. 4. Electrificación de la Logística Urbana y Última Milla Hubs de Distribución de Última Milla: Implementar hubs logísticos eléctricos en los entornos urbanos, como S.C de Tenerife, La Laguna, Zonas turísticas de Adeje y Arona y Puerto de la Cruz y concentrar entregas de última milla con vehículos eléctricos menores. Iniciativas de Micrologística Eléctrica: Facilitar el uso de furgonetas y bicicletas eléctricas para la entrega de mercancías en zonas urbanas, contribuyendo a la reducción de emisiones en áreas de alta densidad poblacional. 5.Capacitación: Programas formativos dirigidos a las empresas de transporte y sus empleados para mejorar las competencias en la operación y mantenimiento de vehículos eléctricos, asegurando una transición fluida.		
Capacidad resolutive	Reducir las Emisiones GEI: Esta actuación reducirá considerablemente las emisiones de CO2 del transporte de mercancías, cumpliendo con los objetivos de descarbonización de la Estrategia Canaria de Acción Climática y del Pacto de las Alcaldías. Mejora en la Eficiencia Operativa: Los vehículos eléctricos son más eficientes en términos de costes operativos a largo plazo debido a la reducción en los gastos de combustible y mantenimiento. Transición Sostenible para PYMEs: Facilitará la transición hacia la electrificación de pequeñas y medianas empresas, mediante el acceso a ayudas económicas y subvenciones específicas.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos Públicos y Privados: Las subvenciones de esta actuación se alinean con las ayudas generales para la adquisición de vehículos eléctricos, evitando duplicidades y maximizando los fondos disponibles para la electrificación del sector logístico. Plan MOVES y Estrategia Canaria de Acción Climática: Esta actuación se integra con las ayudas del Plan MOVES III, que fomenta la compra de vehículos eléctricos, y con los objetivos de descarbonización establecidos por la Estrategia Canaria de Acción Climática y la Ley Canaria de Cambio Climático. Infraestructura de Recarga Insular: La red de recarga para vehículos eléctricos de mercancías se coordinará con la red general de recarga insular para evitar la duplicación de infraestructuras, maximizando la cobertura en áreas logísticas clave.		

Condicionamientos de ejecución	Capacidad de la Red Eléctrica: La capacidad de la red eléctrica en las áreas industriales y logísticas deberá reforzarse para soportar el incremento de demanda derivado de la recarga de vehículos eléctricos de transporte. Acceso a Fondos Públicos: Las subvenciones y ayudas económicas estarán condicionadas a la asignación adecuada de fondos estatales y europeos, especialmente del Plan MOVES y del NextGenerationEU. Coordinación con el Sector Privado: Será clave la cooperación entre los operadores logísticos, asociaciones empresariales y administraciones locales para implementar las soluciones más eficaces de electrificación.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAB/CONS	CAB		CAC/EMP/OPER	AYUNT	USUAR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	7	4	7	8	9	6,72		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)	
	2	0	7	2			2,75	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)			Valoración final (10 p)	
	3	0	9	0			3,00	
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	3	2	4			6,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Vehículos Eléctricos Adquiridos en el Sector de Mercancías: Seguimiento del número de vehículos eléctricos adquiridos en el sector logístico gracias a las subvenciones. Infraestructura de Recarga Específica para Mercancías: Instalación de puntos de recarga en áreas industriales y logísticas clave. Reducción de Emisiones: Evaluación de la reducción de emisiones contaminantes derivadas del transporte de mercancías electrificado. Mecanismos de Evaluación: Informes semestrales sobre el estado de la electrificación en el transporte de mercancías y la implementación de puntos de recarga. Evaluaciones anuales sobre el impacto de la electrificación en términos de eficiencia operativa y reducción de emisiones.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
		CAB 70	15,00		3,00	3,00	3,00	3,00
CAC 71								
CAC 70								
AGE 71								
Gasto Corriente	AGE 70							
	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		15,00		3,00	3,00	3,00	3,00	3,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Movilidad Eléctrica	CLAVE	ME
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.06	Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica		
Problema u objetivo planteado	Lanzar campañas de sensibilización y formación dirigidas a la ciudadanía, empresas y administraciones públicas para aumentar la conciencia y el conocimiento sobre los beneficios de la movilidad eléctrica. La actuación busca fomentar la adopción de vehículos eléctricos (VE), mejorar la percepción de su accesibilidad y promover un cambio cultural hacia un modelo de transporte más sostenible en Tenerife.		
Contenido detallado de la actuación	1. Campañas Informativas para la Ciudadanía Difusión en Medios de Comunicación: Lanzar campañas de sensibilización a través de medios de comunicación tradicionales (prensa, radio, televisión) y plataformas digitales para informar sobre los beneficios ambientales, económicos y de salud de la movilidad eléctrica. Plataformas Online y Redes Sociales: Utilizar redes sociales y plataformas digitales para difundir contenidos interactivos y visuales (infografías, vídeos explicativos, webinars) sobre la importancia de la movilidad eléctrica. Información sobre Incentivos: Incluir información detallada sobre los incentivos económicos (Plan MOVES, subvenciones locales, bonificaciones fiscales) disponibles para la adquisición de vehículos eléctricos y la instalación de infraestructura de recarga. 2. Formación para Empresas y Administraciones Públicas Jornadas de Formación Técnica: Organizar jornadas formativas para empresas del sector logístico, transporte público y otras áreas que puedan beneficiarse de la electrificación, proporcionando conocimientos sobre la adopción de VE, instalación de puntos de recarga y optimización de rutas con vehículos eléctricos. Formación en Administración Pública: Capacitar a responsables de las administraciones públicas sobre los planes y estrategias para la electrificación, incentivando políticas locales que promuevan la movilidad eléctrica y el uso de flotas públicas sostenibles. 3. Campañas Educativas en Centros Escolares y Universidades Proyectos Educativos sobre Movilidad Sostenible: Desarrollar programas educativos en colegios y universidades sobre los beneficios de la movilidad eléctrica, integrando conceptos de sostenibilidad, cambio climático y energía limpia en las asignaturas. Concursos y Actividades de Innovación: Organizar concursos y hackathons en centros educativos para que los estudiantes desarrollen propuestas innovadoras relacionadas con la movilidad eléctrica y soluciones de movilidad sostenible. 4. Eventos y Demostraciones Públicas: Organizar ferias y jornadas de puertas abiertas en colaboración con fabricantes y concesionarios de vehículos eléctricos para permitir a la ciudadanía probar diferentes modelos y conocer las tecnologías disponibles.		
Capacidad resolutiva	Las campañas de sensibilización y formación sobre movilidad eléctrica tendrán un impacto directo en: Aumento de la Adopción de Vehículos Eléctricos: Informar a la ciudadanía y a las empresas sobre los beneficios y las facilidades disponibles para la compra de VE incentivará la adopción de esta tecnología. Conciencia Ambiental: Mejorar la comprensión de los impactos ambientales del transporte actual y cómo la movilidad eléctrica contribuye a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y a la mejora de la calidad del aire. Cambio Cultural hacia la Movilidad Sostenible: Fomentar un cambio de actitud hacia modos de transporte más sostenibles, reforzando el compromiso de la sociedad con la transición energética y el desarrollo sostenible de la isla.		
Complementariedades y sinergias	Plan MOVES y Estrategia Canaria de Acción Climática: Las campañas apoyarán el despliegue de los incentivos económicos del Plan MOVES III y alinearán la comunicación con los objetivos de descarbonización de la Estrategia Canaria de Acción Climática y la Ley de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias. Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías y Vehículos Privados: Esta actuación complementará las iniciativas de incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos y la electrificación del transporte de mercancías mediante la formación y la promoción de los beneficios de la movilidad eléctrica. Programas de Movilidad Activa en Centros Educativos: Sinergia con los programas educativos sobre movilidad sostenible y cambios en los hábitos de transporte en los centros educativos de la isla, fomentando una mentalidad proactiva hacia la electrificación del transporte.		

Condicionamientos de ejecución	Acceso a Subvenciones y Fondos: La efectividad de las campañas dependerá de la disponibilidad de fondos públicos, en particular de los recursos destinados al Plan MOVES y a las iniciativas regionales y locales de movilidad sostenible, como las que propone el PIMSIT. Colaboración con el Sector Privado: La participación de concesionarios, fabricantes de vehículos eléctricos y empresas de recarga será clave para que las demostraciones públicas y eventos cuenten con el apoyo necesario. Adaptación a Audiencias Diversas: Las campañas deberán adaptarse a diferentes grupos de la sociedad, desde jóvenes estudiantes hasta conductores profesionales y gestores de flotas, con mensajes personalizados y específicos para cada segmento.											
	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)				Corto - Largo Plazo			2026 - 2035				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I			
	CAB		CAB		AYUNT/CAC		CAC					
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		Valoración final (máx. 10 p)	
	4		3		3		3		8		4,33	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	2		1		6		0				2,25	
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)				Valoración final (10 p)	
	1		0		7		2				2,50	
Viabilidad	Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)						Valoración final (10 p)	
	5		2		2						6,00	
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Eventos y Jornadas Formativas Realizadas: Seguimiento del número de actividades organizadas (jornadas formativas, eventos públicos, concursos en centros educativos). Participación Ciudadana y Empresarial: Evaluar la participación en las campañas y eventos, midiendo el número de asistentes y empresas involucradas. Tasa de Adopción de Vehículos Eléctricos: Medir el impacto de las campañas en el aumento de la tasa de adopción de vehículos eléctricos en la isla. Mecanismos de Evaluación: Encuestas de Satisfacción y Conocimiento: Realización de encuestas antes y después de las campañas para evaluar el nivel de conocimiento y percepción de la movilidad eléctrica. Informes Semestrales de Progreso: Informes que analicen la efectividad de las campañas en términos de participación y adopción de medidas sostenibles.											
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)											
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035				
Inversión	AYU 70											
	CAB 70	1,10		0,30	0,20	0,20	0,20	0,20				
	CAC 71											
	CAC 70											
	AGE 71											
	AGE 70											
Gasto Corriente	AYU 20											
	CAB 20											
	CAC 21											
	CAC 20											
	AGE 21											
	AGE 20											
TOTAL		1,10		0,30	0,20	0,20	0,20	0,20				

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Movilidad Eléctrica	CLAVE	ME
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.07	Desarrollo de un Plan de Gestión de Residuos y Reciclaje de Baterías de Vehículos Eléctricos		
Problema u objetivo planteado	Desarrollar un sistema integral para la gestión de residuos y reciclaje de baterías de vehículos eléctricos (VE) en Tenerife, aprovechando la red de puntos limpios del Cabildo como centros de recogida de residuos especiales y gestionando el reciclaje de baterías en la Planta Insular de Residuos Sólidos (PIRS) de Arico.		
Contenido detallado de la actuación	1. Integración con la Red de Puntos Limpios para la Recogida de Baterías Puntos de Recogida en Puntos Limpios: Ampliar y adaptar la red de puntos limpios gestionados por el Cabildo para la recogida segura de baterías de vehículos eléctricos. Estos centros recibirán baterías agotadas de VE y otros residuos especiales. Optimización del Uso de los Puntos Limpios: Asegurar que los puntos limpios cuenten con los recursos y el espacio adecuados para el almacenamiento temporal de baterías hasta su traslado al PIRS de Arico. 2. Reciclaje en la Planta Insular de Residuos Sólidos (PIRS) Adaptación del PIRS para el Reciclaje de Baterías: Dotar al PIRS de Arico de instalaciones especializadas para el reciclaje de baterías de vehículos eléctricos, enfocándose en la recuperación de materiales valiosos como litio y cobalto. Aplicación de Segunda Vida de Baterías: Desarrollar proyectos de reutilización de baterías agotadas en aplicaciones de almacenamiento de energía antes de su reciclaje final. 3: Logística de Recogida y Transporte de Baterías desde los Puntos Limpios Logística Inversa: Implementar un sistema de transporte seguro y eficiente que recoja las baterías de los puntos limpios y las traslade al PIRS de Arico, siguiendo las normativas de transporte de residuos peligrosos. Colaboración con Empresas de Logística: Establecer acuerdos con operadores logísticos capacitados para el manejo de residuos peligrosos y su transporte seguro desde los puntos limpios a la planta de reciclaje. 4.Establecimiento de Protocolos Normativos Adaptación Normativa: Revisar y adaptar la normativa local a las directrices europeas sobre residuos electrónicos y reciclaje de baterías, garantizando una gestión segura en cada etapa del proceso. Coordinación con el Cabildo y Ayuntamientos: Asegurar la colaboración interinstitucional entre el Cabildo y los ayuntamientos para facilitar la recogida y tratamiento de baterías en los puntos limpios y el PIRS. 5. Sensibilización y Formación Campañas de Información sobre el Reciclaje de Baterías: Informar a la ciudadanía sobre la ubicación de los puntos limpios, el impacto ambiental de las baterías de VE y la importancia de su correcta gestión. Capacitación del Personal de los Puntos Limpios: Formar a los trabajadores encargados de la recogida y manipulación de baterías en los puntos limpios, garantizando que puedan gestionar estos residuos de forma segura.		
Capacidad resolutive	Reducción de Riesgos Ambientales: Evitará la contaminación y el manejo inadecuado de baterías, minimizando el riesgo de fugas de productos químicos peligrosos en la isla. Aprovechamiento de Materiales Valiosos: Recuperación de litio, cobalto y otros materiales críticos de las baterías, fomentando una economía circular. Optimización del Sistema de Residuos: Utilizar los puntos limpios existentes gestionados por el Cabildo para facilitar la recogida y tratamiento de estos residuos sin necesidad de crear nuevas instalaciones desde cero		
Complementariedades y sinergias	Política de Residuos del Cabildo de Tenerife: Esta actuación se alinea con la política de residuos del Cabildo, optimizando la infraestructura ya existente de puntos limpios y el PIRS de Arico. Estrategia Canaria de Acción Climática: Contribuye a los objetivos de sostenibilidad establecidos en la Estrategia Canaria de Acción Climática y la Ley de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias. Economía Circular y Política Regional de Residuos: El plan se enmarca dentro de las estrategias de economía circular impulsadas a nivel regional, como la Estrategia Canaria de Acción Climática y el Pacto por la Economía Circular en Canarias, que fomentan la reducción de residuos, el reciclaje y la reutilización de recursos.		

Condicionamientos de ejecución	Capacidad del PIRS de Arico: La planta de reciclaje deberá recibir inversiones para adecuarse a la gestión de baterías de VE, ampliando su capacidad de reciclaje. Normativa Local: Se requerirán actualizaciones normativas a nivel insular para cumplir con las regulaciones europeas y estatales sobre la gestión de residuos electrónicos y baterías. Formación Especializada del Personal: Los empleados de los puntos limpios y el PIRS deberán estar capacitados para gestionar baterías de VE de forma segura y eficiente.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Medio Plazo				2028 - 2031			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CAB	CAB		AYUNT	AYUNT	USUAR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	4	5	6	6	7	5,50		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	1	0	7	3		2,75		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	0	0	4	0		1,00		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	3	2	2			4,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Volumen de Baterías Recogidas en Puntos Limpios: Control del número de baterías recogidas y gestionadas a través de los puntos limpios. Porcentaje de Materiales Recuperados: Medir el porcentaje de materiales recuperados del reciclaje en el PIRS de Arico. Capacidad de Reciclaje del PIRS: Seguimiento de la capacidad operativa del PIRS para manejar el reciclaje de baterías. Mecanismos de Evaluación: Informes Semestrales: Evaluar el número de baterías gestionadas y los materiales recuperados. Auditorías Anuales: Revisar los procesos de transporte, manejo y reciclaje de las baterías para asegurar el cumplimiento de las normativas de seguridad y medioambiente.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
		CAB 70	4,00			2,00	2,00	
CAC 71								
CAC 70								
AGE 71								
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	1,80				0,60	0,60	
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
TOTAL	AGE 20							
	5,80			2,00	2,60	0,60	0,60	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Movilidad Eléctrica	CLAVE	ME
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.08	Implantación de zonas de Recarga por inducción		
Problema u objetivo planteado	La implantación progresiva de zonas de recarga por inducción en las áreas metropolitanas y turísticas más importantes de Tenerife busca facilitar la recarga inalámbrica de vehículos eléctricos (VE) en espacios públicos y semi-públicos. Esta tecnología permitirá una mayor flexibilidad y comodidad para los usuarios, reduciendo la dependencia de estaciones de recarga con cables. El objetivo es aumentar la penetración de los vehículos eléctricos en la isla y ofrecer una infraestructura moderna y eficiente que mejore la experiencia de los usuarios de VE, contribuyendo a la transición hacia una movilidad más sostenible.		
Contenido detallado de la actuación	1.Análisis de Ubicación para la Instalación de Zonas de Recarga por Inducción: Se realizará un estudio de viabilidad para identificar las áreas urbanas y turísticas con mayor demanda de recarga de vehículos eléctricos, especialmente en lugares con alto flujo de vehículos, como centros comerciales, aparcamientos públicos, zonas residenciales y áreas de interés turístico. Se priorizarán los corredores principales en áreas metropolitanas y zonas turísticas como Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de La Laguna, Adeje-Arona, y el Puerto de la Cruz. 2. Tecnología de Recarga por Inducción: La recarga por inducción permite la transferencia de energía a los vehículos eléctricos sin necesidad de cables, utilizando tecnología de campos electromagnéticos. Las zonas seleccionadas serán equipadas con plataformas de inducción en el suelo, donde los vehículos eléctricos podrán estacionarse y recargar sus baterías de forma inalámbrica. Se comenzará con proyectos piloto en áreas específicas para evaluar la eficiencia tecnológica, la adopción de los usuarios, y la viabilidad económica de la expansión a otras zonas de la isla. 3.Integración con el Sistema de Infraestructura de Recarga de VE Existente: Estas nuevas zonas de recarga por inducción estarán integradas en la Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos, asegurando que los usuarios puedan utilizar una tarifa única y sistemas de pago digital para acceder a todas las estaciones de recarga de la isla, independientemente de si son por inducción o cableadas. Se instalará un sistema de gestión centralizado para monitorizar el uso de las estaciones de recarga por inducción en tiempo real, permitiendo una mejor gestión de la demanda y el mantenimiento. 4.Promoción y Sensibilización: Se llevará a cabo una campaña de concienciación para informar a los propietarios de vehículos eléctricos sobre los beneficios de la recarga por inducción y cómo usar el sistema. Esta campaña estará dirigida tanto a los residentes como a los turistas que utilizan vehículos eléctricos en sus desplazamientos por la isla. 5.Interoperabilidad e Intermodalidad: Las zonas de recarga por inducción estarán ubicadas estratégicamente cerca de estaciones de transporte público, aparcamientos de disuasión y centros intermodales para fomentar la combinación de diferentes modos de transporte y facilitar el acceso a puntos de recarga durante los desplazamientos diarios o turísticos. 6.Plan Piloto y Expansión: En una primera fase, se implantará uno o varios proyectos piloto en zonas con alta demanda de recarga, como Santa Cruz de Tenerife y La Laguna, para probar la eficiencia y adopción tecnológica. En función de los resultados del piloto, se expandirá la instalación de sistemas de recarga por inducción a otras zonas de alta demanda en Tenerife.		
Capacidad resolutive	Facilita la Adopción de Vehículos Eléctricos: La recarga por inducción aumenta la comodidad y conveniencia para los usuarios de vehículos eléctricos, ya que elimina la necesidad de conectar cables, facilitando la recarga en espacios públicos de alta demanda. Promueve la Movilidad Sostenible: Esta actuación impulsará la adopción de vehículos eléctricos al facilitar el acceso a una infraestructura avanzada y moderna, contribuyendo directamente a la reducción de emisiones contaminantes en la isla. Fomenta el Uso de Tecnología Innovadora: Al introducir nuevas tecnologías de recarga por inducción, Tenerife se posicionará como un referente en movilidad eléctrica avanzada, atrayendo a más usuarios de vehículos eléctricos y promoviendo un ecosistema de movilidad inteligente y eficiente.		
Complementariedades y sinergias	Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE): Esta actuación complementará la red ya en desarrollo, añadiendo nuevas opciones de recarga por inducción que se integrarán en la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en la isla. Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica: La implementación de estas zonas de recarga será acompañada de campañas de sensibilización para educar a los usuarios sobre los beneficios de la recarga por inducción y fomentar su adopción.		

Condicionamientos de ejecución	Viabilidad Tecnológica y Financiera: La instalación de zonas de recarga por inducción requiere una inversión inicial significativa, por lo que es necesario asegurar la financiación adecuada a través de fondos europeos, estatales o locales, y contar con una tecnología probada y madura. Coordinación con Empresas de Energía y Municipios: Se necesitará la colaboración de empresas de suministro energético y los municipios involucrados para garantizar que las infraestructuras de recarga por inducción se implementen de forma eficiente y segura.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Largo Plazo			2034 - 2035				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	CONS	CAB	AYUNT	EMPR	USUAR			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	8	7	9	9	8,17		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	2	5	7	3		4,25		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	4	2	7	4		4,25		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	1	2	4			4,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de estaciones de recarga por inducción instaladas: Monitorización de la cantidad de puntos de recarga por inducción operativos en las áreas metropolitanas y turísticas. Uso diario de las estaciones de recarga por inducción: Número de vehículos eléctricos que utilizan el sistema de recarga por inducción diariamente. Satisfacción del usuario: Encuestas periódicas para medir la satisfacción de los usuarios con las estaciones de recarga inalámbrica. Mecanismos de Evaluación: Informe semestral sobre el uso y eficacia de las estaciones de recarga por inducción, con recomendaciones para su expansión o mejora. Revisión anual del impacto en la adopción de vehículos eléctricos y la contribución de las estaciones de recarga por inducción a la movilidad sostenible en la isla.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	2,00						2,00
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	0,30						0,30
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		2,30						2,30

6.11 Programa: Regulación, Planeamiento y Financiación

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

Tabla 11 Actuaciones del Programa RPF

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

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presentan las fichas correspondientes a cada actuación:

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.01	Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife		
Problema u objetivo planteado	El Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife 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 Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (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.		
	1.Estructura y Gobernanza del Consorcio: El Consorcio será un órgano técnico y administrativo con representación del Cabildo de Tenerife, los ayuntamientos de la isla y el Gobierno de Canarias. Tendrá capacidad de planificación, seguimiento y coordinación de las políticas de movilidad insular. Además, se estructurará con unidades técnicas especializadas para la gestión de los sistemas de transporte, la planificación de infraestructuras y la integración tecnológica. 2.Gestión Integrada del Transporte Público: El Consorcio será responsable de la planificación y supervisión de la operación del transporte público, integrando los servicios de TITSA y Transportes La Esperanza y eventuales nuevos operadores (guaguas) y Metrotenerife (tranvía y ferrocarriles) pero también trabajará con operadores discrecionales en aspectos como el transporte escolar o especializado a empresas . Se trabajará en la integración de las redes, unificación de tarifas, la mejora de la interoperabilidad entre modos de transporte y la gestión eficiente de las flotas y rutas. Además, se creará un sistema de compensaciones entre operadores, que permita una operación eficiente y equilibrada. 3. Apoyo Técnico a los Ayuntamientos: El Consorcio proporcionará asistencia técnica a los Ayuntamientos de la isla para la implementación de medidas locales de movilidad. Este apoyo incluirá asesoramiento para la creación de zonas de bajas emisiones, mejora de la accesibilidad peatonal, etc., desarrollo de carriles bici y la optimización de los servicios de transporte público en áreas específicas. El Consorcio podrá colaborar en el desarrollo de planes de movilidad y su implantación 4. Coordinación con el Gobierno de Canarias y Metrotenerife en Infraestructuras Viales y Ferroviarias: El Consorcio actuará como intermediario entre los ayuntamientos y el Gobierno de Canarias, que tiene la competencia sobre las carreteras de interés regional, para asegurar la coherencia entre las infraestructuras viales y las políticas de movilidad del PIMSIT. Además, trabajará en estrecha coordinación con Metrotenerife en la planificación y desarrollo de la infraestructura ferroviaria, asegurando la integración con el resto de los modos de transporte. Esto incluye la coordinación en proyectos como la ampliación de carriles en la TF-1 y TF-5 y el desarrollo de carriles BUS-VAO, así como en la planificación y ejecución de proyectos tranviarios y ferroviarios en la isla, asegurando la integración de la red de transporte público insular y optimizando una movilidad fluida y eficiente. 5.Monitorización y Evaluación de las Políticas de Movilidad: El Consorcio implementará un sistema de seguimiento continuo de las políticas de movilidad en la isla, basado en indicadores de uso del transporte público, congestión, calidad del aire, entre otros. Esto permitirá realizar ajustes en tiempo real para optimizar las políticas de movilidad. Se integrará n actuaciones como la Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad, Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS) o la Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM)		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Liderazgo en la Política de Movilidad Insular: El Consorcio permitirá la implementación efectiva de las políticas de movilidad insular, coordinando las acciones entre los diferentes niveles de gobierno y actores implicados. Optimización del Transporte Público: La integración tarifaria y operativa de los diferentes sistemas y de la políticas de movilidad insulares bajo el Consorcio mejorará la eficiencia y accesibilidad del transporte público, incrementando su uso y reduciendo la dependencia del vehículo privado. Coordinación Interinstitucional: El Consorcio será clave para resolver conflictos competenciales, facilitando la ejecución de infraestructuras y proyectos de movilidad sostenibles, alineados con las políticas regionales y municipales.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Red de Sensores IoT: El Consorcio utilizará los datos en tiempo real proporcionados por la Red de Sensores IoT para monitorear la calidad del aire y el tráfico en las carreteras principales. Estos datos permitirán ajustar las políticas de movilidad en función de los niveles de congestión y emisiones, optimizando la eficiencia de las rutas y ajustando la oferta de transporte público (Programas y actuaciones...). Integración con el Sistema de Gestión de Tráfico (SIGT) El Consorcio coordinará con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT) para mejorar la eficiencia del transporte público, optimizando rutas y tiempos de espera en función del tráfico. Esto permitirá una gestión dinámica de la movilidad en la isla, especialmente en episodios de alta congestión o contaminación (Programas y actuaciones...). Apoyo al Plan de Desincentivación de la Motorización: El Consorcio será un elemento clave en la implementación del Plan de Desincentivación de la Motorización, facilitando el uso del transporte público en zonas bien conectadas y reduciendo la dependencia del vehículo privado en áreas urbanas. El consorcio también gestionará los incentivos y desincentivos para fomentar la movilidad sostenible (Programas y actuaciones...). Colaboración en la Implantación de Aparcamientos de Disuasión: El Consorcio participará en la planificación y gestión de la Red Insular de Aparcamientos de Disuasión, facilitando el intercambio modal hacia el transporte público. Esta infraestructura ayudará a reducir la congestión en las zonas urbanas y metropolitanas, promoviendo el uso de medios de transporte más sostenibles (Programas y actuaciones...).		

Condicionamientos de ejecución	Marco Legal y Competencial: La creación del Consorcio debe alinearse con las competencias de las instituciones implicadas (Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife y Ayuntamientos), respetando la normativa vigente en materia de movilidad y transporte. Colaboración Interinstitucional: Requiere una cooperación efectiva entre todas las partes interesadas, incluyendo los municipios y el Gobierno de Canarias, para asegurar que las políticas de movilidad sean consistentes en toda la isla.								
	Corto Plazo			2026 - 2027					
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I				
	CAB	CAB	AYUNT, OPER	AYUNT	CAC				
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)			
	3	3	5	5	6	4,22			
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	5	10	10	10		8,75			
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)			
	10	9	10	10		9,75			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)			
	5	3	3			7,33			
Seguimiento y Evaluación	Indicadores Internos de Seguimiento del Consorcio: Número de Reuniones y Acuerdos Institucionales: Seguimiento del número de reuniones celebradas y acuerdos alcanzados Implementación de Proyectos y Acciones del PIMSIT: % de proyectos del PIMSIT en marcha y número de proyectos completados. Asistencia Técnica a los Ayuntamientos: Número de asistencias técnicas realizadas a los ayuntamientos y grado de satisfacción Tiempo de Respuesta a Solicitudes Interinstitucionales: Tiempo promedio de respuesta y resolución a las solicitudes. Ejecución Presupuestaria: % del presupuesto ejecutado y desglosado por áreas de acción (proyectos, asistencia técnica, tecnología, etc). Desarrollo de Infraestructuras Tecnológicas: Número de sistemas tecnológicos (MaaS, Data Sharing, SIGT) implementados o actualizados Cumplimiento de los Plazos de Ejecución de Proyectos: % de proyectos ejecutados dentro del plazo planificado. Número de Convenios Firmados con Otros Operadores de Transporte: Número de convenios o acuerdos firmados con operadores privados de transporte para coordinar servicios (transporte escolar, transporte empresarial, etc.) y su nivel de implementación. Mecanismos de Evaluación: Informe anual de Actividades del Consorcio: Publicación anual de un informe de gestión donde se detallen los avances en los indicadores de seguimiento, los logros en la implementación de políticas de movilidad, y los acuerdos interinstitucionales alcanzados.								
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035	
	Inversión	AYU 70	0,80		0,80				
		CAB 70	1,00		1,00				
		CAC 71							
		CAC 70							
		AGE 71							
		AGE 70							
	Gasto Corriente	AYU 20	2,50		0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
CAB 20		7,50		1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	
CAC 21		1,00		0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	
CAC 20									
AGE 21									
AGE 20									
TOTAL		12,80		4,00	2,20	2,20	2,20	2,20	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.02	Oficina de Gestión del PIMSIT (Oficina de movilidad)		
Problema u objetivo planteado	La Oficina de Gestión del PIMSIT (Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife) tiene como objetivo coordinar la implementación y seguimiento de las actuaciones del PIMSIT durante su fase inicial. Esta oficina actuará como el órgano técnico responsable de garantizar el desarrollo y supervisión de las políticas de movilidad sostenible en la isla, centralizando la coordinación de proyectos, el soporte técnico, y el asesoramiento jurídico. En tanto no se constituya el Consorcio Insular de Movilidad, esta oficina puede ser gestionada externamente como asistencia técnica contratada bajo la supervisión del Cabildo de Tenerife, con un contrato de duración prevista de cuatro años. Posteriormente, la oficina se integrará como una función más del Consorcio, consolidando su papel en la gobernanza de la movilidad insular.		
	1.Estructura y Características Técnicas de la Oficina de Movilidad: La Oficina de Movilidad contará con un equipo multidisciplinario de especialistas en diversas áreas clave para la implementación del PIMSIT. El equipo estará compuesto por ingenieros en transporte, economistas, sociólogos, y abogados con experiencia en movilidad. Este equipo brindará soporte técnico y jurídico para la planificación, seguimiento y ejecución de las actuaciones del plan, asegurando su correcta implementación. La oficina también colaborará en los procesos de participación ciudadana relacionados con las medidas de movilidad sostenible, facilitando la inclusión de las voces de la comunidad y otros actores relevantes. As, la Oficina de Movilidad podría coordinar y organizar talleres participativos con vecinos, usuarios de transporte, empresas de movilidad y operadores locales para discutir las propuestas del Plan, promoviendo un enfoque inclusivo y participativo en el desarrollo de las medidas del PIMSIT. 2.Supervisión y Apoyo Jurídico en la Implementación de las Medidas del PIMSIT: Una de las funciones principales de la Oficina será brindar asistencia jurídica a los actores implicados en la implantación del PIMSIT. Esto incluirá la redacción de pliegos técnicos, revisión de contratos, asistencia legal y apoyo en la resolución de posibles conflictos competenciales entre los Ayuntamientos y el Cabildo. 3. Coordinación Técnica de las Actuaciones de Movilidad Sostenible: La Oficina de Movilidad será responsable de la coordinación técnica de las actuaciones incluidas en el PIMSIT, supervisando la correcta ejecución de proyectos relacionados con infraestructuras, transporte público, movilidad activa, y el uso de nuevas tecnologías. Esto incluirá la planificación de obras, la integración de nuevas tecnologías en la movilidad y la optimización de las infraestructuras existentes para una movilidad más eficiente. 4. Interlocución con los Ayuntamientos y Entidades Locales: La Oficina de Movilidad desempeñará un papel crucial como intermediario entre el Cabildo y los Ayuntamientos de la isla, proporcionando asistencia técnica y financiera para la implementación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Asimismo, coordinará la participación de los municipios en las distintas acciones de movilidad sostenible. Además, la oficina trabajará estrechamente con las entidades locales para promover la alineación de las políticas de movilidad insular con las iniciativas municipales. La oficina facilitará el diálogo y la cooperación entre los Ayuntamientos para la creación de rutas de transporte intermunicipales y el desarrollo de planes de movilidad compartida, asegurando que los planes de movilidad de cada municipio estén alineados con las directrices del PIMSIT. 5.Transición y Futuro de la Oficina de Movilidad: Durante los primeros cuatro años, la Oficina de Movilidad operará bajo un contrato de asistencia técnica, gestionado externamente pero supervisado por el Cabildo de Tenerife. Este período será transitorio, ya que, una vez constituido el Consorcio Insular de Movilidad, las funciones de la oficina serán absorbidas por dicho consorcio, consolidando la gobernanza centralizada de la movilidad insular. La propia oficina podría trabajar en el desarrollo preciso y organizativo del Consorcio.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Coordinación Centralizada del PIMSIT: La oficina garantizará una implementación coherente de las políticas de movilidad sostenible en la isla, centralizando la gestión y supervisión de las acciones del PIMSIT. Apoyo Técnico y Jurídico: Proporcionará soporte continuo en aspectos técnicos y jurídicos a los actores clave, facilitando la ejecución de proyectos de movilidad en los municipios y a nivel insular. Transición hacia una Gobernanza Eficiente de la Movilidad: Al integrarse en el Consorcio Insular de Movilidad, la oficina asegurará una gobernanza unificada y eficiente de la movilidad en la isla, dando continuidad a las actuaciones del PIMSIT.		
Complementariedades y sinergias	Apoyo a la Implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS): La Oficina de Movilidad proporcionará asistencia técnica y jurídica a los Ayuntamientos para la implementación de los PMUS, asegurando que las medidas locales de movilidad sostenible sean coherentes con los objetivos insulares del PIMSIT (Programas y actuaciones...). Coordinación con la Red de Sensores IoT: La oficina supervisará la correcta integración de los datos proporcionados por la Red de Sensores IoT, que monitorizan la calidad del aire y el tráfico, para ajustar las políticas de movilidad en tiempo real (Programas y actuaciones...). Gestión de Infraestructuras de Movilidad Activa: La oficina participará en la planificación y ejecución de infraestructuras para la movilidad activa, como carriles bici, rutas peatonales y puntos de recarga para bicicletas eléctricas, promoviendo la movilidad no motorizada en las áreas urbanas y turísticas (Programas y actuaciones...). Supervisión de la Creación de Aparcamientos de Disuasión: La Oficina de Movilidad será clave en la planificación y supervisión de la Red Insular de Aparcamientos de Disuasión, que facilitará el intercambio modal hacia el transporte público, reduciendo el uso del vehículo privado en las zonas urbanas (Programas y actuaciones...).		

Condicionamientos de ejecución	Supervisión por parte del Cabildo de Tenerife: Durante la fase transitoria, la oficina estará bajo la supervisión directa del Cabildo, asegurando la coherencia con las políticas y planes de movilidad insular. Integración Progresiva en el Consorcio Insular de Movilidad: Las funciones de la oficina serán asumidas por el Consorcio Insular de Movilidad una vez que este se constituya formalmente, asegurando una gobernanza centralizada de la movilidad insular. Garantía de Financiación: La financiación de la Oficina de Movilidad deberá estar garantizada por el Cabildo, ya sea mediante fondos propios o mediante la captación de financiación autonómica, estatal o europea. La continuidad de la oficina será clave para garantizar la correcta implementación de las medidas del PIMSIT.										
	Corto - Medio Plazo					2026 - 2029					
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)											
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S		I		
	CAB		CAB		AYUNT		AYUNT/OPER		OPER		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)		Rechazo interesados (máx. 10 p)		Equipo Escaso (máx. 10 p)		Retraso Ejecución (máx. 10 p)		Falta financiación (máx. 10 p)		
	2		2		5		5		8		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)		Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)		Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)		Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	4		2		10		10		6,50		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)		Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)		Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)		Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8		7		7		9		7,75		
Viabilidad	Técnica (5 p)		Económica (5 p)		Política (5 p)				Valoración final (10 p)		
	5		5		5				10,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores Internos de Seguimiento: Número de Proyectos Supervisados: Indicador del número de proyectos del PIMSIT que han sido supervisados y coordinados por la oficina. Asistencia Técnica a los Ayuntamientos: Número de asistencias técnicas proporcionadas a los Ayuntamientos para la implementación de los PMUS y otras medidas locales de movilidad sostenible. Tiempo de Respuesta a Solicitudes Técnicas o Jurídicas: Tiempo promedio de respuesta a solicitudes de apoyo técnico o jurídico por parte de los Ayuntamientos o del Cabildo. Ejecución Presupuestaria: Control sobre la ejecución presupuestaria de la oficina durante su fase transitoria, asegurando la correcta utilización de los recursos asignados. Mecanismos de Evaluación: Informes semestrales que evaluarán el progreso de los proyectos del PIMSIT supervisados por la Oficina, destacando los avances en la implementación. Evaluaciones anuales de desempeño sobre las actividades realizadas										
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)											
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035			
Inversión	AYU 70										
	CAB 70	4,00		2,50	1,50						
	CAC 71										
	CAC 70										
	AGE 71										
	AGE 70										
Gasto Corriente	AYU 20										
	CAB 20										
	CAC 21										
	CAC 20										
	AGE 21										
	AGE 20										
TOTAL		4,00		2,50	1,50						

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)			
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.03	Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)		
Problema u objetivo planteado	Los Espacios Naturales Protegidos de Tenerife, como el Parque Nacional del Teide, el Parque Rural de Anaga y el Parque Rural de Teno, sufren una elevada presión por parte de los visitantes, muchos de los cuales acceden en vehículos privados. Esto genera congestión, estacionamientos desordenados y dificulta la circulación en vías estrechas. El objetivo de estos planes es evaluar la capacidad de carga de estos espacios, implementar un modelo de movilidad sostenible que regule el acceso y preserve el entorno natural, sin comprometer los derechos de los residentes y sus actividades económicas y la posibilidad de introducción de medidas económicas como tasas por visita que contribuyan a la financiación de las acciones de conservación y gestión.		
Contenido detallado de la actuación	1.Cálculo de la Capacidad de Carga de los Espacios Naturales: Se llevará a cabo un estudio exhaustivo para calcular la capacidad de carga de los Espacios Naturales Protegidos, definiendo el número máximo de visitantes y vehículos que estos espacios pueden recibir sin comprometer la conservación del entorno. Este estudio considerará aspectos como la fragilidad del ecosistema, la presión turística, y la infraestructura disponible. La regulación del acceso se ajustará a los resultados de este análisis. Por ejemplo: En el Parque Nacional del Teide, se analizará el impacto que tiene el número de turistas en áreas clave como el Teleférico y la zona del Parador, ajustando los niveles de visitas permitidas en base a los resultados del estudio.		
	2.Gestión del Transporte hacia y desde los Espacios Naturales: Se explorarán diferentes opciones para gestionar el acceso a los ENP a través de sistemas de transporte colectivo, como lanzaderas o mejoras en el transporte público, con el fin de reducir la dependencia del vehículo privado. Estas medidas serán evaluadas en función de la capacidad de carga y la consulta a los actores locales, sin descartar ninguna opción previamente.		
Capacidad resolutiva	3. Evaluación de Medidas Económicas: Tasas por Visita a los Espacios Naturales: Se estudiará la viabilidad de tasas por visita a los ENP, con el objetivo de financiar la conservación de los espacios y las infraestructuras de movilidad sostenible. Estas tasas podrían aplicarse a los visitantes que accedan a zonas de alta presión turística, destinando los fondos recaudados a la protección del entorno natural y a la mejora de los servicios de movilidad y transporte en los parques. Este mecanismo se ajustará según la capacidad de carga y el análisis de los flujos turísticos. Por ejemplo, en el Parque Nacional del Teide, se podría implementar una tasa por visita por uso de servicios (aparcamientos), con los ingresos dedicados a la conservación del entorno y a la mejora de las infraestructuras turísticas.		
	4.Consultas Públicas y Participación Ciudadana: El plan incluirá un proceso de consulta pública y participación ciudadana para garantizar que las decisiones sobre el acceso y las tasas se tomen con la participación activa de los residentes locales, empresas turísticas y otros actores clave. Se priorizará el respeto a las actividades económicas locales y se garantizará que cualquier medida económica o de regulación del acceso no afecte negativamente a sus habitantes.		
Complementariedades y sinergias	5. Monitoreo y Ajustes Dinámicos de las Medidas: Las medidas de regulación de acceso, los sistemas de transporte y las posibles tasas se someterán a un proceso de evaluación continuo para evaluar su efectividad y su impacto en la conservación de los espacios protegidos. Las decisiones finales sobre el ajuste de las visitas y las tasas podrán ser revisadas periódicamente en función de los resultados obtenidos, realizando ajustes según las necesidades detectadas.		
	Sostenibilidad Financiera y Conservación: Las tasas por visita contribuirán a la financiación de las acciones de conservación y mejora de las infraestructuras, garantizando la protección del entorno natural a largo plazo.		
Complementariedades y sinergias	Reducción de la Presión Turística: Al controlar el acceso mediante tasas y transporte regulado, se reducirá la presión sobre las áreas más sensibles de los ENP, mejorando la calidad del entorno y la experiencia de los visitantes.		
	Protección de los Derechos de los Habitantes: Se garantizará que las medidas de movilidad y las tasas no afecten negativamente a los residentes locales, preservando sus actividades económicas y su acceso a las áreas protegidas.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con las Estaciones e Intercambiadores de Transporte: Los sistemas de transporte colectivo hacia los ENP estarán conectados con las estaciones e intercambiadores de transporte de Tenerife, facilitando el acceso intermodal a los parques naturales y mejorando la conexión entre los servicios de transporte público y las áreas protegidas.		
	Coordinación con la Plataforma MaaS: Los sistemas de transporte hacia los ENP se integrarán en la Plataforma de Movilidad MaaS, permitiendo a los usuarios planificar y reservar sus viajes a los espacios naturales a través de una única solución digital, facilitando el uso del transporte colectivo y las lanzaderas.		
Complementariedades y sinergias	Complementariedad con la Red de Transporte a la Demanda: Se explorará la posibilidad de integrar las soluciones de transporte a la demanda para conectar las zonas rurales y de difícil acceso en los alrededores de los ENP, garantizando que los residentes y los turistas tengan opciones de movilidad flexibles, especialmente en aquellas áreas donde el transporte público convencional no sea viable.		

Condicionamientos de ejecución	Aseguramiento de la Financiación: Se garantizará la financiación mediante la captación de fondos europeos, estatales o autonómicos, así como a través de los ingresos obtenidos de las posibles tasas por visita. Estos ingresos serán destinados específicamente a la conservación de los espacios y a la mejora de las infraestructuras de transporte. Coordinación Interadministrativa: La implementación de estas medidas requerirá una colaboración entre el Cabildo de Tenerife, los ayuntamientos locales y las entidades responsables de la gestión de los ENP, asegurando que todas las partes estén alineadas en los objetivos de conservación y movilidad sostenible. Ajuste Dinámico y Flexibilidad de las Medidas: Las soluciones de movilidad y las tasas no se fijarán de manera rígida, sino que se ajustarán periódicamente según la evolución de los patrones de visita, la capacidad de carga y la respuesta de los habitantes y visitantes.							
	Corto - Medio Plazo			2026 - 2031				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	CONS	CAB	AYUNT	USUAR	USUAR			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	2	7	3	3	6	4,56		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	6	9	8		7,50		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	9	10	7		8,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	5	3			8,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Evaluación de la Capacidad de Carga: Seguimiento del proceso de cálculo de la capacidad de carga en los ENP, con informes sobre el número óptimo de visitantes y vehículos permitidos. Tasas Recaudadas para la Conservación: Medición de los ingresos obtenidos a través de las tasas por visita y su impacto en la financiación de las medidas de conservación y movilidad sostenible. Uso de los Sistemas de Transporte Colectivo: Seguimiento del número de visitantes que acceden a los ENP utilizando transporte colectivo o lanzaderas. Mecanismos de Evaluación: Evaluación Anual del Impacto de las Tasas y el Acceso Regulado: Informes anuales que evalúen el impacto de las tasas y de las medidas de control de acceso en la conservación del entorno y la experiencia de los visitantes. Encuestas de Satisfacción de Visitantes y Residentes: Encuestas anuales para medir la satisfacción de los habitantes locales y los turistas en relación con las medidas adoptadas, incluidas las tasas y la calidad de los servicios de transporte.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
		CAB 70	2,50		1,00	1,00	0,50	
CAC 71								
CAC 70								
AGE 71								
AGE 70								
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		2,50		1,00	1,00	0,50		

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.04	Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es desarrollar planes de transporte para los principales polígonos industriales y grandes centros generadores de viajes tanto público como privados (Artículo 48 de la Ley 6/2022), con el fin de mejorar la movilidad de los trabajadores, reducir la dependencia del vehículo privado y optimizar la accesibilidad a estas zonas. Además de los polígonos industriales como Granadilla, San Jerónimo, Los Majuelos, San Isidro y Valle de Güímar, se incluirán las áreas turísticas de gran relevancia, donde se concentran muchos hoteles y un elevado número de empleados y los Hospitales, que generan una gran cantidad de desplazamientos diarios. Los planes buscarán ofrecer soluciones de transporte colectivo, transporte a la demanda y fomentar la movilidad activa.		
	1. Análisis de las Necesidades de Movilidad en los Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes: Las empresas y asociaciones empresariales en colaboración con el Cabildo de Tenerife llevarán a cabo un análisis detallado de los patrones de movilidad en cada uno de los polígonos industriales y centros clave. Se identificarán los principales núcleos residenciales de los trabajadores, los horarios de entrada y salida, las condiciones de acceso y la disponibilidad de transporte público. Este análisis será el punto de partida para desarrollar planes de transporte específicos, con el apoyo técnico del Cabildo. 2. Desarrollo de Líneas de Transporte Público y Transporte a la Demanda: Las empresas y asociaciones empresariales serán responsables de desarrollar soluciones de transporte colectivo y transporte a la demanda, con el apoyo del Cabildo para coordinar los recursos públicos necesarios. Se analizará la viabilidad de reforzar las líneas de transporte público y de implementar servicios de transporte a la demanda para aquellas áreas con menos cobertura, ajustando los horarios de las guaguas para los turnos laborales. Por ejemplo, en el Polígono de Valle de Güímar, el polígono trabajará con el Cabildo para crear nuevas rutas de guaguas que mejoren el acceso desde los municipios de Candelaria y Arafo. 3. Fomento del Transporte Compartido y la Movilidad Activa: Las empresas y asociaciones desarrollarán acciones para fomentar el transporte compartido (carpooling) entre los trabajadores y la movilidad activa. El Cabildo apoyará con infraestructuras complementarias, como la creación de carriles bici y zonas de estacionamiento para bicicletas, y facilitará el acceso a plataformas tecnológicas que conecten a los trabajadores con rutas similares. 4. Creación de Aparcamientos Regulados y de Disuasión: Las asociaciones empresariales y grandes empresas podrán diseñar aparcamientos regulados y de disuasión para sus polígonos industriales y áreas turísticas, con apoyo del Cabildo en la planificación y financiación de estas infraestructuras. Estos aparcamientos estarán conectados con sistemas de transporte colectivo que permitan a los empleados estacionar sus vehículos en áreas designadas y continuar su trayecto en transporte público o lanzaderas. 5. Planes de Transporte Personalizados para Hospitales, Grandes Empresas y Hoteles: Cada empresa y asociación empresarial será responsable de desarrollar planes de transporte personalizados para sus trabajadores. El Cabildo proporcionará apoyo técnico y financiero para implementar estas soluciones, que pueden incluir transporte colectivo exclusivo para empleados, servicios de transporte compartido, y el uso de transporte a la demanda.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Mejora de la Movilidad Laboral y Reducción de Congestión: La actuación mejorará el acceso a polígonos industriales y áreas turísticas, facilitando la movilidad de los trabajadores y reduciendo la congestión de tráfico. Reducción de la Dependencia del Vehículo Privado: Los planes de transporte desarrollados por las empresas reducirán la dependencia del vehículo privado, fomentando el uso de alternativas de movilidad más sostenibles.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con las Estaciones e Intercambiadores de Transporte: Los planes de transporte hacia polígonos industriales y áreas turísticas estarán conectados con las estaciones e intercambiadores de transporte de Tenerife, facilitando la movilidad de los trabajadores desde sus núcleos residenciales. Integración con la Plataforma MaaS: Las soluciones de transporte desarrolladas por las empresas estarán integradas en la Plataforma de Movilidad MaaS, facilitando la planificación de rutas y la optimización del acceso a transporte colectivo y a la demanda. Complementariedad con el Fomento de la Movilidad Eléctrica: Las empresas, con el apoyo del Cabildo, promoverán el uso de vehículos eléctricos en los planes de transporte, incluyendo la instalación de puntos de recarga en polígonos industriales y áreas turísticas.		

Condicionamientos de ejecución	Responsabilidad de las Empresas y Asociaciones Empresariales: El desarrollo de los planes de transporte será responsabilidad de las empresas y asociaciones empresariales, que deberán adaptar las soluciones de movilidad a las necesidades de los trabajadores. El Cabildo brindará apoyo técnico y financiero. Financiación Pública y Privada: Los planes de transporte se financiarán con recursos privados de las empresas, complementados con fondos públicos gestionados por el Cabildo, mediante colaboraciones público-privadas. Coordinación y Flexibilidad: Los planes de transporte deben coordinarse con las políticas insulares de movilidad y adaptarse de forma flexible a los patrones de movilidad de cada área, con evaluaciones periódicas que permitan ajustes en las soluciones implementadas.							
	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C	S	I	
	EMPR		CONS		CAB	AYUNT	VIAJ	
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	9	7	7	8	8,00		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	9	9	10	8				
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)			
	8	9	9	8	8,50			
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)		Valoración final (10 p)			
	5	3	5					
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Reducción del Tráfico en los Polígonos Industriales y Áreas Turísticas: Seguimiento de la reducción de vehículos privados en los polígonos industriales y áreas turísticas tras la implementación de los planes de transporte. Número de Usuarios del Transporte Público, Compartido y a la Demanda: Medición del número de trabajadores que utilizan el transporte colectivo, compartido o a la demanda, en comparación con los que usan vehículos privados. Mecanismos de Evaluación: Informes Semestrales de Avance en los Planes de Transporte: Evaluación del progreso en la implementación de los planes de transporte por parte de las empresas y asociaciones, con ajustes según los resultados. Evaluación Anual de la Eficiencia de los Planes de Transporte: Informe anual sobre la eficacia de las soluciones de transporte y su impacto en la movilidad laboral y reducción de emisiones.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70							
	CAB 70	5,80		1,40	1,10	1,10	1,10	1,10
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		5,80		1,40	1,10	1,10	1,10	1,10

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.05	Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es realizar campañas de sensibilización y programas de formación dirigidos a la ciudadanía, las empresas, y otros actores clave para fomentar el uso de modos de transporte sostenibles en Tenerife. Se busca generar un cambio en los hábitos de movilidad mediante el uso del transporte público, la movilidad activa (como caminar y el uso de la bicicleta) y la adopción de nuevas tecnologías de transporte sostenible, tales como vehículos eléctricos y sistemas de movilidad compartida. Esta actuación complementará los esfuerzos del PIMSIT para reducir la dependencia del vehículo privado y mejorar la calidad del aire en la isla.		
	1.Campañas de Sensibilización Multicanal: Se desarrollarán campañas de comunicación multicanal dirigidas a toda la población para concienciar sobre la importancia de la movilidad sostenible. Se utilizarán medios audiovisuales, redes sociales, prensa escrita, y eventos en espacios públicos para comunicar los beneficios de reducir el uso del coche privado y optar por alternativas sostenibles como el transporte público, la bicicleta o los vehículos eléctricos, mostrando los beneficios para la salud y el medio ambiente. 2.Programas de Formación para Empresas y sus Empleados: Se desarrollarán programas de formación específicos para empresas, especialmente aquellas ubicadas en los principales polígonos industriales y áreas turísticas de la isla, con el fin de implementar planes de movilidad sostenible para sus empleados. Se abordarán temas como el transporte compartido (carpooling), el uso de vehículos eléctricos y las plataformas de movilidad como servicio (MaaS). 3. Talleres y Eventos Comunitarios de Sensibilización: Se organizarán talleres de participación ciudadana en diferentes municipios para informar a los residentes sobre las opciones de movilidad sostenible disponibles en sus áreas. Estos talleres incluirán información sobre el uso del transporte público, bicicletas públicas, infraestructura para movilidad activa, y cómo aprovechar los incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos. Se organizarán talleres para que los ciudadanos conozcan cómo planificar sus desplazamientos diarios utilizando la Plataforma MaaS, integrando diferentes modos de transporte sostenible. 4. Formación sobre Vehículos Eléctricos y Uso de Infraestructuras: Se ofrecerán sesiones formativas específicas sobre el uso de vehículos eléctricos, estaciones de recarga, y bicicletas públicas. La formación estará dirigida tanto a usuarios como a empresas interesadas en adoptar flotas sostenibles. También se informará sobre las subvenciones disponibles para la adquisición de vehículos eléctricos, fomentando su adopción masiva. 5. Iniciativas Educativas en Centros Escolares y Universidades: Se implementarán programas educativos dirigidos a estudiantes de colegios, institutos y universidades, donde se promoverá la movilidad sostenible como parte de los valores medioambientales. Se realizarán actividades prácticas, como rutas ciclistas seguras, charlas sobre la importancia del transporte público y la participación en proyectos locales de movilidad sostenible.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Aumento de la Concienciación Pública: Las campañas de sensibilización y formación incrementarán la conciencia pública sobre los beneficios de la movilidad sostenible, ayudando a cambiar los hábitos de movilidad en favor de opciones más sostenibles y saludables. Fomento de la Movilidad Sostenible en Empresas: Las actividades formativas permitirán que las empresas desarrollen planes de movilidad sostenible para sus empleados, reduciendo así el uso de vehículos privados en los desplazamientos laborales.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con el Sistema de Transporte Público: Las campañas de sensibilización complementarán el Plan de Concienciación para el uso del transporte público, promoviendo el uso de guaguas y tranvías, y facilitando a los usuarios el acceso a tarifas inteligentes a través de programas formativos sobre el Sistema Tarifario Inteligente del Transporte Público. Integración con la Plataforma MaaS: Los talleres y actividades incluirán formación específica sobre el uso de la Plataforma de Movilidad MaaS, que integra diferentes modos de transporte, facilitando el acceso a los sistemas de movilidad sostenible a través de una única aplicación o plataforma digital. Complementariedad con la Red de Rutas Ciclistas y Peatonales: Las actividades formativas promoverán el uso de las infraestructuras de movilidad activa, en especial la Red Insular de Rutas Ciclistas y Peatonales que se está desarrollando como parte del PIMSIT, fomentando su uso seguro y eficiente.		

Condicionamientos de ejecución	Colaboración con Empresas y Entidades Educativas: Las campañas y programas de formación deberán ser coordinados con las empresas, asociaciones empresariales, municipios y entidades educativas para garantizar un alcance amplio y efectivo en la difusión de los valores de la movilidad sostenible. Financiación Pública y Apoyo Institucional: La ejecución de las actividades de formación y sensibilización requerirá el apoyo financiero del Cabildo y otras instituciones públicas. Asimismo, se buscará el compromiso de empresas privadas interesadas en fomentar la movilidad sostenible entre sus empleados.								
	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035				
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)									
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R		A		C		S	I	
	CONS		CAB		AYUNT		AYUNT		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)			
	4	2	3	3	7	3,83			
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)				
	7	6	6	5	6,00				
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)				
	7	7	7	5	6,50				
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)					
	5	4	5	9,33					
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Alcance de las Campañas: Número total de personas alcanzadas por las campañas en medios de comunicación, redes sociales y eventos públicos. Este indicador puede incluir datos de impresiones, vistas y alcance geográfico. Engagement en Redes Sociales: Número de interacciones (me gusta, compartidos, comentarios) y nivel de participación en las campañas a través de redes sociales. El engagement es crucial para medir la implicación de la audiencia. Cambios en la Intención de Uso de Modos de Transporte Sostenibles: Medición del cambio en la intención de los ciudadanos de utilizar modos de transporte más sostenibles, como el transporte público, bicicletas o vehículos eléctricos. Este indicador se puede obtener a través de encuestas de percepción antes y después de la campaña. Mecanismos de Evaluación: Encuestas de Impacto Post-Campaña: Realización de encuestas a la población objetivo después de cada campaña para evaluar el cambio en la percepción de la movilidad sostenible y la disposición a adoptar nuevos hábitos de transporte. Evaluación Anual del Impacto en la Movilidad Sostenible: Informe anual sobre los resultados obtenidos por las actividades de formación y comunicación, midiendo su contribución al aumento del uso del transporte público y la movilidad activa.								
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
	PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70	2,20		0,60	0,40	0,40	0,40	0,40
		CAB 70	3,30		0,90	0,60	0,60	0,60	0,60
		CAC 71							
CAC 70									
AGE 71									
AGE 70									
Gasto Corriente	AYU 20								
	CAB 20								
	CAC 21								
	CAC 20								
	AGE 21								
	AGE 20								
TOTAL		5,50		1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.06	Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros		
Problema u objetivo planteado	Esta actuación se centra en la planificación de la movilidad escolar, para desarrollar y ejecutar Planes de Transporte Escolar y Caminos Escolares Seguros para todos los centros educativos de Tenerife, incluyendo centros públicos, privados y concertados, así como universidades. Se busca reducir el tráfico generado por los desplazamientos escolares, mejorar la seguridad de los trayectos y fomentar el uso del transporte público, la movilidad activa (a pie o en bicicleta) y el transporte compartido. Esta actuación se implementará mediante convenios entre el Consorcio Insular de Movilidad, la Consejería de Educación, los municipios y los centros educativos, garantizando una planificación estratégica integrada y un reparto claro de responsabilidades en su ejecución. Adicionalmente, la actuación da cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley de Cambio Climático de Canarias, asegurando que los centros educativos fomenten el transporte público sobre el vehículo privado y que las universidades establezcan planes de escalonamiento horario para reducir la intensidad del tráfico. Esta actuación no incluye la organización del transporte público en guagua, que se gestiona en la actuación de <i>Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife</i> , pero sí define el marco estratégico y los criterios de planificación con los que deberá coordinarse dicho servicio.		
	1.Convenio con la Consejería de Educación y municipios: El Consorcio Insular de Movilidad, o en su defecto la Oficina de Gestión del PIMSIT, desarrollará un convenio regulador y financiero con la Consejería de Educación del Gobierno de Canarias y los municipios para implementar los Planes de Transporte Escolar y Caminos Escolares Seguros en los centros educativos públicos, concertados y privados. Este convenio establecerá las responsabilidades de cada entidad, para el diseño de rutas seguras, la mejora de accesos y la promoción de la movilidad sostenible. También supervisará la implementación y el monitoreo de los planes de transporte. Se establecerán mecanismos de financiación y cofinanciación para garantizar la sostenibilidad del sistema. Los municipios colaborarán en la implantación de caminos escolares seguros, la mejora de la infraestructura peatonal y ciclista, y la implementación de políticas locales de movilidad en los entornos escolares. A través de convenios específicos, los centros deberán participar en la definición de sus necesidades de movilidad y en la promoción de soluciones de movilidad sostenible entre alumnos y familias. 2.Planes de Movilidad Escolar en Centros Educativos: El Consorcio Insular de Movilidad por si mismo o a través de la Consejería de Educación y los municipios establecerá convenios directos para el desarrollo de estudios de movilidad específicos para cada centro educativo, determinando puntos críticos de seguridad y deficiencias en la accesibilidad para la implementación de medidas de mejora en infraestructuras peatonales y ciclistas en los accesos a los centros. Se desarrollarán estrategias para fomentar el transporte compartido entre familias y alumnos, reduciendo la dependencia del vehículo privado y se regulará el acceso a los centros educativos: zonas peatonales, identificación de zonas de carga y descarga, estacionamiento seguro de bicicletas y puntos de recogida de alumnos. Se promoverán el escalonamiento de horarios en universidades, en aplicación del artículo 49.2 de la Ley de Cambio Climático de Canarias, las universidades públicas y privadas deberán establecer planes de escalonamiento horario para reducir la intensidad del tráfico generado por sus actividades. 3.Coordinación con el Transporte Público Insular: El Consorcio Insular de Movilidad, en colaboración con TITSA y Metrotenerife, optimizará las conexiones entre las rutas escolares y el sistema de transporte público. Se revisarán las frecuencias de las líneas de guaguas y tranvías para adaptarlas a los horarios escolares, garantizando que los estudiantes puedan acceder fácilmente a los centros educativos sin depender del vehículo privado. Se fomentarán las tarifas integradas y descuentos para estudiantes en el transporte público regular. Se definirán criterios para la actuación <i>Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife</i> asegurando que se integre en la planificación general de movilidad escolar. 4. Desarrollo de Caminos Escolares Seguros: Se implementarán Caminos Escolares Seguros en áreas urbanas y suburbanas, asegurando que los estudiantes puedan desplazarse de forma segura a pie o en bicicleta. Estos caminos incluirán infraestructuras mejoradas, como carriles bici, pasos peatonales seguros, zonas de baja velocidad y señalización adecuada en las inmediaciones de los centros educativos. Se coordinará con los municipios para la regulación del tráfico en las inmediaciones de los centros educativos. 5.Incorporación de Tecnología y Digitalización: Se desarrollarán plataformas digitales para la planificación de rutas seguras y la reserva de transporte compartido, la implementación de sensores IoT para monitorear el tráfico y evaluar la seguridad en los accesos a los centros educativos y el uso de plataformas de movilidad escolar para coordinar transporte compartido y movilidad activa.		
Contenido detallado de la actuación	Reducción del Tráfico y Mejora de la Seguridad: La implementación de los planes reducirá significativamente el tráfico en los alrededores de los centros educativos, mejorará la seguridad de los estudiantes en sus trayectos diarios y reducirá las emisiones contaminantes. Fomento de la Movilidad Sostenible: Los estudiantes y el personal educativo tendrán acceso a rutas seguras y eficientes, lo que incentivará el uso del transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie, reduciendo la dependencia del vehículo privado. Mejor coordinación entre instituciones para garantizar la seguridad vial y la movilidad escolar. Cumplimiento del artículo 49 de la Ley de Cambio Climático de Canarias, asegurando la promoción del transporte público y la planificación del escalonamiento de horarios universitarios.		
	Coordinación con la Actuación de Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Guagua para garantizar la integración del transporte escolar en guagua dentro de la planificación general. Sinergia con la Red Insular de Rutas Ciclistas y Peonales: Los Caminos Escolares Seguros estarán alineados con la Red Insular y local de Rutas Ciclistas y Peonales, aprovechando la infraestructura existente para conectar los centros educativos con las áreas residenciales mediante rutas seguras y accesibles para bicicletas y peatones. Integración con la Plataforma MaaS: Las rutas de transporte escolar y compartido estarán integradas en la Plataforma		

	de Movilidad MaaS, facilitando la planificación de los viajes escolares y permitiendo a las familias y estudiantes organizar rutas de transporte compartido de manera eficiente.							
Condicionamientos de ejecución	Financiación Pública y Privada: La implementación de estos planes dependerá de la financiación pública a través de convenios con la Consejería de Educación y los municipios y centros educativos, así como de la colaboración de los centros educativos privados para financiar parte de las infraestructuras. Colaboración Interinstitucional y Flexibilidad: Se requiere la colaboración efectiva entre el Consorcio Insular de Movilidad, la Consejería de Educación, los municipios y los centros educativos privados y operadores públicos para asegurar la correcta implementación de los planes. La flexibilidad será clave para adaptarse a las necesidades específicas de cada municipio y centro educativo. Participación activa de los centros educativos, tanto públicos como privados, en la definición y aplicación de los planes de movilidad. Supervisión del cumplimiento del artículo 49 de la Ley de Cambio Climático de Canarias, garantizando que universidades y centros educativos adopten medidas para reducir el tráfico y fomentar el transporte público.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2028 - 2033			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CONS	CAC		AYUNT	CAC	EMPR		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	6	8	8	9	7,67		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	8	9	9		8,50		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	9	10	10	9		9,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	5	4	3			8,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Convenios Firmados con la Consejería de Educación y Municipios: Medición del número de convenios establecidos entre el Consorcio Insular, la Consejería de Educación, municipios y centros educativos para implementar los planes de transporte en centros públicos y concertados. Incremento en el Uso de Transporte Público y Caminos Escolares Seguros: Evaluación del aumento en el uso del transporte público, guaguas escolares y caminos escolares seguros entre los estudiantes y personal educativo. Mecanismos de Evaluación: Informes Anuales de Progreso: Informes anuales que evalúen el grado de implementación de los planes de transporte y caminos escolares, destacando los avances en la reducción del tráfico y la promoción de la movilidad sostenible y los planes de escalonamiento horario en universidades y su impacto en la reducción del tráfico. Encuestas de Satisfacción a la Comunidad Educativa: Encuestas dirigidas a estudiantes, padres y docentes para medir la satisfacción con los planes de transporte y recoger sugerencias para su mejora.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	0,60			0,20	0,20	0,20	
	CAB 70	1,80			0,60	0,60	0,60	
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21	5,40			1,80	1,80	1,80	
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		7,80			2,60	2,60	2,60	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.07	Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible		
Problema u objetivo planteado	El objetivo principal de esta actuación es asegurar la captación de recursos financieros a largo plazo para financiar las actuaciones estratégicas del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT). La creación de un Fondo Insular y un Plan de Financiación Multianual facilitarán la obtención de fondos provenientes de diversas fuentes (fondos públicos, privados, europeos, entre otros), permitiendo la correcta gestión y distribución de los recursos por parte del Consorcio Insular de Movilidad una vez constituido. Este enfoque garantizará que las actuaciones del PIMSIT cuenten con financiación adecuada y constante, permitiendo su implementación de forma eficaz.		
	1.Creación del Fondo Insular para la Movilidad Sostenible: Se establecerá un Fondo Insular de Movilidad Sostenible cuyo principal objetivo será captar financiación para las actuaciones contempladas en el PIMSIT. Este fondo será gestionado por el Consorcio Insular de Movilidad, una vez constituido, y su estructura permitirá la incorporación de recursos provenientes de diversas fuentes: presupuestos del Cabildo, fondos europeos, aportaciones del Gobierno de Canarias, ayuntamientos, contribuciones privadas y tasas vinculadas a políticas de movilidad sostenible. El Consorcio gestionará la captación de fondos y su distribución a las diferentes actuaciones del PIMSIT, asegurando la correcta ejecución de los proyectos y la coherencia con las prioridades estratégicas. El Cabildo de Tenerife y los municipios colaborarán en la identificación de proyectos prioritarios y en la planificación de la inversión a largo plazo, ajustándose al Plan de Financiación Multianual. 2. Desarrollo de un Plan de Financiación Multianual: Se desarrollará un Plan de Financiación Multianual, que permita estructurar la captación y asignación de recursos a lo largo de un período de varios años, alineado con los objetivos del PIMSIT. Este plan facilitará la planificación financiera de manera sostenida y garantizará la ejecución continua de las actuaciones de movilidad sostenible en la isla. Este mecanismo permitirá anticipar los flujos financieros y asegurar la estabilidad económica para los proyectos gestionados por el Consorcio. El Consorcio, en colaboración con el Cabildo, será el responsable de implementar y actualizar el Plan de Financiación Multianual, integrando las necesidades financieras de las actuaciones de movilidad sostenible y priorizando aquellas de mayor impacto. 3.Fuentes de Financiación del Fondo Insular: El Fondo Insular se financiará mediante diversas fuentes, incluyendo el presupuesto del Cabildo, Ayuntamientos, fondos europeos (como los Fondos Next Generation EU), aportaciones del Gobierno de Canarias, e ingresos generados a partir de tasas asociadas a políticas de movilidad sostenible. Estas tasas podrían incluir tarifas por el uso de infraestructuras o tasas a vehículos contaminantes, así como cargos derivados de la gestión del aparcamiento en zonas urbanas o tasas de acceso a zonas de bajas emisiones. 4.Mecanismos de Captación de Fondos Europeos y Estatales: Se implementará una estrategia proactiva de captación de fondos europeos y estatales, buscando oportunidades de financiación a través de programas como los Fondos Next Generation EU, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), y otros programas específicos de apoyo a la movilidad sostenible. El Consorcio también fomentará la colaboración público-privada para cofinanciar proyectos con empresas del sector de la movilidad y la energía. El Consorcio liderará las solicitudes de financiación europea y estatal, coordinando con otras administraciones y empresas para maximizar las oportunidades de captación de recursos.		
Contenido detallado de la actuación			
Capacidad resolutive	Garantía de Financiación a Largo Plazo: La creación del fondo proporcionará una base financiera estable para la ejecución de los proyectos de movilidad sostenible, asegurando que el PIMSIT pueda implementarse de manera continua y sin interrupciones por falta de recursos. Acceso a Recursos Externos: El fondo facilitará el acceso a fondos europeos y estatales, maximizando las oportunidades de captar recursos adicionales para la financiación de proyectos estratégicos de movilidad sostenible en Tenerife. Ahorro en la Planificación y Ejecución de Proyectos: La financiación multianual permitirá una planificación más eficiente, reduciendo los costes derivados de la fragmentación de los proyectos y asegurando la ejecución coordinada de las actuaciones.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Oficina Técnica de Gestión del PIMSIT: El fondo proporcionará los recursos necesarios para financiar la asistencia técnica y jurídica que la Oficina Técnica del PIMSIT ofrece a los ayuntamientos y empresas en la implementación de medidas de movilidad sostenible. Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife: El fondo será una de las principales herramientas de financiación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife, garantizando los recursos para que el consorcio pueda ejecutar y coordinar las políticas de movilidad sostenible en toda la isla, incluyendo el transporte público, movilidad activa y la implementación de infraestructuras clave.		

Condicionamientos de ejecución	Aseguramiento de Fondos Públicos y Privados: La creación del fondo requerirá la colaboración de diversas fuentes de financiación, incluyendo fondos públicos, aportaciones privadas y recursos procedentes de la Unión Europea, asegurando la estabilidad financiera a largo plazo. Mecanismos Transparentes de Gestión y Supervisión: Se deberá garantizar la transparencia en la gestión de los fondos, implementando un sistema de supervisión externa que asegure el uso adecuado de los recursos y la alineación con las prioridades estratégicas del PIMSIT.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto Plazo				2026 - 2027			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CONS	CAB		CAC	AYUNT	AYUNT		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	7	8	7	8	5	6,94		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	8	7	8		7,50		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	9	9	9	9		9,00		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	4	3			7,33		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Fondos Captados Anualmente por el Fondo Insular: Medición del total de fondos captados cada año desde fuentes públicas, privadas y europeas. Número de Proyectos Financiados por el Fondo: Número de actuaciones del PIMSIT que han recibido financiación del Fondo Insular en cada ejercicio presupuestario. Proporción de Fondos Europeos y Estatales en la Captación Total: Seguimiento de la proporción de fondos externos obtenidos en comparación con los recursos propios del Cabildo y los municipios. Mecanismos de Evaluación: Auditoría Anual del Uso de Fondos: Auditoría financiera anual para garantizar el correcto uso de los fondos y asegurar que se destinan a proyectos prioritarios y estratégicos dentro del PIMSIT. Evaluación de Impacto de los Proyectos Financiados: Evaluación anual del impacto de los proyectos financiados en la mejora de la movilidad sostenible, la reducción de emisiones y el aumento del uso del transporte público.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
		CAB 70	0,50		0,50			
CAC 71								
CAC 70								
AGE 71								
AGE 70								
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		0,50		0,50				

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.8	Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife		
Problema u objetivo planteado	El objetivo principal de esta actuación es la creación del Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife, una plataforma centralizada que permita recopilar, analizar y difundir datos relevantes sobre los patrones de movilidad, el uso del transporte público, la movilidad activa y el impacto ambiental de los desplazamientos en la isla. El observatorio servirá como un sistema de seguimiento que facilite la toma de decisiones basadas en datos, promoviendo la evaluación continua de las políticas de movilidad sostenible implementadas en Tenerife.		
Contenido detallado de la actuación	1.Creación del Observatorio de Movilidad Sostenible: El Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife se constituirá como un organismo de análisis y monitoreo de datos sobre movilidad, dependiente del Consorcio Insular de Movilidad una vez esté constituido. Tendrá la función de recoger información sobre el uso del transporte público, la movilidad activa (a pie y en bicicleta), los desplazamientos en vehículos privados y las emisiones de gases contaminantes. El observatorio será una herramienta clave para evaluar el desempeño de las políticas del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT). El Consorcio Insular de Movilidad será responsable de la gestión del observatorio, coordinando la recopilación de datos en colaboración con municipios, operadores de transporte y otras entidades. 2.Recopilación de Datos y Monitoreo Continuo: El Observatorio utilizará tecnologías avanzadas de recopilación de datos, como sensores de tráfico, sistemas de ticketing del transporte público, aplicaciones de movilidad y datos GPS, para generar un monitoreo continuo de los flujos de movilidad en la isla. Los datos se organizarán por zonas geográficas, tipo de transporte y horario, proporcionando una visión detallada de los desplazamientos y su impacto en tiempo real. El observatorio podrá generar informes sobre la congestión en las vías principales de la isla, como la TF-1 y TF-5, y analizar la eficacia de las nuevas políticas, como los carriles BUS-VAO o zonas de bajas emisiones, para mejorar la movilidad sostenible. 3. Análisis de Impacto Ambiental y Emisiones: Una de las funciones clave del observatorio será medir el impacto ambiental de los desplazamientos, especialmente en lo relacionado con las emisiones de CO₂ y otros gases contaminantes. Se utilizarán datos provenientes de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y los sensores ambientales instalados en puntos estratégicos para evaluar la calidad del aire. Esta información ayudará a medir la contribución de las políticas de movilidad sostenible a la reducción de emisiones y a la mejora de la calidad del aire en la isla. 4. Divulgación de Resultados y Toma de Decisiones: El Observatorio proporcionará informes periódicos sobre los indicadores clave de movilidad y sostenibilidad. Estos informes serán públicos y estarán accesibles para los responsables políticos, los técnicos de movilidad y el público general, promoviendo la transparencia en la gestión de la movilidad. Los datos generados se utilizarán para informar la toma de decisiones sobre nuevas infraestructuras de transporte, optimización de rutas, creación de carriles bici y otras políticas relacionadas con la movilidad. El Consorcio coordinará la difusión de los datos y promoverá el uso de la información generada por el observatorio para que las universidades, centros de investigación y actores clave puedan utilizarla en estudios sobre movilidad.		
Capacidad resolutive	Monitoreo Continuo y Evaluación de Políticas de Movilidad: El Observatorio permitirá un monitoreo continuo de la movilidad en la isla, asegurando que las políticas implementadas en el marco del PIMSIT sean efectivas y se ajusten de manera oportuna a los cambios en los patrones de desplazamiento. Base de Datos para la Toma de Decisiones Estratégicas: La información generada por el observatorio se convertirá en una herramienta clave para la planificación y toma de decisiones, permitiendo ajustar las políticas de movilidad sostenible y optimizar la infraestructura y servicios en función de los datos recopilados.		
Complementariedades y sinergias	Extracción de Datos de la Creación de Gemelos Digitales para la Movilidad: El Observatorio utilizará los datos generados por los Gemelos Digitales, que proporcionan simulaciones y visualizaciones en tiempo real de la movilidad en la isla. Estos datos serán clave para evaluar las políticas de movilidad y su impacto en la sostenibilidad. Integración de Datos de la Plataforma MaaS (Mobility as a Service): La Plataforma MaaS proporcionará datos en tiempo real sobre el uso del transporte público y privado, niveles de congestión, y las rutas más utilizadas por los usuarios. Estos datos permitirán al observatorio analizar patrones de movilidad intermodal y evaluar la efectividad del transporte público en Tenerife. Recopilación de Datos de la Red de Sensores IoT para la Monitorización Ambiental y del Tráfico: El observatorio recopilará datos de la Red de Sensores IoT, que monitoriza en tiempo real el flujo de tráfico, la calidad del aire, y otros indicadores ambientales clave en toda la isla. Estos datos serán fundamentales para evaluar el impacto ambiental de las políticas de movilidad sostenible. Datos del Sistema de Data Sharing para una Movilidad Sostenible (EDIM): El Sistema de Data Sharing (EDIM) proporcionará al observatorio una plataforma de datos abiertos que permite la compartición de información entre operadores de transporte, autoridades públicas y entidades privadas. El observatorio utilizará esta información para mejorar la coordinación de políticas de movilidad y para evaluar el rendimiento del sistema de transporte.		

Condicionamientos de ejecución	Acceso a Tecnologías y Datos en Tiempo Real: La correcta implementación del observatorio dependerá del acceso a tecnologías avanzadas para la recopilación y análisis de datos en tiempo real, como sensores de tráfico y sistemas de ticketing digital en el transporte público. Colaboración Institucional: La actuación requerirá la colaboración efectiva entre el Consorcio Insular de Movilidad, los operadores de transporte, el Cabildo, los municipios y otras entidades para garantizar el flujo de datos necesario para el monitoreo de la movilidad.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Medio Plazo				2028 - 2031			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
	CONS	CAB		AYUNT	AYUNT	CAC		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	2	2	7	7	7	4,50		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	4	6	7	5		5,50		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	9	6	6	5		6,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	4	5			8,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Cantidad de Datos Recopilados y Analizados Mensualmente: Medición del volumen de datos sobre movilidad que se recopilan y procesan cada mes, desglosados por tipo de transporte, emisiones y patrones de desplazamiento. Número de Informes Publicados por el Observatorio: Seguimiento del número de informes anuales publicados con datos sobre movilidad y el impacto de las políticas de sostenibilidad implementadas. Mecanismos de Evaluación: Revisión Anual de la Eficacia del Observatorio: Evaluación anual de la efectividad del observatorio en la recopilación y análisis de datos relevantes para la movilidad sostenible en Tenerife, con ajustes según las necesidades identificadas. Evaluación del Impacto en la Reducción de Emisiones y Mejora del Transporte: Análisis del impacto de las políticas de movilidad sostenible monitoreadas por el observatorio en la reducción de emisiones de gases contaminantes y la mejora de la infraestructura de transporte público.							
	PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
	PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
	Inversión	AYU 70						
CAB 70								
CAC 71		1,90			1,40	0,50		
CAC 70								
AGE 71								
AGE 70								
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL	1,90			1,40	0,50			

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.09	Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO)		
Problema u objetivo planteado	El objetivo de esta actuación es fomentar y garantizar la integración de la Estrategia Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) en los Planes Generales de Ordenación (PGO) de los municipios, especialmente en aquellos de más de 20,000 habitantes o donde se prevean infraestructuras con impacto significativo en la red de transporte público. La actuación busca lograr una planificación territorial coherente que incorpore principios de movilidad sostenible, facilitando el acceso a servicios de transporte público, infraestructuras peatonales y ciclistas, y reduciendo la dependencia del vehículo privado.		
Contenido detallado de la actuación	1.Revisión y Modificación de los Planes Generales de Ordenación Municipal: Se promoverá la revisión y modificación de los PGO de los municipios para que incluyan las directrices de movilidad sostenible establecidas en el PIMSIT. Esta integración permitirá garantizar que el crecimiento urbano esté alineado con los objetivos de sostenibilidad, priorizando el crecimiento compacto, la zonificación de usos mixtos, y asegurando que las densidades de población permitan un servicio regular de transporte público. 2.Enfoques clave: Dispersión urbana: Evitar el crecimiento disperso y promover un desarrollo compacto y denso para facilitar el servicio eficiente de transporte público. Zonificación de Usos: Fomentar la integración de usos, evitando la especialización de zonas exclusivamente residenciales o comerciales. Densidad de Usos: Definir umbrales mínimos de densidad que permitan la viabilidad de un sistema de transporte público regular y eficiente. Tipología de Edificación: Evitar la proliferación de viviendas aisladas, promoviendo tipologías que faciliten el acceso a infraestructuras de movilidad sostenible. 2.Infraestructuras para la Movilidad Activa y Transporte Público: Los PGO revisados deberán incluir infraestructuras que favorezcan la movilidad sostenible, tales como redes peatonales y ciclistas, así como prever la existencia de infraestructuras de transporte público en las áreas urbanas y periurbanas en expansión. Además, los PGO deberán contemplar la integración de infraestructuras de alta capacidad y la creación de intercambiadores modales en las zonas clave. 3. Integración Obligatoria de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS): En municipios con más de 20,000 habitantes o aquellos que deban implementar infraestructuras de impacto insular, se promoverá la inclusión de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Este PMUS deberá ser coherente con el PIMSIT y el PGO, garantizando la conectividad con la red insular de transporte público y el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones y mejora de la movilidad. Ejemplo: 4. Propuesta de Modificación de la Ley de Ordenación del Transporte de Canarias: Se plantea una modificación de la Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte de Canarias para incluir una disposición adicional que haga obligatoria la integración de los PMUS en los PGO de los municipios, con el fin de coordinar la planificación urbanística y de transporte. En casos de infraestructuras de alta capacidad o gran impacto insular, la decisión final deberá recaer sobre el Gobierno de Canarias, con el fin de asegurar una planificación coherente y alineada con los objetivos insulares.		
Capacidad resolutive	Mejora de la Cohesión Territorial y Movilidad Sostenible: La integración de la estrategia insular en los PGO permitirá un desarrollo urbano más cohesionado, con mejor acceso a infraestructuras de transporte público y mayor fomento de la movilidad activa, reduciendo la dependencia del vehículo privado. Coordinación Eficiente entre el Planeamiento Urbanístico y de Transporte: Garantizar la coherencia entre los PGO municipales y la Estrategia Insular de Movilidad facilitará la creación de un sistema de transporte público más eficiente y accesible, apoyando el desarrollo de infraestructuras claves y mejorando la conectividad entre las áreas urbanas y rurales.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Oficina Técnica de Gestión del PIMSIT: La Oficina Técnica proporcionará asistencia técnica a los municipios para la revisión de sus PGO y la incorporación de los principios de movilidad sostenible. También apoyará en la redacción y coordinación de los PMUS. Coordinación con los Planes de Acción para la Energía Sostenible y el Clima (PACES): La integración de la estrategia de movilidad insular en los PGO permitirá alinear la planificación urbana con los PACES municipales, promoviendo el desarrollo de ciudades más compactas y sostenibles, reduciendo las emisiones de carbono y mejorando la eficiencia energética en el transporte.		

Condicionamientos de ejecución	Marco Legal y Competencial: Dado que la planificación urbanística es competencia de los municipios, se ría conveniente la modificación legislación autonómica para hacer obligatoria la integración de la estrategia de movilidad en los PGO o al menos la promoción en los municipios de Tenerife para que lo tuvieran presente. Esto requerirá una estrecha coordinación entre el Gobierno de Canarias, el Cabildo y los municipios. Recursos Técnicos y Financieros: Los municipios necesitarán apoyo técnico y financiero para llevar a cabo la revisión de sus PGO y la implementación de los PMUS, lo que requerirá la asignación de recursos específicos a través del Consorcio Insular de Movilidad.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo			2026 - 2035				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	CONS	CAB	AYUNT	AYUNT	CAC			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	8	8	5	9	2	6,28		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	9	5	10	8		8,00		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	8	8	8	10		8,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	5	4			8,67		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Municipios que Integran la Estrategia Insular de Movilidad en sus PGO: Seguimiento del número de municipios que han revisado y actualizado sus PGO para alinearlos con la Estrategia Insular de Movilidad. Número de PMUS Aprobados en Municipios Clave: Seguimiento de los municipios de más de 20,000 habitantes que han aprobado PMUS coherentes con el PIMSIT. Mecanismos de Evaluación: Evaluación Anual de la Integración de la Movilidad Sostenible en la Planificación Urbana: Informes anuales que evalúen el grado de integración de la estrategia de movilidad en los PGO de los municipios. Auditoría de Conformidad de los PGO con la Estrategia Insular de Movilidad: Auditorías periódicas para asegurar que los PGO revisados cumplan con los principios de movilidad sostenible y estén alineados con los objetivos del PIMSIT.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	1,10		0,30	0,20	0,20	0,20	0,20
	CAB 70	1,10		0,30	0,20	0,20	0,20	0,20
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		2,20		0,60	0,40	0,40	0,40	0,40

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.10	Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad		
Problema u objetivo planteado	El Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad tiene como objetivo fortalecer la resiliencia del sistema de movilidad de Tenerife frente a los efectos del cambio climático y evaluar de forma continua la contribución del PIMSIT a la mitigación de emisiones y a la adaptación climática. Se persigue reducir la vulnerabilidad de las infraestructuras y servicios de transporte frente a riesgos como inundaciones, subida del nivel del mar, erosión litoral, incendios forestales, olas de calor y fenómenos meteorológicos extremos, garantizando la continuidad, seguridad y funcionalidad de los desplazamientos. Asimismo, esta actuación busca coordinar la planificación de la movilidad con las estrategias climáticas insulares y municipales, en particular con los PACES, incorporando criterios de adaptación, resiliencia y evaluación ambiental en el desarrollo futuro de las actuaciones del Plan.		
Contenido detallado de la actuación	1. Evaluación de Riesgos Climáticos en el Sistema de Movilidad: El primer paso será realizar una evaluación de los riesgos climáticos a los que están expuestas las infraestructuras de transporte (carreteras, estaciones de transporte, intercambiadores, carriles bici, etc.). Este análisis identificará las áreas vulnerables a fenómenos climáticos extremos como inundaciones, olas de calor o deslizamientos de tierra, proponiendo las adaptaciones necesarias para garantizar la resiliencia de las infraestructuras. 2. Incorporación de criterios de adaptación y resiliencia en infraestructuras de movilidad: Los instrumentos y proyectos que desarrollen actuaciones del PIMSIT deberán incorporar criterios de adaptación al cambio climático y diseño resiliente, incluyendo, entre otros, la mejora de los sistemas de drenaje y evacuación de aguas, la estabilidad de taludes y estructuras, la elección de firmes y materiales, la protección frente a altas temperaturas y la garantía de continuidad operativa en situaciones extremas. 3. Consideración específica de riesgos costeros: En las actuaciones situadas en ámbitos litorales o próximos al mar se tomarán como referencia los estudios y cartografías del PIMA Adapta Costas u otros instrumentos oficiales vigentes en materia de adaptación del litoral, con el fin de valorar adecuadamente los riesgos de inundación marina, erosión y retroceso costero. 4. Uso de proyecciones climáticas actualizadas: La evaluación climática y el diseño de medidas de adaptación se apoyarán en proyecciones y fuentes oficiales actualizadas, incluyendo las disponibles a través de AdapteCCA y otros sistemas oficiales equivalentes. 5. Evaluación del impacto del PIMSIT en la mitigación del cambio climático: Se analizará de forma periódica la contribución de las actuaciones del PIMSIT a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y a la transición hacia una movilidad más sostenible, identificando aquellas medidas con mayor potencial de mitigación. 6. Coordinación con los PACES y con la planificación territorial y ambiental: La actuación se desarrollará de forma coordinada con los Planes de Acción para la Energía Sostenible y el Clima (PACES) municipales y con los instrumentos de planificación territorial, urbanística y ambiental, de forma que la adaptación climática de la movilidad se integre en una estrategia insular coherente. 7. Criterio transversal para el desarrollo posterior del PIMSIT: Este plan tendrá carácter orientador y transversal para el conjunto de actuaciones del PIMSIT, de modo que sus criterios de adaptación y resiliencia deberán ser incorporados en los instrumentos de desarrollo, proyectos y evaluaciones ambientales posteriores		
Capacidad resolutive	Mejora de la Resiliencia de la Movilidad: La implementación de este plan asegurará que las infraestructuras de transporte de Tenerife sean más resistentes a los efectos del cambio climático, reduciendo el riesgo de interrupciones en la movilidad y mejorando la seguridad vial. Reducción de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero: La transición hacia una movilidad baja en emisiones, impulsada por este plan, contribuirá significativamente a la reducción de las emisiones de CO2 y otros gases de efecto invernadero, mejorando la calidad del aire y alineándose con los objetivos climáticos.		
Complementariedades y sinergias	Sinergia con la Creación de una Red de Sensores IoT para la Monitorización Ambiental y del Tráfico: Los datos obtenidos de la Red de Sensores IoT proporcionarán información clave para la monitorización en tiempo real de las condiciones ambientales y el tráfico, lo que permitirá ajustar las políticas de movilidad según los efectos del cambio climático y garantizar la seguridad de las infraestructuras en condiciones extremas. Integración con los Planes de Movilidad Activa: La adaptación de las infraestructuras para la movilidad activa, como los carriles bici y sendas peatonales, permitirá crear rutas resilientes frente a los efectos del cambio climático, garantizando su funcionalidad y seguridad, y fomentando el uso de modos de transporte sostenibles. Relación con la evaluación climática del PIMSIT: Esta actuación permite articular el seguimiento de la contribución del Plan a la mitigación del cambio climático, facilitando la evaluación de la evolución de las emisiones asociadas al sistema de movilidad y la eficacia de las medidas adoptadas. Coherencia con los PACES y con otras estrategias climáticas: La actuación refuerza la coordinación entre el PIMSIT y los Planes de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES) municipales, así como con otras estrategias de adaptación y descarbonización, favoreciendo una respuesta más integrada frente a los riesgos climáticos.		

Condicionamientos de ejecución	Coordinación Institucional entre el Cabildo, Municipios y Gobierno de Canarias: La implementación del plan dependerá de una colaboración estrecha entre el Cabildo, los municipios y el Gobierno de Canarias para armonizar las políticas de adaptación climática y garantizar su ejecución en todos los niveles administrativos. Disponibilidad de Financiación para Adaptaciones Climáticas: Será clave la captación de fondos europeos y nacionales para financiar las adaptaciones necesarias en las infraestructuras de transporte, especialmente aquellas expuestas a riesgos climáticos, como inundaciones y aumento del nivel del mar.							
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Largo Plazo				2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I			
	CONS	CAB	AYUNT	AYUNT	CAC			
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	7	7	7	4	3	5,78		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	4	3	10	2		4,75		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	4	3	3	2		3,00		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	4	4			8,00		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Número de Infraestructuras de Movilidad Adaptadas al Cambio Climático: Seguimiento del número de infraestructuras (carreteras, estaciones, carriles bici) que han sido adaptadas para resistir los efectos del cambio climático. Número de Incidentes Climáticos que Afectan las Infraestructuras de Transporte: Medición de la reducción en la cantidad de interrupciones o daños en infraestructuras de transporte causados por fenómenos climáticos extremos. Impacto del PIMSIT en la Reducción de CO2: Evaluación del descenso en la huella de carbono del transporte en Tenerife. Alineación con los PACES Municipales: Medición del grado de integración entre el PIMSIT y las estrategias climáticas locales. Mecanismos de Evaluación: Evaluación Anual de la Resiliencia de las Infraestructuras de Movilidad: Evaluación anual para medir la eficacia de las infraestructuras adaptadas frente a los efectos del cambio climático, con recomendaciones para mejorar la resiliencia en función de los nuevos riesgos identificados.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	2,25		0,65	0,40	0,40	0,40	0,40
	CAB 70	0,90		0,30	0,15	0,15	0,15	0,15
	CAC 71							
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		3,15		0,95	0,55	0,55	0,55	0,55

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.11	Reforma del marco jurídico y promoción del Transporte a la Demanda		
Problema u objetivo planteado	El transporte a la demanda es una solución clave para mejorar la movilidad en zonas con baja densidad de transporte público y en sectores con necesidades específicas (turismo, industria, zonas periurbanas, etc.). Sin embargo, su implementación en Canarias está limitada por un marco normativo insuficiente y por la falta de operadores viables que puedan ofrecer estos servicios de manera sostenible.		
	Actualmente, la Ley 13/2007 del Transporte por Carretera de Canarias menciona el transporte a la demanda en sus artículos 67 y 68, pero con un enfoque limitado. Se requiere una actualización para incluir modelos de operación más flexibles, promover nuevas estructuras empresariales y facilitar el acceso de operadores a este mercado. El objetivo de esta actuación es doble: Actualizar el marco regulador del transporte a la demanda, permitiendo su desarrollo bajo modelos flexibles y sostenibles. Fomentar la creación y consolidación de operadores, asegurando que existan estructuras empresariales adaptadas a la realidad de cada territorio.		
Contenido detallado de la actuación	1. Reforma del Marco Jurídico del Transporte a la Demanda Actualización de la Ley 13/2007: Se buscará incluir una regulación específica del transporte a la demanda como una categoría diferenciada dentro del sistema de transporte público y privado. Se establecerán condiciones más flexibles para su operación, permitiendo la coexistencia de distintos modelos empresariales, como cooperativas, empresas privadas y consorcios público-privados. Asimismo, se simplificarán los procedimientos administrativos para la obtención de licencias y concesiones, facilitando el acceso de nuevos operadores al mercado. Desarrollo Reglamentario Específico: que determine criterios de calidad, frecuencia y cobertura mínima del servicio en función de las características de cada zona. Se regularán aspectos clave como la fijación de tarifas, los incentivos para operadores y la integración tecnológica con plataformas digitales de movilidad. También se establecerán mecanismos de supervisión y control que garanticen la eficiencia del sistema, promoviendo la interoperabilidad con otros modos de transporte público. Coordinar el seguimiento desde el Observatorio del Transporte: que haga seguimiento del impacto de la regulación y ajuste de medidas según su evolución, evaluando necesidades y nuevas oportunidades para el desarrollo del transporte a la demanda.		
	2. Promoción del Transporte a la Demanda y Apoyo a Operadores Apoyo a la Creación y Consolidación de Operadores que puedan ofrecer estos servicios con garantías de viabilidad y calidad. Se pondrán en marcha programas de incentivos para la creación de empresas dedicadas al transporte a la demanda, con especial atención a las zonas rurales y periurbanas donde la oferta de movilidad es más limitada. Desarrollo de programas de incentivos a la puesta en marcha de empresas de transporte a la demanda, para facilitar la electrificación de la flota y la digitalización del servicio, se establecerán ayudas económicas y fiscales dirigidas a la adquisición de vehículos eléctricos y a la implantación de sistemas de gestión inteligente. Estas medidas permitirán mejorar la sostenibilidad del sistema y reducir el impacto ambiental del transporte. Paralelamente, se promoverán programas de formación y asistencia técnica dirigidos a los operadores emergentes, proporcionando herramientas para la gestión eficiente del servicio y el cumplimiento de la normativa vigente. Se promoverán modelos de negocio sostenibles, con especial atención a cooperativas y consorcios público-privados. Difusión y Sensibilización: Se desarrollarán estrategias de sensibilización y promoción que incluirán campañas informativas dirigidas a la ciudadanía, jornadas de trabajo con administraciones locales y operadores privados, y la elaboración de guías operativas con buenas prácticas para la implantación y gestión del servicio. Integración con la Planificación Estratégica de Movilidad: Se garantizará mediante la coordinación con la actuación para la implantación de Transporte a la Demanda por Comarcas, asegurando una distribución equilibrada del servicio en todo el territorio. Además, se fomentará su conexión con la Plataforma de Movilidad como Servicio (MaaS) y otros sistemas de transporte público, mejorando la intermodalidad y optimizando la accesibilidad a los servicios de movilidad en toda la isla.		
Capacidad resolutive	La actualización del marco regulador permitirá el desarrollo de un sistema de transporte a la demanda más flexible y eficiente, facilitando su implantación en áreas de baja densidad y en sectores con necesidades específicas. El apoyo a la creación de operadores garantizará la sostenibilidad del sistema y la mejora de la accesibilidad, reduciendo la dependencia del vehículo privado y fomentando la intermodalidad con otros modos de transporte.		
Complementariedades y sinergias	Implantación del Transporte a la Demanda por Comarcas: Garantiza la coherencia con la planificación territorial. Plataforma de Movilidad como Servicio (MaaS): Integración digital con otros modos de transporte. Planes de Electrificación y Digitalización: Incentivos para flotas sostenibles y gestión inteligente del servicio. Centro de Control del Transporte Público: Supervisión y optimización del servicio en tiempo real.		

Condicionamientos de ejecución	Coordinación interinstitucional entre el Gobierno de Canarias, como promotor, los Cabildos, administraciones locales y operadores privados para la implementación de las medidas regulatorias. Financiación y Sostenibilidad: Asignación de incentivos y subvenciones para la digitalización, electrificación y puesta en marcha de operadores. Estrategias de viabilidad económica para garantizar la sostenibilidad del sistema a largo plazo.						
PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Año inicio - Año fin)	Corto - Medio Plazo			2026 - 2035			
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A	C	S	I		
	CAC	CAC	OPER	CAB/AYUNT	AYUNT		
Valoración de riesgos	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)	
	8	3	5	9	7	6,00	
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)		
	10	10	8	9	9,25		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración final (10 p)		
	10	9	9	10	9,50		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)	Valoración final (10 p)			
	3	3	4	6,67			
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de Seguimiento: Incremento en la cobertura del transporte a la demanda. Número de operadores creados y fortalecidos con apoyo institucional.						
	Mecanismos de Evaluación: Evaluaciones anuales del impacto del transporte a la demanda en términos de accesibilidad, eficiencia operativa y sostenibilidad. Encuestas de satisfacción a los usuarios y operadores.						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)							
PARTIDA Y TITULAR	TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70						
	CAB 70						
	CAC 71						
	CAC 70	3,55	0,25	0,60	1,20	1,50	
	AGE 71						
	AGE 70						
Gasto Corriente	AYU 20						
	CAB 20						
	CAC 21						
	CAC 20						
	AGE 21						
	AGE 20						
TOTAL	3,55		0,25	0,60	1,20	1,50	

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT) PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁMBITO INSULAR			
PROGRAMA	Regulación, Planeamiento y Financiación	CLAVE	RPF
ACTUACIÓN integrada en el PROGRAMA			
CLAVE	DESCRIPCIÓN BREVE		
A.12	Reforma Normativa y Ordenanza Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife		
Problema u objetivo planteado	El servicio de taxi en Tenerife requiere una modernización normativa que permita su adaptación a las nuevas necesidades de movilidad, incluyendo la regulación del taxi compartido, la digitalización del servicio y la transición hacia una flota más sostenible. Actualmente, la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, regula el servicio de taxi en sus artículos 80 a 86, sin contemplar de forma específica la figura del taxi compartido. Esto limita su desarrollo como una modalidad de transporte flexible y sostenible. Se plantea una reforma normativa que establezca un marco legal adecuado para su regulación, así como una ordenanza específica para el Área Metropolitana y la Zona Sur, que regule su aplicación en estos territorios, promoviendo un ámbito de prestación conjunta y no estrictamente municipal, optimizando la gestión y oferta del servicio en áreas de alta demanda turística y urbana. Los objetivos principales de la actuación son: -Actualizar la Ley 13/2007 para incluir el taxi compartido como una modalidad regulada de transporte discrecional de viajeros. -Regular un ámbito de prestación conjunta en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife, evitando la fragmentación del servicio por municipios. -Impulsar la digitalización del sector, promoviendo el uso de plataformas digitales de reserva y pago. -Fomentar la electrificación de la flota de taxis, con incentivos específicos para la renovación de vehículos.		
Contenido detallado de la actuación	1.Reforma de la Ley 13/2007 para la Regulación del Taxi Compartido: La legislación actual regula el taxi como un servicio discrecional individual, por lo que se requiere una modificación para incorporar: -Definición legal del taxi compartido, estableciendo condiciones operativas, tarifarias y de acceso. -Autorización para la reserva de trayectos compartidos, permitiendo que distintos usuarios puedan compartir un taxi en rutas coincidentes con precios regulados. -Condiciones para la operativa del servicio, como áreas de aplicación, horarios y capacidad de los vehículos. -Integración con plataformas digitales, estableciendo requisitos mínimos para su uso en la reserva y optimización del servicio. 2.Desarrollo de la Ordenanza Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur: Se elaborará una ordenanza específica que regule la operativa del servicio en estos ámbitos, estableciendo: -Normas de concesión de licencias, ajustadas a la nueva regulación y criterios homogéneos en toda la zona. -Regulación de tarifas, con esquemas diferenciados para taxis tradicionales y compartidos, asegurando competitividad y accesibilidad. -Uso obligatorio de herramientas digitales, garantizando la eficiencia y trazabilidad del servicio. -Condiciones de calidad y accesibilidad, estableciendo requisitos para vehículos y formación de conductores. 3. Plan de Digitalización del Sector del Taxi Para mejorar la eficiencia y la competitividad del servicio, se promoverán medidas como: -Uso obligatorio de aplicaciones móviles para la gestión de reservas y pagos electrónicos. -Integración con el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), facilitando la coordinación con otros modos de transporte. -Desarrollo de una plataforma unificada para la gestión del taxi compartido y convencional. La financiación del proyecto abarcará las siguientes tareas: Elaboración de la nueva regulación y ordenanza, el desarrollo de plataformas digitales, integración con las plataformas MaaS y SAE y un proyecto piloto en el área metropolitana y otro en la zona Sur de la isla.		
Capacidad resolutiva	Esta reforma normativa permitirá modernizar el sector del taxi, facilitando su integración con otros modos de transporte y mejorando la eficiencia operativa. La regulación del taxi compartido contribuirá a optimizar la movilidad en zonas urbanas y turísticas, proporcionando una alternativa flexible y sostenible. La regulación del ámbito de prestación conjunta en el Área Metropolitana y Zona Sur permitirá ofrecer un servicio más homogéneo y coordinado, evitando disparidades tarifarias o restricciones territoriales que afecten la operatividad del sector.		

Complementariedades y sinergias	Plataforma MaaS: Integración del taxi con otros servicios de transporte público. Sinergias con políticas de electrificación y digitalización del transporte.							
Condicionamientos de ejecución	Modificación de la Ley 13/2007 para incluir el taxi compartido y nuevas normas de operación. Elaboración de la Ordenanza Reguladora del Taxi en coordinación con los ayuntamientos y el Cabildo. Desarrollo de incentivos financieros para la digitalización del sector.							
	Corto - Largo Plazo			2026 - 2035				
Responsabilidades (Matriz R.A.C.S.I.)	R	A		C	S	I		
Valoración de riesgos	CAB	AYUNT, OPER						
	Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	Valoración final (máx. 10 p)		
	7	9	4	5	6	6,61		
Valoración de impactos	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	6	5	4	3		4,50		
Consecución objetivos generales	Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)		Valoración final (10 p)		
	7	7	7	6		6,75		
Viabilidad	Técnica (5 p)	Económica (5 p)	Política (5 p)			Valoración final (10 p)		
	4	4	3			7,33		
Seguimiento y Evaluación	Indicadores de seguimiento: Evolución del número de taxis compartidos y digitalizados. Participación del taxi en el reparto modal.							
	Mecanismos de evaluación: Evaluaciones anuales del impacto del nuevo marco regulador sobre la eficiencia del servicio. Encuestas de satisfacción a usuarios y operadores sobre la implantación del taxi compartido y la digitalización.							
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN (millones de €)								
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
Inversión	AYU 70	1,25		0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
	CAB 70	0,75		0,15	0,15	0,15	0,15	0,15
	CAC 71							
	CAC 70	2,00		0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		4,00		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

7 Validación del Modelo de Ordenación Territorial

El presente capítulo tiene por objeto validar el comportamiento del Modelo de Ordenación seleccionado en la fase de aprobación inicial y ajustado en la Propuesta final del PIMSIT, comprobando su desempeño en los horizontes 2035 y 2045 frente a los escenarios base de comparación utilizados en la fase de análisis de alternativas. Esta validación no supone una reapertura del proceso de evaluación de alternativas, sino una comprobación de la solidez funcional, territorial y ambiental del modelo formulado, a partir de los resultados de la modelización y de los indicadores comparativos definidos en el Plan.

El Escenario 2045 se define como un horizonte temporal de largo plazo que permite evaluar la adecuación y vigencia del modelo de ordenación territorial seleccionado para el Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) desde el horizonte intermedio de 2035. Este escenario actúa como un instrumento para validar las políticas y estrategias adoptadas, considerando la evolución de los factores explicativos de la movilidad en la isla y su proyección al 2045. Además, proporciona un marco para prever la necesidad de ajustes o nuevas planificaciones en función de la demanda futura de movilidad y los cambios socioeconómicos.

Con el fin de asegurar que Tenerife cuente con una red adecuada que satisfaga las necesidades de movilidad de residentes y visitantes, mientras avanza hacia un sistema más sostenible y eficiente, este horizonte del 2045 también permite anticipar el desarrollo de infraestructuras clave y la reserva de suelo para proyectos de transporte.

7.1 Alternativas Base de Comparación

Para la validación del modelo de ordenación territorial tanto en el año 2035 como en el 2045 se utilizan las mismas alternativas de comparación que se usaron en el estudio de alternativas, las denominadas como CERO, que a su vez se subdividen en tres tipos

- **CERO-DN (Do Nothing):** No considera la ejecución de ninguna infraestructura nueva, siquiera las que ya están en ejecución, por lo que se trata de que la red viaria sea idéntica a la actual, o lo que es lo mismo, se trata de la hipótesis de “No Hacer Nada (nuevo)”.
- **CERO-DM (Do Minimum):** No se implementan nuevas medidas, considera las carreteras actualmente en ejecución o adjudicada la ejecución (o, dicho de otra forma, “Hacer lo Mínimo”. Se mantienen los servicios actuales de transporte público.
- **UNO-DMAX (Do Maximum):** supone la puesta en funcionamiento de ampliaciones y nuevas carreteras recogidas en instrumentos de planeamiento de carácter insular aprobados y/o en el Convenio de Carreteras. Se trata, por tanto, de ejecutar el máximo número de carreteras planificadas’ (o, dicho de otra forma, “Hacer lo Máximo en la infraestructura viaria. Se mantienen los servicios actuales de transporte público.
- **MO-2035:** Es la configuración del modelo de ordenación en el escenario 2035. Es la considerada como la propuesta más equilibrada en términos de sostenibilidad, coste y capacidad de adaptación a la demanda, combina medidas infraestructurales y operacionales dirigidas a mejorar la movilidad insular
- **MO-2045:** Es la configuración del modelo de ordenación en el escenario 2045, y permite evaluar desde un punto de vista funcional la capacidad del modelo de evolucionar, reconfigurar y adaptarse a la ejecución de la red ferroviaria (Tren del Sur).

7.2 Indicadores de Desempeño Comparativo

Los principales indicadores utilizados para comparar las alternativas y validar los modelos para los años 2035 y 2045 incluyen:

- **Coste de Producción Total del Transporte (millones de euros/día laborable):** Este indicador mide los costes diarios de operación y mantenimiento del sistema de transporte público y privado, incluyendo el combustible, personal, mantenimiento de infraestructuras y vehículos, entre otros. Se espera que, a largo plazo, las medidas de sostenibilidad implementadas ayuden a optimizar estos costes.
- **Mejora de la Velocidad de Viaje en Vehículo Privado:** Medida en kilómetros por hora (km/h), este indicador evalúa el impacto de las mejoras infraestructurales y de gestión en la velocidad promedio de los viajes en coche privado. Se espera que las mejoras en la red vial y las políticas de gestión del tráfico resulten en un aumento significativo de la velocidad de desplazamiento en todo el territorio.
- **Ahorro de Tiempo Medio (minutos por día laborable):** Indica el tiempo promedio que los usuarios ahorran en sus desplazamientos diarios gracias a las mejoras en la red de transporte y la optimización del sistema. Este indicador es clave para evaluar la eficiencia del sistema de transporte desde la perspectiva de los usuarios.
- **Total de Viajes en Transporte Público (minutos/día laborable):** Mide la cantidad total de tiempo invertido por los usuarios en el transporte público cada día laborable, lo que permite analizar el uso de modos colectivos en comparación con el vehículo privado.
- **Participación del Transporte Público (% de viajes motorizados):** Refleja el porcentaje de viajes motorizados que se realizan en transporte público en lugar de en vehículos privados. Este indicador es fundamental para medir el avance hacia un modelo de movilidad más sostenible, en el que el transporte público juega un rol más preponderante en la isla.
- **Contaminación atmosférica o emisiones contaminantes (Ton de CO₂ en día laborable):** pretende reflejar la cantidad de emisiones de gases contaminantes de las diferentes alternativas obtenido a partir de la emisión directa de CO₂ en un día laborable medio y cuantificado en toneladas.
- **Contaminación Acústica (Unidades de ruido * km/día laborable):** Este indicador evalúa el impacto acústico del sistema de transporte sobre el entorno. Las políticas de reducción de la circulación de vehículos privados, así como el fomento del transporte eléctrico y público, se espera que tengan un impacto positivo en la reducción de los niveles de ruido.

7.3 Validación del Modelo

Los indicadores de desempeño son evaluados para el modelo de ordenación en los dos escenarios de desarrollo contemplados, el 2035 (MO-2035) y el 2045 (MO-2045). Al margen se hace la Evaluación Ambiental Estratégica que se presenta en Documento adjunto.

La evaluación en el año 2035 permite confirmar que las modificaciones realizadas sobre la alternativa base que fue la mejor valorada en el análisis multicriterio son adecuadas.

Por otra parte, la proyección hacia el año 2045 permite evaluar si el modelo de ordenación territorial seleccionado (MO-2035) sigue siendo adecuado en función de las demandas de movilidad previstas. En particular, (el modelo MO-2045), será objeto de análisis comparativo utilizando los indicadores descritos. Se evaluarán los siguientes aspectos clave:

- **Capacidad del modelo para gestionar el aumento previsto de la demanda de movilidad,** impulsada tanto por el crecimiento poblacional como por las actividades previsibles.
- **Eficiencia de las infraestructuras y servicios de transporte público** en la reducción del uso del vehículo privado, fomentando así un modelo más sostenible y equitativo.

- Reducción de la contaminación ambiental y acústica, en línea con los objetivos europeos y nacionales de descarbonización.
- Adecuación de las inversiones en infraestructuras previstas para cubrir la demanda futura
- Necesidad de prever infraestructuras y servicios adicionales de transporte público para hacer frente al crecimiento en la demanda de movilidad. Este aspecto es crucial para garantizar la capacidad del sistema de absorber la demanda futura sin comprometer la calidad del servicio o el acceso a medios de transporte sostenibles.

En caso de que los resultados de los indicadores mencionados muestren desviaciones significativas respecto a las expectativas, será necesario realizar una revisión de las políticas y medidas implementadas, y plantear nuevas estrategias que aseguren una movilidad sostenible, eficiente y accesible para todos los ciudadanos.

7.4 Resultados de la modelización

Los indicadores seleccionados para los diferentes criterios tienen valoración cuantitativa y requieren de la utilización instrumental de modelos de simulación que reproduzcan el comportamiento global del sistema de movilidad de tal forma que permitan obtener resultados con los que evaluar cómo la ordenación propuesta responde a ese indicador.

El modelo de transportes utilizado es el mismo que se utilizó en el análisis de alternativas (Tomos II y Tomo V de la Memoria de Ordenación), un modelo clásico de cuatro etapas, conformado a su vez por cuatro submodelos, generación-atracción, reparto modal, distribución y asignación, que, en este caso, están integrados mediante macros.

A continuación, se reproducen de nuevo algunos textos, que a pesar de haber sido ya expuestos en esos Tomos referenciados, servirán para introducir al lector en los resultados que se presentan.

Las hipótesis consideradas son las mismas que las utilizadas en el análisis multicriterio realizado en el Tomo V de la Memoria de Información.

7.4.1 Oferta de transporte público

Entre los dos escenarios considerados para el Modelo de Ordenación se produce una modificación de la oferta de transporte público como consecuencia de la evolución del sistema con la incorporación del Tren del Sur en el año 2045.

Tabla 12 Comparativa de Oferta de Transporte Público (Año 2035)

Modo	Veh.km/día			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2035
Urbano Santa Cruz (1)	13.111	13.111	13.111	16.041
Urbano La Laguna (2)	2.963	2.963	2.963	6.845
Otras urbanas (3)	3.413	3.371	3.347	249
Tranvía (4)	4.200	4.200	4.200	6.787
Interurbanas (5)	66.227	66.246	66.246	79.845
Tren (6)	0	0	0	0
Funicular (7)	0	0	0	0
Transporte a la Demanda (8)	0	0	0	47.724
Intracomarcal (9)	0	0	0	34.416
Intercomarcal (10)	0	0	0	15.803
Total Oferta TP	89.914	89.890	89.867	207.710

Fuente: Elaboración propia

Tabla 13 Comparativa de Oferta de Transporte Público (Año 2045)

Modo	Veh.km/día			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2045
Urbano Santa Cruz (1)	13.167	13.111	13.111	16.041
Urbano La Laguna (2)	2.811	2.963	2.963	6.845
Otras urbanas (3)	3.412	3.347	3.347	249
Tranvía (4)	4.200	4.200	4.200	6.787
Interurbanas (5)	66.246	66.246	66.246	33.642
Tren (6)				10.197
Funicular (7)				
Transporte a la Demanda (8)				46.574
Intracomarcal (9)				34.364
Intercomarcal (10)				28.587
Total Oferta TP	89.836	89.867	89.867	183.286

Fuente: Elaboración propia

7.4.2 Viajes en Vehículo Privado y Transporte Público

A partir del número de viajes diarios (residentes y no residentes sin viajes profesionales), tanto en vehículo privado como en transporte público, se obtiene el reparto modal en los escenarios 2035 y 2045. Se destaca que las Alternativas de Comparación se modelizan sin aplicar los componentes 4, 5 y 6 (políticas de movilidad decididas sobre el vehículo privado) mientras que el Modelo de Ordenación si los considera.

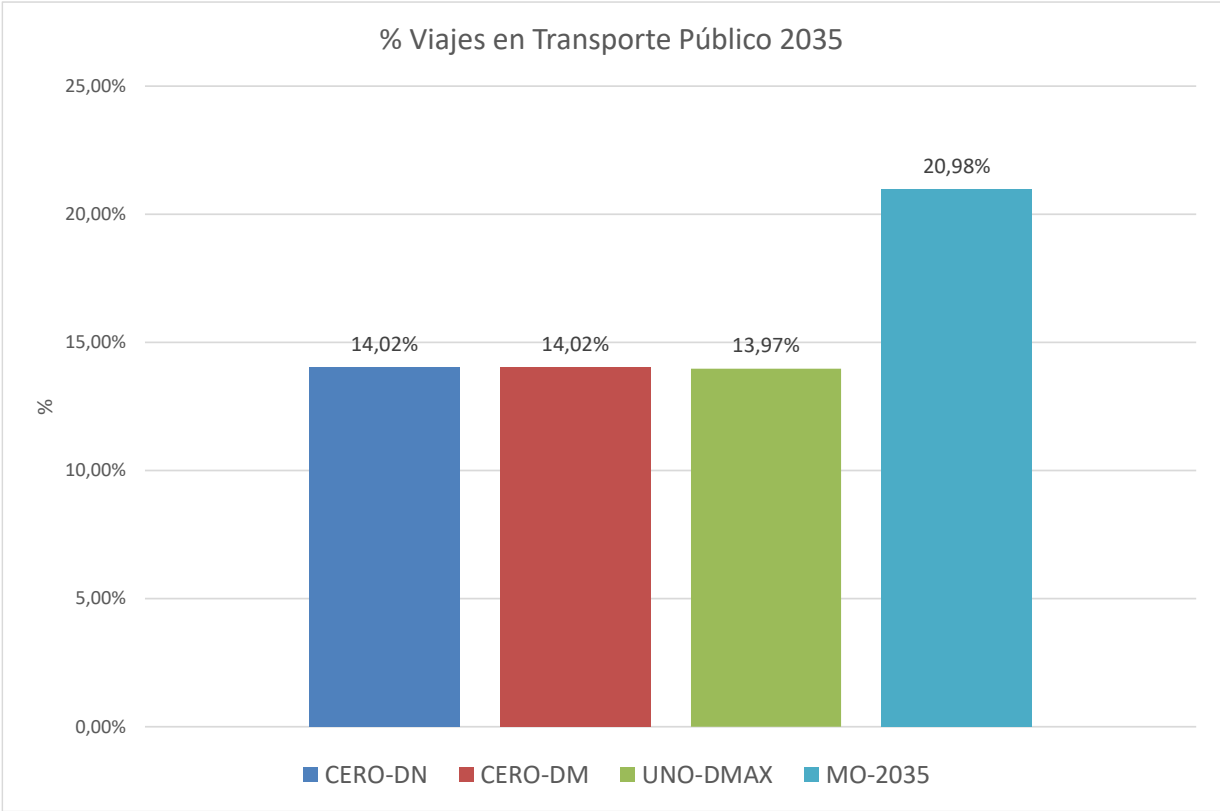
De acuerdo a los datos extraídos del modelo de tráfico elaborado, se obtienen las siguientes tablas de viajes en donde se observa que en el año 2045 en el Modelo de Ordenación se realizarían más de 412.500 viajes en transporte público frente a 1.467.000 viajes en vehículo privado, lo que supone cerca del 22% del reparto modal en transporte público, y cerca del 53% más en comparación con la Alternativa CERO-DN.

Tabla 14 Viajes en Vehículo privado y Transporte Público (Año 2045)

Alternativa	2035				2045			
	Viajes en VP	Viajes en TP	Viajes Totales	% TP	Viajes en VP	Viajes en TP	Viajes Totales	% TP
CERO-DN	1.476.744	240.871	1.717.615	14,02%	1.593.845	269.768	1.863.613	14,48%
CERO-DM	1.479.187	241.204	1.720.391	14,02%	1.584.207	282.502	1.866.709	15,13%
UNO-DMAX	1.481.847	240.698	1.722.545	13,97%	1.587.335	281.553	1.868.888	15,07%
MO-2035	1.371.202	364.040	1.735.242	20,98%	-	-	-	-
MO-2045	-	-	-	-	1.467.076	412.675	1.879.751	21,95%

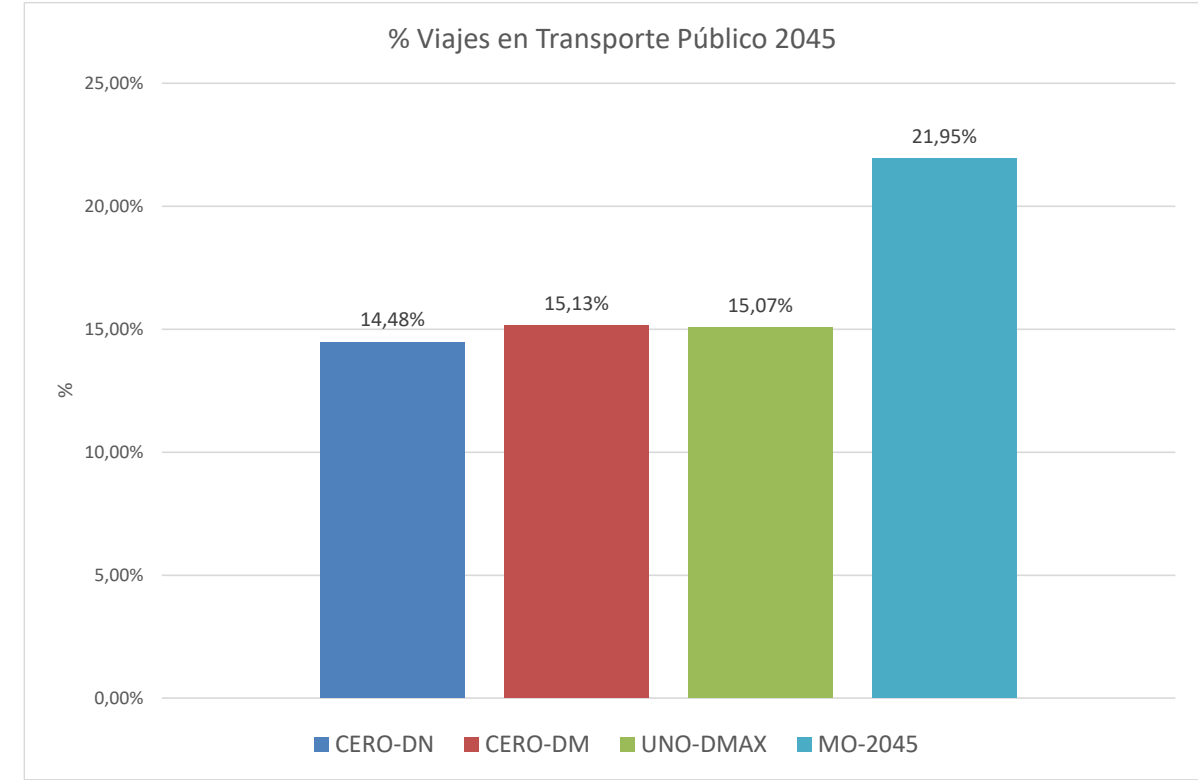
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 1. Porcentaje de viajes en Transporte Público (Año 2035)



Fuente: Elaboración propia

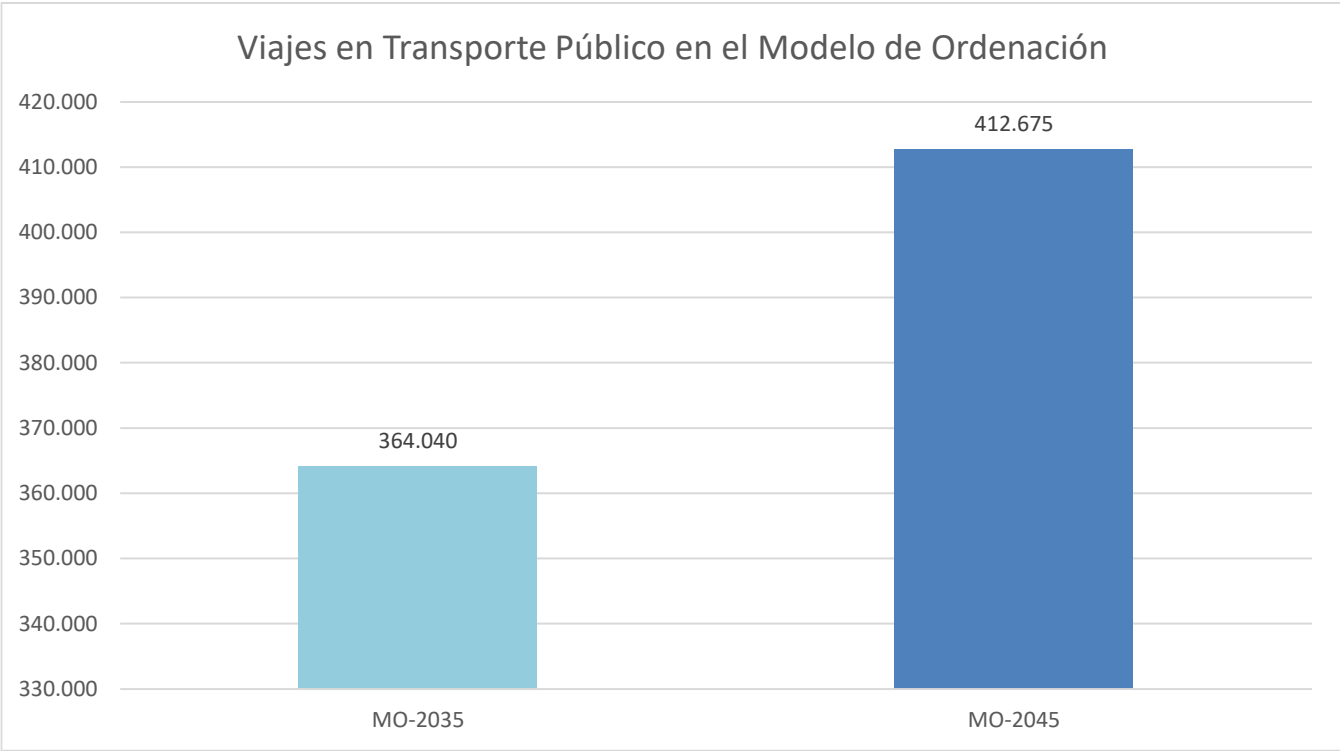
Gráfico 2. Porcentaje de viajes en Transporte Público (Año 2045)



Fuente: Elaboración propia

Comparando los resultados del modelo en el año 2045 con los obtenidos en el año 2035 se obtiene un incremento en los viajes en transporte público de casi un punto porcentual en el reparto modal, alcanzando casi un 22%.

Gráfico 3. Comparación de los viajes en Transporte Público entre el Año 2035 y el Año 2045. Modelo de Ordenación



Fuente: Elaboración propia

7.4.3 Embarques en transporte público

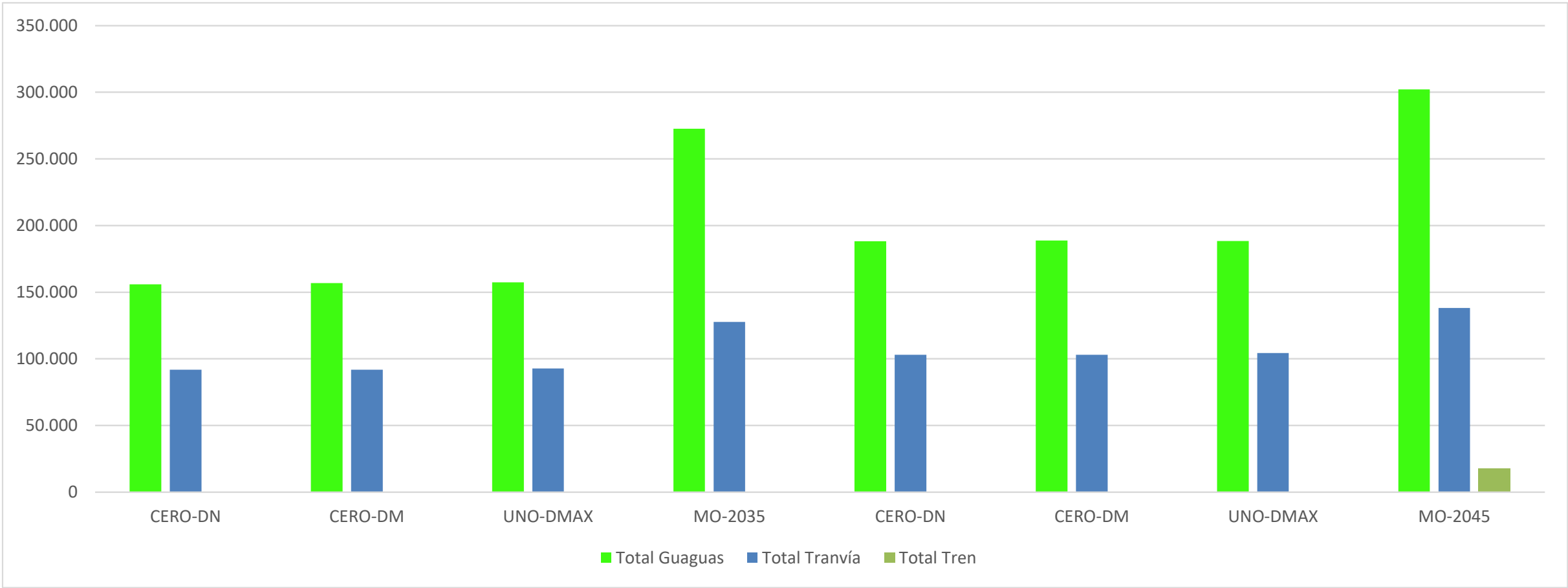
Las etapas, o viajeros totales diarios que usan el transporte público (contabilizados por embarques), se exponen a continuación agrupados por modos, mediante gráficos de barras:

- En primer lugar, (ver Gráfico 4 y Tabla 15) se agrupan por modo de transporte (guagua, tranvía o transporte a la demanda)
 - A partir de los resultados se deduce que para el año 2035 el Modelo registra un número de embarques al día de unos 400.000, de los cuales, el 68% son embarques en guaguas. Para el año 2045 es también el Modelo quien más embarques presenta, con 457.799 embarques al día, de los que un 66% irían en guagua
 - Los embarques registrados en el tranvía suponen aproximadamente el 30% del total, con más de 138.000 embarques al día.
 - Mientras, los embarques en el Tren del Sur superan los 17.500, cerca de un 4% del total.
 - Si se comparan los resultados del escenario 2045 con los del año 2035, considerando los embarques en guagua, en tranvía y en tren, se observa un incremento de más del 14,3%.
- En segundo lugar, (ver Gráfico 5 y Tabla 16) se desagregan los embarques por tipo de línea de guagua:
 - El transporte a la demanda representa aproximadamente el 6% del total de embarques al día en ambos escenarios.
 - Los embarques en las líneas interurbanas en el Modelo del año 2045 (hay que recordar que con la reordenación de la red de guaguas actual a una red jerarquizada sólo algunas de las líneas

interurbanas se mantienen mientras se crean nuevas líneas denominadas 'Comarcales' y otras 'Intercomarcales') representan poco más del 16% del total insular.

- o Las nuevas líneas Comarcales suponen más del 36% en el año 2035 (MO-2035) y un 40% en el 2045 (MO-2045) y las nuevas intercomarcales, pasan de un 6,3% a un 16%, debido a la configuración en torno al Tren del Sur, viendo reducida la oferta de intercomarcales.
- o Adicionalmente se observa un incremento del 10% en el número de embarques entre el año 2035 y el año 2045. El mayor incremento se alcanza en los embarques de las líneas intercomarcales, pasando de 17.275 embarques/día a más de 48.900 embarques/día.

Gráfico 4. Embarques al día por modo de Transporte Público



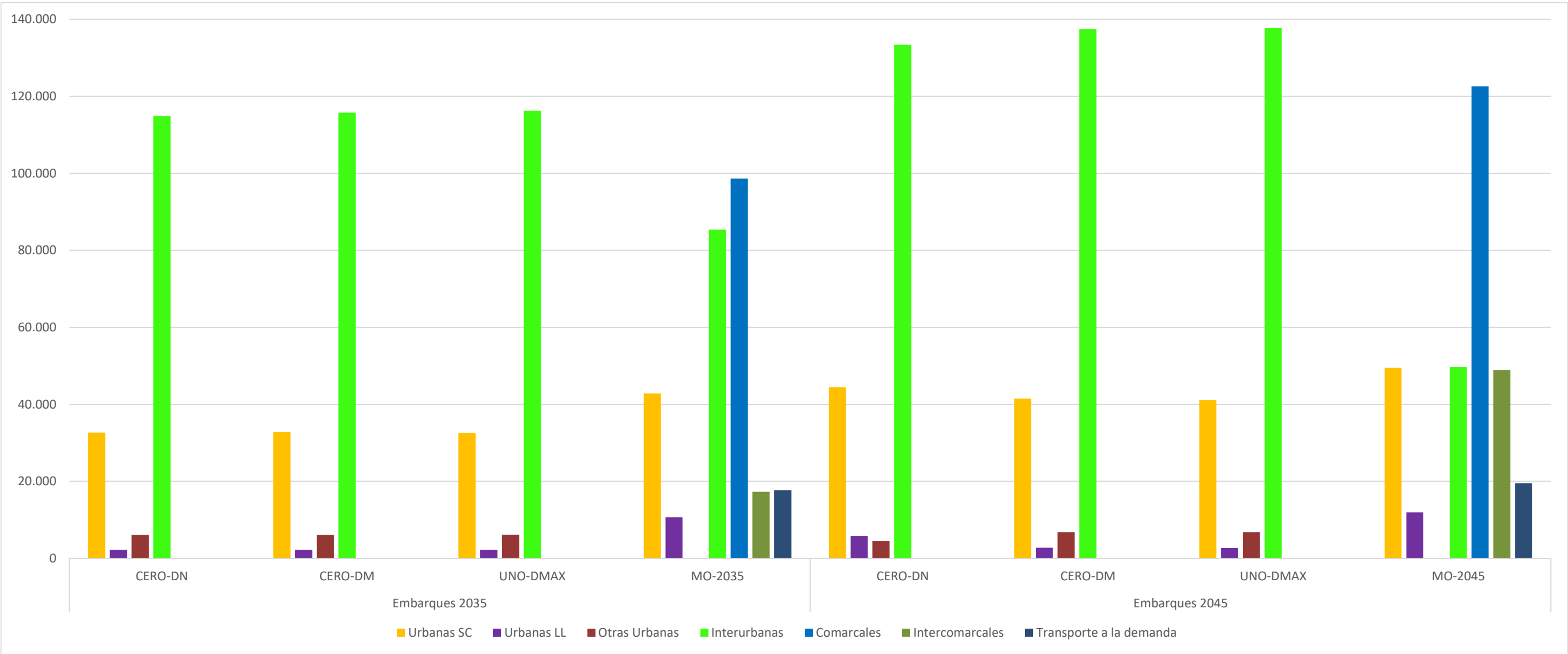
Fuente: Elaboración propia

Tabla 15. Embarques al día por modo de Transporte Público

Alternativa	Embarques 2035				Embarques 2045			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO-DMAX	MO-2035	CERO-DN	CERO-DM	UNO-DMAX	MO-2045
Total Guaguas	155.935	156.876	157.328	272.663	188.117	188.671	188.458	302.205
Total Tranvía	91.865	91.814	92.759	127.762	103.053	102.997	104.371	138.072
Total Tren	0	0	0	0	0	0	0	17.522
Total Funicular	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	247.799	248.691	250.087	400.425	291.170	291.668	292.830	457.799

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 5. Embarques al día en el modo Guaguas



Fuente: Elaboración propia

Tabla 16. Embarques al día por modo Guaguas

Alternativa	Embarques 2035				Embarques 2045			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO-DMAX	MO-2035	CERO-DN	CERO-DM	UNO-DMAX	MO-2045
Urbanas SC	32.680	32.766	32.633	42.876	44.422	41.539	41.115	49.502
Urbanas LL	2.234	2.244	2.242	10.700	5.839	2.757	2.731	11.941
Otras Urbanas	6.127	6.114	6.152	44	4.476	6.845	6.850	49
Interurbanas	114.893	115.751	116.301	85.373	133.380	137.531	137.762	49.683
Comarcales	0	0	0	98.655	0	0	0	122.588
Intercomarcales	0	0	0	17.275	0	0	0	48.907
Transporte a la demanda	0	0	0	17.740	0	0	0	19.535
TOTAL	155.935	156.876	157.328	272.663	188.117	188.671	188.458	302.205

Fuente: Elaboración propia

7.5 Resultados de los indicadores

En los siguientes apartados se presenta el detalle del valor resultante de una serie de indicadores para el Modelo de ordenación, tanto en el escenario 2035 (MO-2035) como en el 2045 (MO-2045), presentándose la comparación con las Alternativas Base de Comparación, para cada indicador, y un análisis de los resultados. A modo de resumen, se presentan los valores obtenidos en la tabla siguiente, desarrollando con mayor detalle cada uno de ellos en los siguientes apartados.

Los datos están referidos a los resultados del modelo en los dos escenarios evaluados.

Tabla 17. Resultados de los indicadores. Año 2035

INDICADOR	Unidad	Fórmula	ALTERNATIVAS			
			CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2035
Coste de Producción Total del Transporte	Millones de euros/día laborable	Km TP x Coste TP + km Privado x Coste VP	4,89	4,90	4,92	5,01
Mejora de la velocidad de viaje en Vehículo Privado	km/h HPM/día laborable	Directo (modelo)	0,00	0,44	2,60	2,60
Ahorro del Tiempo Medio Total de viaje en Transporte Público	minutos/día laborable	Directo (modelo)	0,00	-0,02	-0,17	3,82
Participación del Transporte Público	% de viajes motorizados en transporte público	Directo (modelo)	14,02%	14,02%	13,94%	20,98%
Emisiones contaminantes	Toneladas CO2 equiv. día laborable	Por emisiones de cada veh y % parque móvil	2.840	2.843	2.858	2.817
Contaminación acústica		Índices de Referencia según modos x km	14.461.534	14.478.328	14.555.891	14.439.145

Fuente: Elaboración propia

Tabla 18. Resultados de los indicadores. Año 2045

INDICADOR	Unidad	Fórmula	ALTERNATIVAS			
			CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2045
Coste de Producción Total del Transporte	Millones de euros/día laborable	Km TP x Coste TP + km Privado x Coste VP	5,06	5,06	5,09	5,31
Mejora de la velocidad de viaje en Vehículo Privado	km/h HPM/día laborable	Directo (modelo)	0,00	0,89	3,13	3,13
Ahorro del Tiempo Medio Total de viaje en Transporte Público	minutos/día laborable	Directo (modelo)	0,00	1,39	1,04	5,89
Participación del Transporte Público	% de viajes motorizados en transporte público	Directo (modelo)	14,48%	15,13%	15,07%	21,95%
Emisiones contaminantes	Toneladas CO2 equiv. día laborable	Por emisiones de cada veh y % parque móvil	2.571	2.564	2.580	2.534
Contaminación acústica		Índices de Referencia según modos x km	13.715.918	13.680.378	13.763.424	13.884.909

Fuente: Elaboración propia

7.5.1 Coste de producción total del transporte

El cálculo del Coste Total de Producción del Transporte requiere el cálculo previo de los kilómetros realizados en cada modo de transporte en competencia. Esta oferta kilométrica se obtiene:

- En el caso del Transporte Público, directamente a partir de los términos en que se ha definido la oferta del modelo de ordenación en los dos escenarios considerados (2035 y 2045)
- En el caso del Transporte Privado, considerando los vehículos*kilómetros de la Alternativa

El Coste de Producción del Transporte Público es el resultado de la división de los costes totales de producción del transporte público que se presentan en el apartado y la oferta en vehículos.km. Los costes resultantes son derivados de un dimensionamiento estricto de las estructuras, y aunque posteriormente, a la larga tienden a crecer, en este Plan se han considerado constantes. De esta forma los costes resultantes son:

Tabla 19. Coste de producción por modo (públicos) (€/km)

Modo	Coste (€/Km)
Urbano Santa Cruz	4,00
Urbano La Laguna	4,00
Otras urbanas	2,60
Tranvía	15,39
Interurbanas	2,60
Tren	23,00
Funicular	7,00
Transporte a la Demanda	0,54
Intracomarcal	2,60
Intercomarcal	2,60

Fuente: Elaboración propia

Por su parte, el coste de Producción del Transporte Privado es de 0,31 euros/km¹.

A continuación, se desagrega el Coste Total por modo en las siguientes tablas.

En ellas se observa cómo en el año 2035 el Modelo de Ordenación, y como consecuencia de la importante oferta de transporte público, presenta costes de producción ligeramente superiores a las alternativas de comparación,.

Se observa cómo en el año 2045 el Modelo de Ordenación presenta un coste de producción mayor al del año 2035, concretamente casi un 6% superior. En cuanto a las alternativas de comparación, el coste se eleva poco más del 3% frente a los costes del modelo en el año 2035.

Tabla 20. Coste de Producción Total del Transporte. Año 2035

Modo	COSTE PRODUCCIÓN TP. Coste Operacional/día (€)			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2035
Urbano Santa Cruz (1)	52.443	52.443	52.443	64.162
Urbano La Laguna (2)	11.852	11.852	11.852	27.381
Otras urbanas (3)	8.874	8.764	8.703	648
Tranvía (4)	64.654	64.654	64.654	104.473
Interurbanas (5)	172.191	172.239	172.239	207.597
Tren (6)	0	0	0	0
Funicular (7)	0	0	0	0
Transporte a la Demanda (8)	0	0	0	25.542
Intracomarcal (9)	0	0	0	89.482
Intercomarcal (10)	0	0	0	41.089
Coste Producción TP	310.014	309.952	309.891	560.373
Coste Producción VP	4.582.513	4.588.044	4.613.461	4.446.795
TOTAL (mill. de €)	4,89	4,90	4,92	5,01

Fuente: Elaboración propia

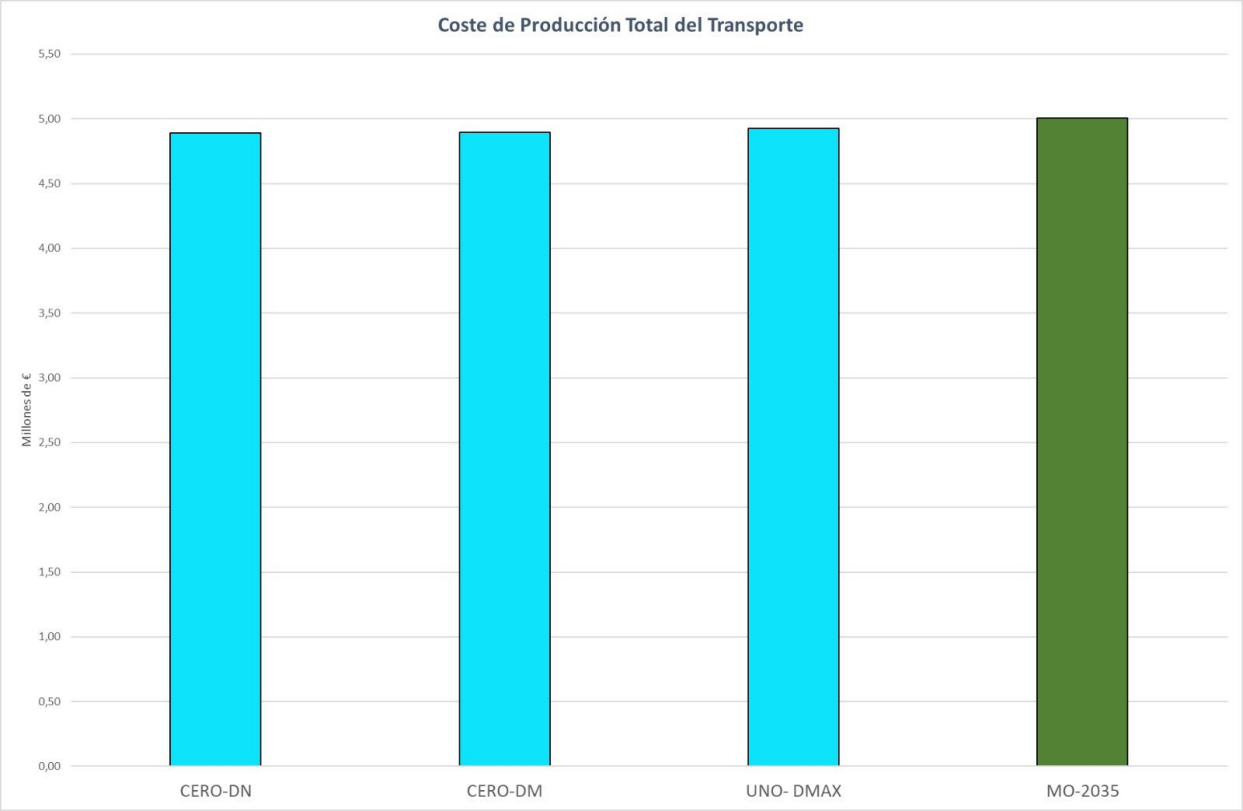
Tabla 21. Coste de Producción Total del Transporte. Año 2045

Modo	COSTE PRODUCCIÓN TP. Coste Operacional/día (€)			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2045
Urbano Santa Cruz (1)	52.670	52.443	52.443	64.162
Urbano La Laguna (2)	11.242	11.852	11.852	27.381
Otras urbanas (3)	8.871	8.703	8.703	648
Tranvía (4)	64.654	64.654	64.654	104.473
Interurbanas (5)	172.239	172.239	172.239	87.469
Tren (6)	0	0	0	234.534
Funicular (7)	0	0	0	0
Transporte a la Demanda (8)	0	0	0	24.926
Intracomarcal (9)	0	0	0	89.347
Intercomarcal (10)	0	0	0	74.326
Coste Producción TP	309.676	309.891	309.891	707.266
Coste Producción VP	4.767.546	4.754.890	4.784.398	4.601.402
TOTAL (mill. de €)	5,08	5,06	5,09	5,31

Fuente: Elaboración propia

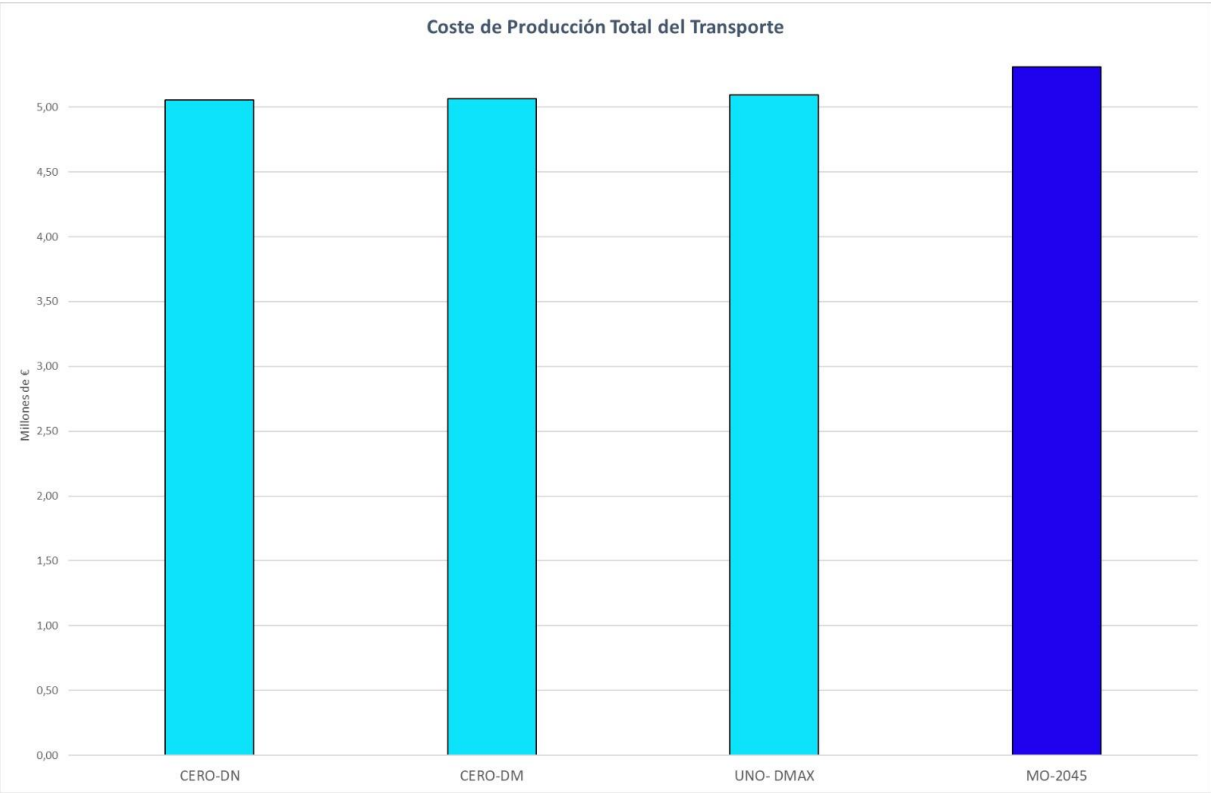
¹ Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE), año 2021 (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

Gráfico 6. Coste de Producción Total del Transporte (2035)



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 7. Coste de Producción Total del Transporte (2045)



Fuente: Elaboración propia

7.5.2 Mejora de la Velocidad de Viaje en Vehículo Privado

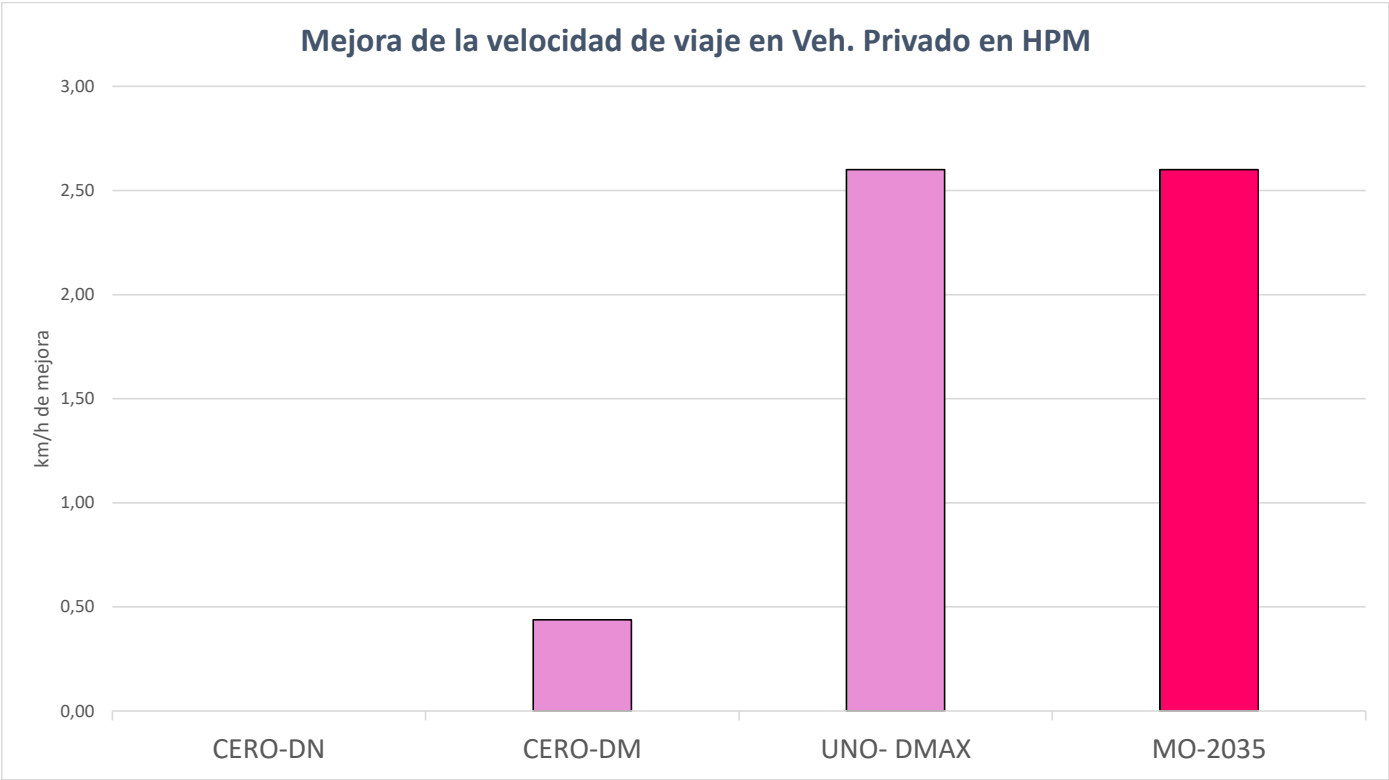
La mejora de la velocidad de circulación en Vehículo Privado alcanzada por los viajeros en el periodo de Hora Punta de la Mañana es un resultado directo de la aplicación del modelo de reparto modal y de Asignación a la red de transporte privado los modelos de los Escenarios 2035 y 2045. El indicador está cuantificado como una ‘Mejora’, por lo que se trata de una comparación con la alternativa de comparación (ALT-CERO-DN). Los valores obtenidos se muestran en la siguiente tabla junto con el gráfico correspondiente. En ellos se observa cómo el modelo de ordenación tiene mejoras de la velocidad en comparación con la CERO-DN de 2,6 km/h en el año 2035 y más de 3 km/h en el 2045 (6% de mejora).

Tabla 22. Mejora de la velocidad en vehículo privado en HPM (2035)

	ALTERNATIVA			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2035
Velocidad (vehículo*km/horas)	52,88	53,32	55,30	55,77
Mejora velocidad (km/h)	0,00	0,44	2,60	2,60

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 8. Mejora de la velocidad de viaje en Vehículo Privado en HPM (2035)



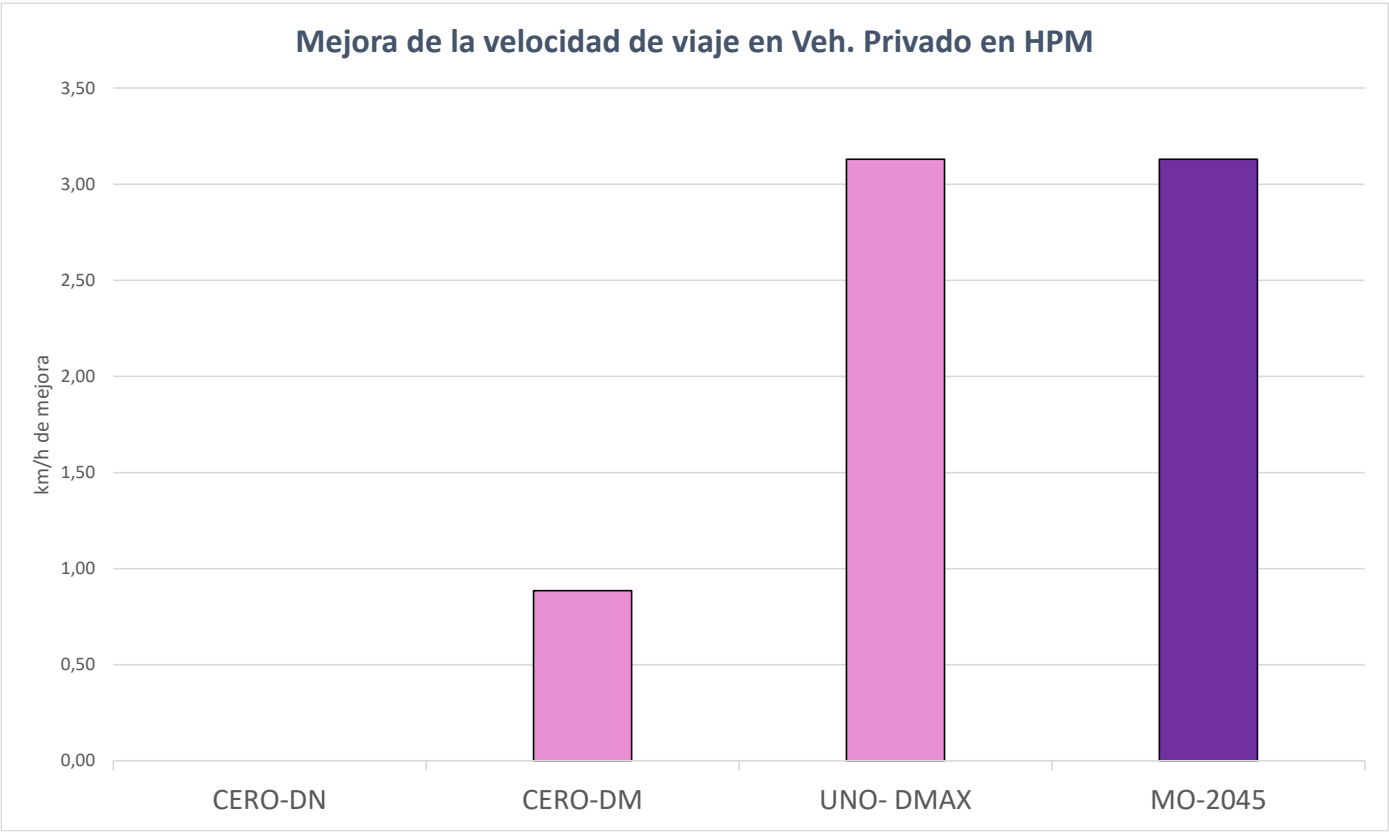
Fuente: Elaboración propia

Tabla 23. Mejora de la velocidad en vehículo privado en HPM (2045)

	ALTERNATIVA			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2045
Velocidad (vehículo*km/horas)	51,61	52,50	54,72	54,83
Mejora velocidad (km/h)	0,00	0,89	3,13	3,13

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 9. Mejora de la velocidad de viaje en Vehículo Privado en HPM (2045)



Fuente: Elaboración propia

7.5.3 Ahorro de Tiempo Medio (minutos por día laborable)

El Ahorro Medio Total de Viaje en Transporte Público en día laborable es un resultado directo de la aplicación del modelo de reparto modal y de asignación a la red de transporte público. Se trata del tiempo total, considerando los tiempos de acceso y dispersión (caminata), el tiempo en vehículo y el tiempo de trasbordo o de espera. El indicador está cuantificado como un ‘Ahorro’, por lo que se trata de una comparación con la alternativa de comparación (Alternativa CERO-DN).

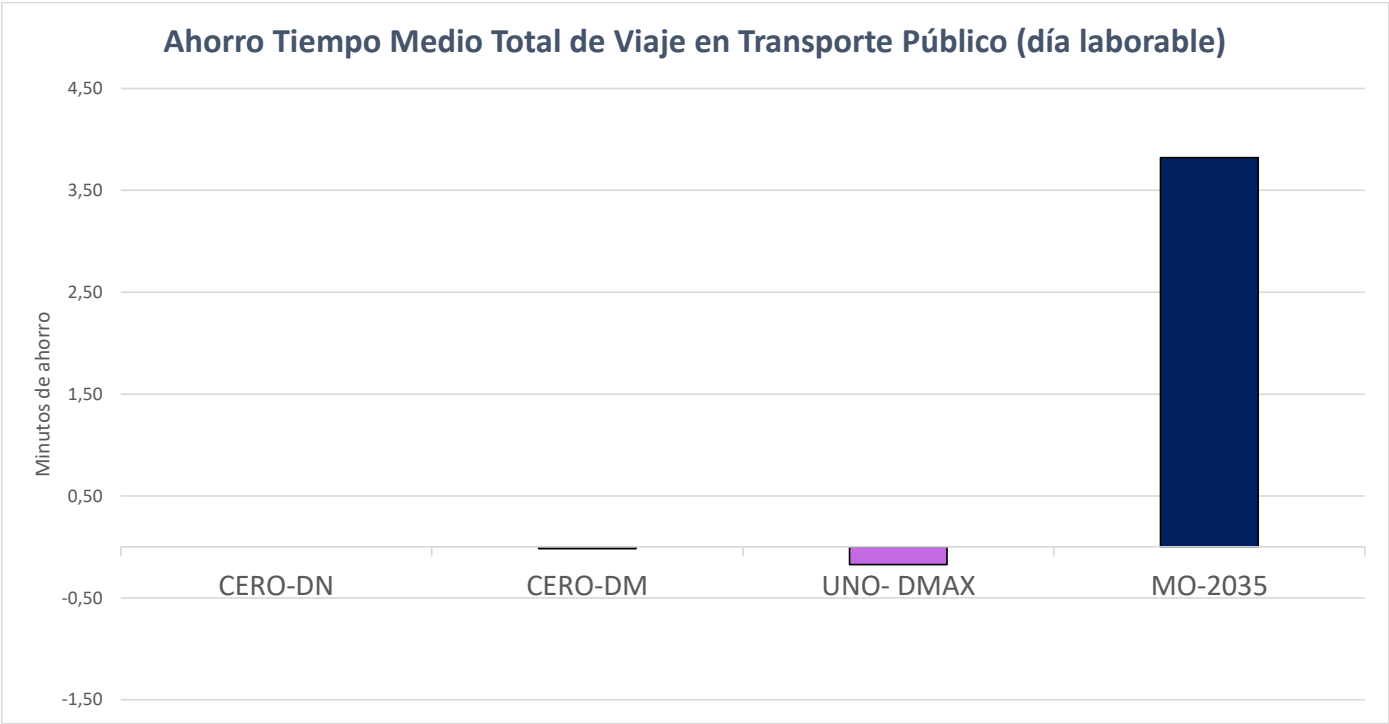
Al igual que el indicador anterior, en primer lugar, se extrae el tiempo total medio de viaje en un día laborable para a continuación proceder a calcular el ahorro de tiempo con respecto a la Alternativa-CERO-DN.

Tabla 24. Cálculo del Ahorro del Tiempo Medio Total de Viaje en Transporte Público (día laborable 2035)

Variable	ALTERNATIVA			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	OM-2035
Pax*hora en vehículo TP (horas)	70.397	70.575	71.769	101.233
Pax*hora en espera TP (horas)	32.693	32.979	33.219	40.085
Pax*hora caminata TP (horas)	57.543	57.668	57.470	91.824
Pax*hora Total en TP (horas)	160.633	161.221	162.457	233.142
Tiempo Medio Total de Viaje en TP (min)	35,36	35,38	35,54	31,54
Incremento Tiempo Medio Total de Viaje en TP (min)	0,00	0,02	0,17	-3,82
Ahorro Tiempo Medio Total de Viaje en TP (min)	0,00	-0,02	-0,17	3,82

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 10. Ahorro del Tiempo Medio Total de Viaje en Transporte Público (día laborable 2035)



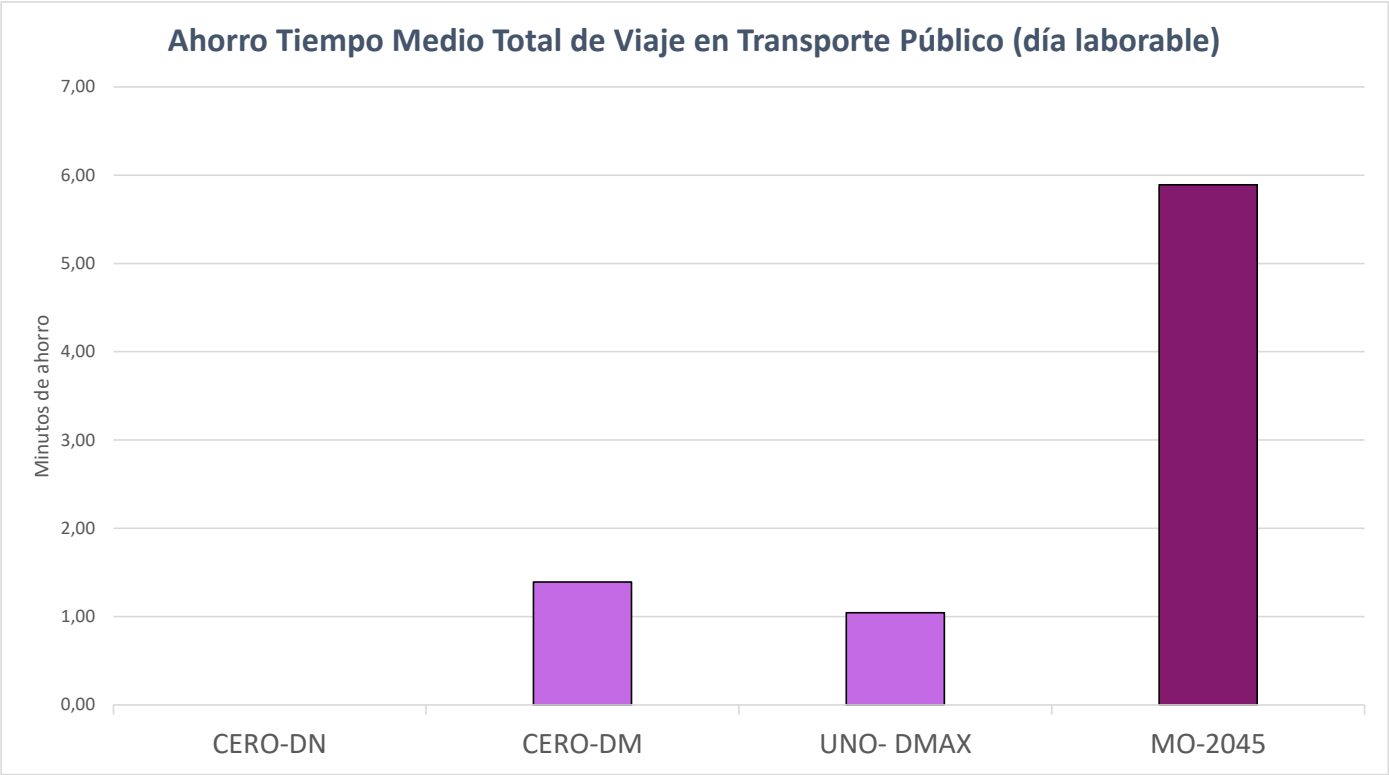
Fuente: Elaboración propia

Tabla 25. Cálculo del Ahorro del Tiempo Medio Total de Viaje en Transporte Público (día laborable 2045)

Variable	ALTERNATIVA			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	OM-2045
Pax*hora en vehículo TP (horas)	78.853	84.282	86.581	110.212
Pax*hora en espera TP (horas)	40.487	39.180	39.407	47.362
Pax*hora caminata TP (horas)	73.622	69.949	69.609	108.104
Pax*hora Total en TP (horas)	192.963	193.410	195.597	265.678
Tiempo Medio Total de Viaje en TP (min)	37,19	35,80	36,15	31,30
Incremento Tiempo Medio Total de Viaje en TP (min)	0,00	-1,39	-1,04	-5,89
Ahorro Tiempo Medio Total de Viaje en TP (min)	0,00	1,39	1,04	5,89

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 11. Ahorro del Tiempo Medio Total de Viaje en Transporte Público (día laborable 2045)



Fuente: Elaboración propia

De los resultados anteriores cabe destacar los ahorros de cerca de 4 min para el año 2035 y de casi 6 minutos en el año 2045 en el tiempo total de viaje en transporte público con respecto a la Alternativa CERO-DN, lo que supone un incremento de más del 50% con respecto a los resultados obtenidos en el modelo del Escenario del año 2035.

7.5.4 Participación del Transporte Público (% de viajes motorizados)

El incremento de los viajes diarios en transporte público es un resultado directo del modelo de reparto modal y de asignación a la red de transporte público. A partir de los viajes en transporte público se calcula el porcentaje sobre el total de viajes, representando, por lo tanto, la participación del transporte público sobre el total de viajes diarios.

Tabla 26. Participación del Transporte Público (%) (día laborable 2045)

Variable	ALTERNATIVA			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	OM-2035
% Viajes en Transporte Público	14,02%	14,02%	13,94%	20,98%

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 12. Participación del Transporte Público (2035)



Fuente: Elaboración propia

Tabla 27. Participación del Transporte Público (%) (día laborable 2045)

Variable	ALTERNATIVA			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	OM-2045
% Viajes en Transporte Público	14,48%	15,13%	15,07%	21,95%

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 13. Participación del Transporte Público (2045)



Fuente: Elaboración propia

En el Modelo de Ordenación hay una evolución positiva en la cuota del transporte público en el reparto modal y alcanzaría cerca del 22% frente a los 14% del modelo actual.

En el análisis de las Alternativas de ordenación elaborado en la Memoria de Ordenación, Tomo V, para la Alternativa OCHO en el año 2035 se alcanzaba una participación del transporte público del 20,92. Mientras, el modelo de ordenación en el 2035 alcanzaría un porcentaje del 20,98%, por lo que del 2035 al 2035 se alcanza un incremento del 4,78% con un incremento del 8% en el total de viajes diarios realizados.

7.5.5 Contaminación Atmosférica

La Contaminación Atmosférica se obtiene aplicando a cada oferta de transportes las siguientes tasas de emisión unitaria:

Tabla 28. Emisiones (Kg CO₂/km). Mix energético ECCC 2035²

Tren	Tranvía	Guagua	Guagua Eléctrica	Privado gasoil	Privado gasolina	Privado eléctrico
0,000	0,000	1,120	0,000	0,230	0,190	0,000

Fuente: Elaboración propia

Adicionalmente, según el Documento de “Diagnóstico de la Movilidad Eléctrica en Tenerife”, elaborado por el Cabildo Insular de Tenerife, se prevé que en el año 2035 aproximadamente el 58% de los vehículos privados serán eléctricos, el 28% de gasolina y el 14% de gasoil. Si bien ese escenario va en la línea que marca la Estrategia Canaria contra el Cambio Climático, se ha preferido el asumir para el cálculo de la contaminación atmosférica un escenario más conservador asumiendo una cuota global del 10% para los vehículos eléctricos. Hay que tener en cuenta que actualmente, en la isla de Tenerife los vehículos eléctricos tipo turismos sólo representan el 0,6% del total de turismos (Fuente: ISTAC, parque de vehículos año 2023) y aunque la evolución de ventas es creciente, no alcanza la tendencia para cumplir con las previsiones del documento del Cabildo.

Por otro lado, en cuanto a las guaguas, de acuerdo a la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias, en su Artículo 52. ‘Plazos para la transición energética de parques móviles y flotas de vehículos’, se establece lo siguiente:

Artículo 52.

1. Las administraciones públicas y los entes del sector público institucional deberán sustituir sus vehículos de combustión interna por vehículos con emisiones contaminantes directas nulas, en un plazo máximo de diez años desde la entrada en vigor de la presente ley.

En base a lo anterior, se asume que derivado de la obligación el esfuerzo será mayor, y para el año 2035 se asume que el 75% de las guaguas son eléctricas.

Por lo tanto, para el año 2035 se suponen el siguiente reparto para el vehículo privado y las guaguas según el tipo de combustible.

Tabla 29. Reparto del tipo de combustible para el vehículo privado y las guaguas para el año 2035

Tipo de vehículo	Veh. Privado	Guaguas
Gasolina	60,0%	0,0%
Gasoil	30,0%	25,0%
Eléctrico	10,0%	75,0%
Total	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia

² ECCC: Estrategia Canaria contra el Cambio Climático. La ECCC para el año 2035 supone un mix energético prácticamente verde en el año 2035

La hipótesis para el Modelo de Ordenación del año 2045 supone, de nuevo, un incremento en el uso de los vehículos eléctricos, alcanzándose un 25% en los vehículos privados y un 100% en las guaguas tal y como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 30. Reparto del tipo de combustible para el vehículo privado y las guaguas para el año 2045

Tipo de vehículo	Veh. Privado	Guaguas
Gasolina	50,0%	0,0%
Gasoil	25,0%	0,0%
Eléctrico	25,0%	100,0%
Total	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia

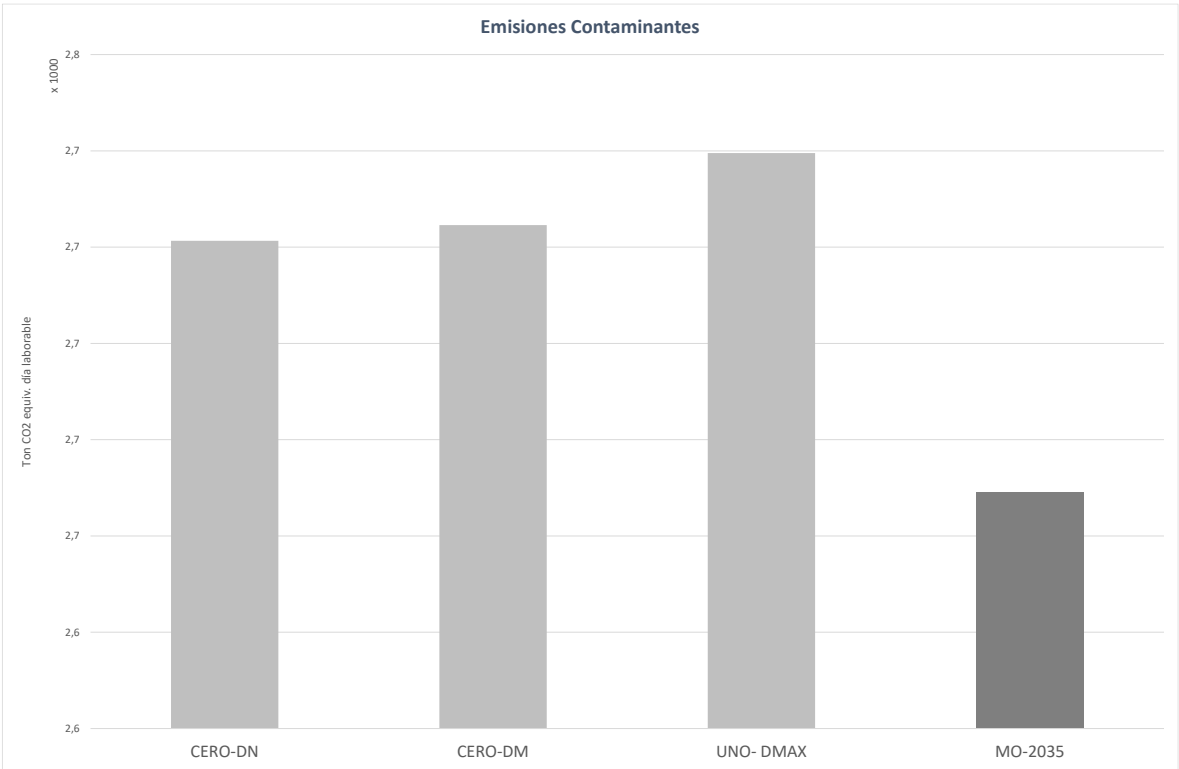
Por lo tanto, con las hipótesis anteriores, los resultados se adjuntan a continuación.

Tabla 31. Cálculo de la Contaminación Atmosférica (Toneladas de CO₂ equivalente en día laborable). Año 2035

Modo	ALTERNATIVAS			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2035
Tren	0	0	0	0
Tranvía	0	0	0	0
Guagua	24.000	23.993	23.987	42.896
Transp. Demanda	0	0	0	8.733
gasolina	1.680.304	1.682.332	1.691.652	1.630.539
Gasoil	1.017.026	1.018.253	1.023.895	986.905
eléctrico	1	1	1	1
TOTAL (Kg CO2)	2.721.332	2.724.580	2.739.535	2.669.075
TP	24.000	23.993	23.987	51.629
VP	2.697.332	2.700.587	2.715.548	2.617.446
TOTAL (Ton CO2)	2.721	2.725	2.740	2.669
TP	24	24	24	52
VP	2.697	2.701	2.716	2.617

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 14. Emisiones contaminantes (Toneladas de CO₂ equivalente). Año 2035



Fuente: Elaboración propia

Con los resultados anteriores, para el año 2035 se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- El Modelo de Ordenación propuesto para el año 2035 alcanza la menor contaminación atmosférica, con 2.669 Toneladas de CO₂, por lo que se considera el más favorable desde el punto de vista ambiental.
- En el lado opuesto se sitúa la Alternativa UNO-DMAX, con 2.740 Toneladas de CO₂.
- No hay grandes diferencias entre los escenarios caracterizados por las alternativas y los de los modelos de ordenación, en cuanto a las emisiones, como consecuencia de una progresiva electrificación de los modos y una generación de energía progresivamente más verde.

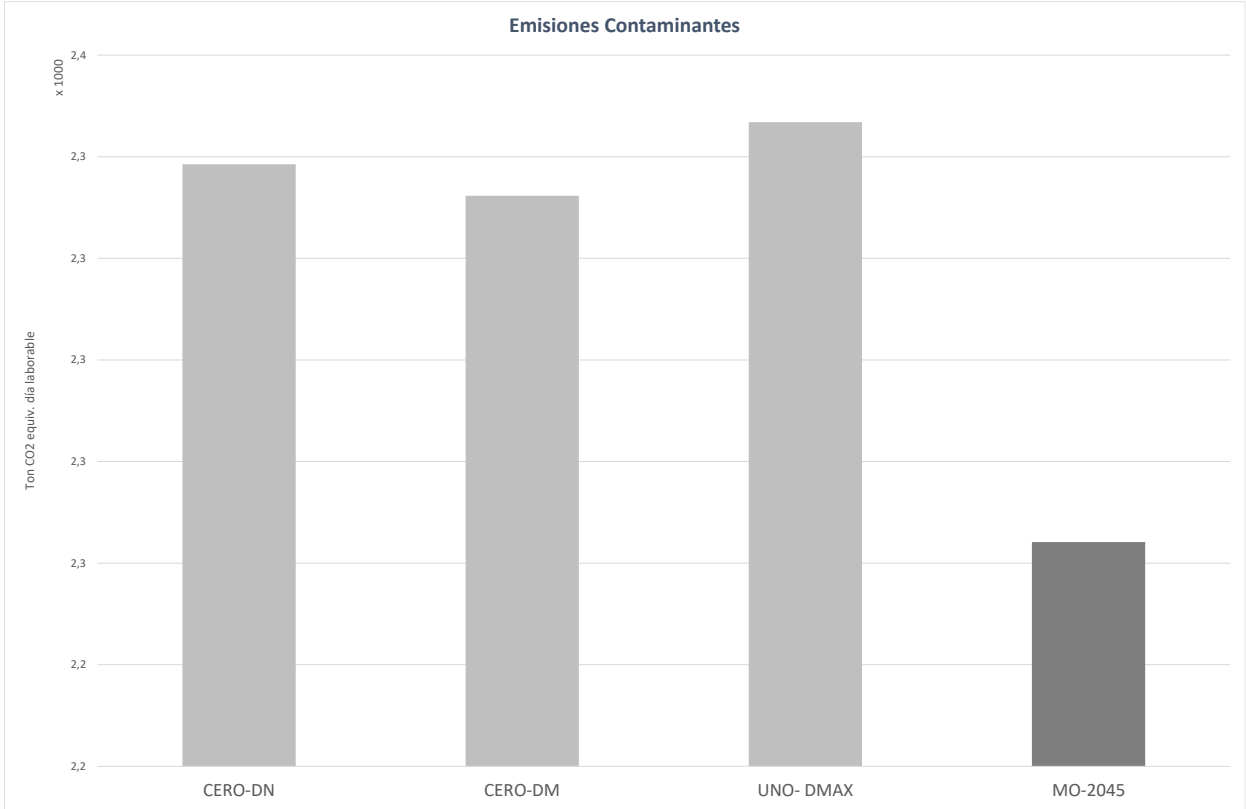
Mientras, para el año 2045 se obtienen los siguientes resultados:

Tabla 32. Cálculo de la Contaminación Atmosférica (Toneladas de CO₂ equivalente en día laborable). Año 2045

Modo	ALTERNATIVAS			
	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2045
Tren	0	0	0	0
Tranvía	0	0	0	0
Guagua	0	0	0	0
Transp. Demanda	0	0	0	7.103
gasolina	1.456.793	1.452.926	1.461.942	1.406.025
Gasoil	881.743	879.402	884.860	851.015
eléctrico	4	4	4	4
TOTAL (Kg CO2)	2.338.540	2.332.332	2.346.806	2.264.147
TP	0	0	0	7.103
VP	2.338.540	2.332.332	2.346.806	2.257.044
TOTAL (Ton CO2)	2.339	2.332	2.347	2.264
TP	0	0	0	7
VP	2.339	2.332	2.347	2.257

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 15. Emisiones contaminantes (Toneladas de CO₂ equivalente). Año 2045



Fuente: Elaboración propia

Para el año horizonte del 2045 se observa de nuevo que el Modelo de Ordenación propuesto es el más eficiente en términos de emisiones, con un total de 2.264 Toneladas de CO₂, un 3,2% menos de emisiones que las alcanzadas en el Alternativa CERO-DN.

7.5.6 Contaminación Acústica (Unidades de ruido * km/día laborable)

La imposibilidad de realizar modelos de ruido a escala insular conlleva a busca simplificaciones de cálculo. La contaminación acústica se obtiene directamente a partir de la oferta kilométrica en el transporte público y los kilómetros totales recorridos en vehículo privado. Es decir, se trata de un método que analiza únicamente las fuentes de emisión, pero no tiene en cuenta otros aspectos: velocidades, trama urbana, información meteorológica, pendientes, tipos de firme, orografía, población afectada, existencia de pantallas, etc. Los mapas estratégicos existentes no están actualizados y son parciales.

Para los vehículos de combustión se aplican los mismos índices de ruido considerados en el análisis de Alternativas de Ordenación realizado en el Tomo V del Documento de Información.

Por otro lado, se supone la variación de la cuota de vehículos eléctricos, tanto para el vehículo privado como para las guaguas, adoptada para la determinación de la contaminación atmosférica. Estos porcentajes son los indicados en la Tabla 29 (año 2035) y en la Tabla 30 (año 2045).

Para los vehículos eléctricos, en el caso del vehículo privado, se asume que el índice de ruido es la mitad (0,5) de lo considerado para los vehículos de combustión (1) y, para el caso de las guaguas, se supone que el índice de ruido es aproximadamente la cuarta parte del ruido (índice = 2,5) para las guaguas diésel (índice = 10).

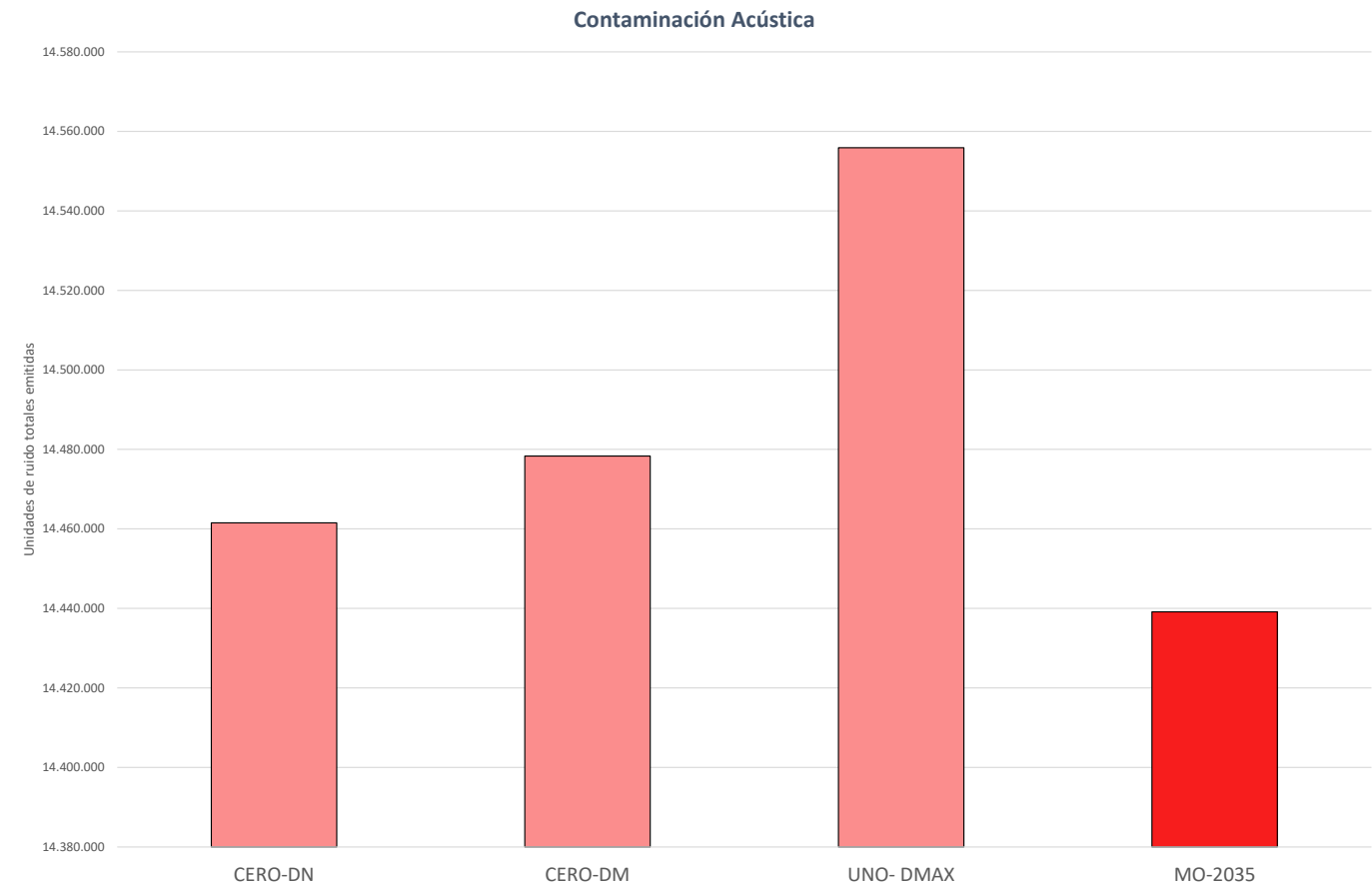
En base a estas hipótesis anteriores, resultan los siguientes resultados para el año 2035 y 2045.

Tabla 33. Contaminación Acústica. Valores de ruido. Año 2035

Modo	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2035
Urbano Santa Cruz (1)	57.359	57.359	57.359	70.177
Urbano La Laguna (2)	12.964	12.964	12.964	29.948
Otras urbanas (3)	14.932	14.748	14.645	1.090
Tranvía (4)	84.000	84.000	84.000	135.734
Interurbanas (5)	289.745	289.825	289.825	349.322
Tren (6)	0	0	0	0
Funicular (7)	0	0	0	0
Transporte a la Demanda (8)	0	0	0	45.338
Intracomarcal (9)	0	0	0	150.570
Intercomarcal (10)	0	0	0	69.140
Total Ruido TP	459.000	458.896	458.793	851.319
Ruido VP	14.002.533	14.019.432	14.097.099	13.587.826
TOTAL Ruido	14.461.534	14.478.328	14.555.891	14.439.145

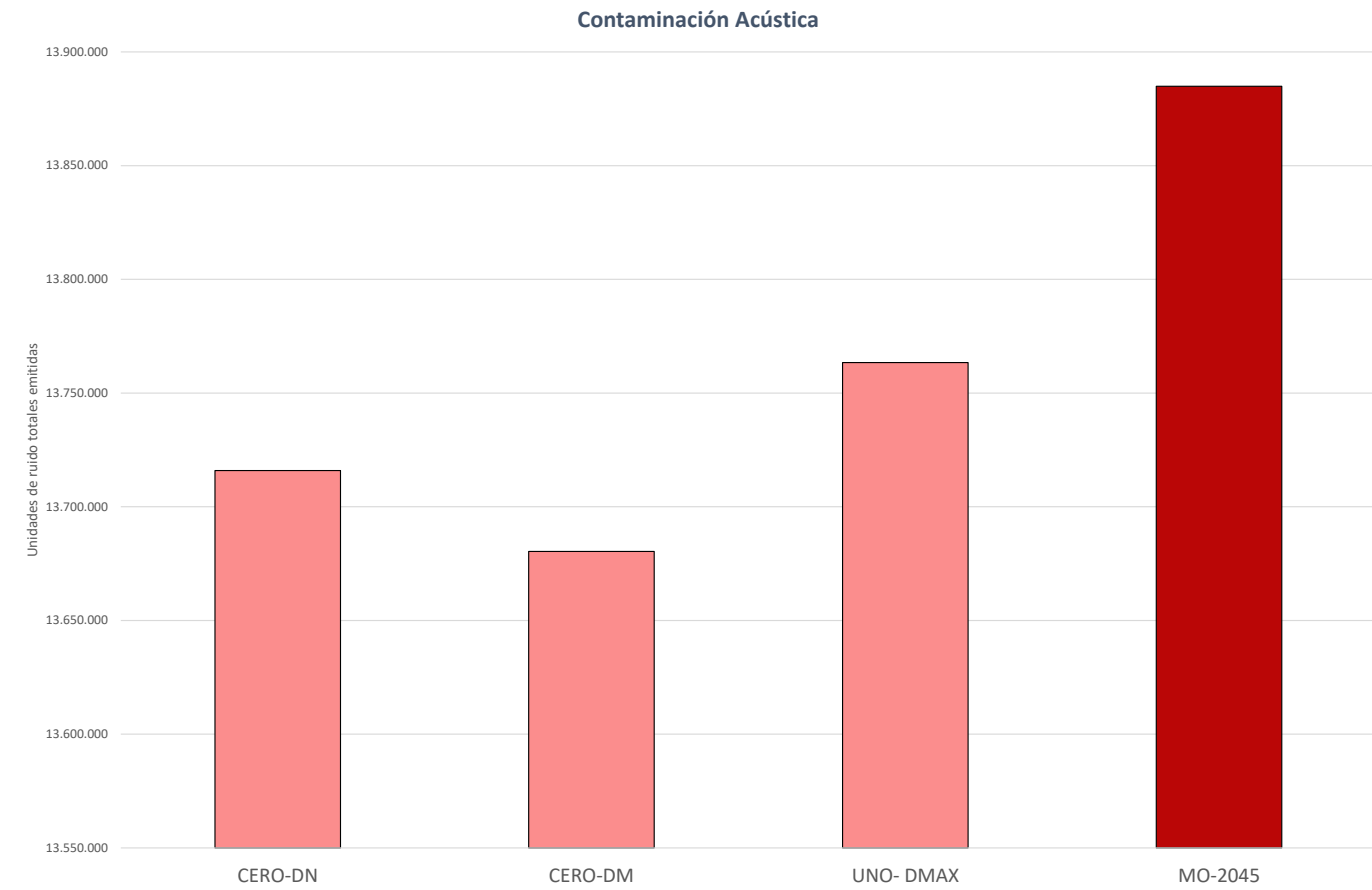
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 16. Contaminación Acústica. Año 2035



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 17. Contaminación Acústica. Año 2045



Fuente: Elaboración propia

Tabla 34. Contaminación Acústica. Valores de ruido. Año 2045

Modo	CERO-DN	CERO-DM	UNO- DMAX	MO-2035
Urbano Santa Cruz (1)	32.919	32.777	32.777	40.101
Urbano La Laguna (2)	7.026	7.408	7.408	17.113
Otras urbanas (3)	8.530	8.368	8.368	623
Tranvía (4)	84.000	84.000	84.000	135.734
Interurbanas (5)	165.614	165.614	165.614	84.105
Tren (6)	0	0	0	458.870
Funicular (7)	0	0	0	0
Transporte a la Demanda (8)	0	0	0	40.752
Intracomarcal (9)	0	0	0	85.911
Intercomarcal (10)	0	0	0	71.467
Total Ruido TP	298.090	298.168	298.168	934.677
Ruido VP	13.417.828	13.382.210	13.465.257	12.950.232
TOTAL Ruido	13.715.918	13.680.378	13.763.424	13.884.909

Fuente: Elaboración propia

En los resultados, para el año 2035 se observan descensos en los niveles de ruido para el Modelo de Ordenación propuesto en comparación con las alternativas bases de comparación. En concreto, se alcanza una disminución del orden del 0,2% con respecto a la Alternativa CERO-DN.

Mientras, para el año 2045 se igualan los niveles y se observa cómo el Modelo de Ordenación supera a la contaminación acústica de las alternativas de comparación, en concreto un 1,4%. No obstante, se recuerda que, por la imposibilidad de realizar mapas de ruido, este indicador debe ser utilizado con precaución y a nivel referencial, que tiene en cuenta tan sólo las fuentes.

7.6 Indicadores globales de seguimiento y monitorización

Con independencia de los indicadores específicos asociados a cada programa y actuación, el PIMSIT establece un conjunto de indicadores globales de seguimiento que permiten evaluar de forma integrada la evolución del sistema de movilidad insular y el grado de cumplimiento de los objetivos estratégicos del Plan.

Estos indicadores tienen carácter transversal y servirán de base para el seguimiento periódico del PIMSIT, la evaluación de sus resultados y, en su caso, la revisión y actualización de las actuaciones previstas.

7.6.1 Indicadores de demanda y reparto modal

Total de viajes en día laborable

- **Unidad de medida:** número total de viajes/día laborable, desagregado en viajes de residentes, no residentes y conductores profesionales, siempre que la fuente permita dicha desagregación.
- **Fuente/cálculo:** explotación de datos de telefonía móvil y actualización del modelo de movilidad del PIMSIT.
- **Línea base:** Como referencia principal de partida se utilizarán los resultados de telefonía móvil del año 2021, que estiman un total de 3.252.065 viajes/día laborable, de los cuales 3.029.250 corresponden a residentes y 222.815 a no residentes. Además, del total de viajes, un 14,92% se atribuye a conductores profesionales, un 18,56% a movilidad obligada y un 66,52% a movilidad no obligada. En consecuencia, la línea base deberá expresarse preferentemente mediante:
 - Viajes totales/día laborable
 - Viajes de residentes/día laborable
 - Viajes de no residentes/día laborable
 - Viajes de conductores profesionales/día laborable
- **Objetivo / criterio de evolución:** Este indicador no persigue, con carácter general, una reducción absoluta del número total de viajes, ya que la demanda global de movilidad depende de la evolución demográfica, económica, territorial y turística de la isla. Su función principal es de contexto, medir la demanda total del sistema y servir de referencia para interpretar correctamente otros indicadores, especialmente: el reparto modal, las emisiones, el consumo energético y los niveles de servicio del sistema. En este sentido, el objetivo del PIMSIT no debe formularse como una disminución mecánica del número total de viajes, sino como una contención del crecimiento de la movilidad motorizada más ineficiente, acompañada de una mejora del reparto modal y de la eficiencia ambiental y funcional del sistema.
- **Periodicidad:** Revisión coincidente con las campañas de actualización del modelo de movilidad y, en todo caso, en las revisiones periódicas del Plan. Periodicidad deseable: anual o bianual.

Reparto modal de los desplazamientos

- **Unidad de medida:** porcentaje de viajes por modo de transporte (%), distinguiendo:
 - reparto modal total,
 - reparto modal de residentes,
 - reparto modal de no residentes.
- **Fuente/cálculo:** Fuente principal: explotación de datos de telefonía móvil. Fuente complementaria: encuestas de movilidad, utilizadas para contraste metodológico, calibración y revisión de la consistencia del indicador. La lectura del indicador distinguirá entre:
 - viajes motorizados y no motorizados, y
 - dentro de los motorizados, entre vehículo privado y transporte público, cuando la metodología de explotación de datos lo permita.
- **Línea base (telefonía móvil 2021): Reparto modal total**
 - Motorizados: 86,9%
 - No motorizados: 13,1%

- Total de viajes: 3.252.065 viajes/día laborable.

Residentes

- Privado: 82,4%
- Público: 5,0%
- No motorizado: 12,5% (sobre un total de 3.029.250 viajes/día laborable No residentes)
- Vehículo privado: 76,6%
- Transporte público: 3,0%
- No motorizado:20,4%

(sobre un total de 222.815 viajes/día laborable).

- **Objetivo/criterio de evolución:** Incrementar de forma sustancial la participación del transporte público y reducir el peso del vehículo privado en el reparto modal global del sistema.

A efectos de seguimiento del PIMSIT, se adopta como referencia global:

- **Horizonte 2035:** alcanzar una participación del transporte público del orden del 21% y del 20% en los viajes no motorizados
- **Horizonte 2045:** alcanzar una participación del transporte público del orden del 22% y del 30% en los viajes no motorizados

Estos valores deben interpretarse como objetivos globales del cambio modal del sistema, coherentes con la modelización del PIMSIT. No obstante, dado que los resultados del modelo se expresan principalmente sobre viajes motorizados, su traslación al reparto modal total observado deberá realizarse con cautela metodológica y contrastarse con las campañas periódicas de telefonía móvil y encuestas de movilidad.

- **Periodicidad:** Seguimiento mediante explotación de datos de telefonía móvil con periodicidad deseable anual o bianual, y contraste metodológico cada tres años mediante encuestas de movilidad.

Tasa de ocupación media del vehículo privado

- **Unidad de medida:** viajeros/vehículo.
- **Fuente/cálculo:** Estimación a partir de encuestas de movilidad.
- **Línea base:** A partir del análisis de la demanda de movilidad en día laborable, se obtiene una ocupación media del vehículo privado de:
 - 1,30 personas/vehículo para los residentes,
 - 1,27 personas/vehículo para los no residentes (sin incluir los viajes en tours).
- **Objetivo / criterio de evolución:** Incrementar progresivamente la ocupación media del vehículo privado, al menos en los desplazamientos recurrentes y en los principales corredores insulares, como medida de mejora de la eficiencia del sistema y de reducción de emisiones y consumo energético por viajero.
 - Horizonte 2035: 1,33
 - Horizonte 2045: 1,38
- **Periodicidad:** Revisión coincidente con las campañas de actualización del modelo de movilidad y, en todo caso, en las revisiones periódicas del Plan.
- **Periodicidad deseable: bianual o trianual,** en función de la disponibilidad de encuestas y campañas específicas.

Viajeros transportados en transporte público colectivo

- **Unidad de medida:** viajeros/día laborable medio y viajeros/año.
- **Fuente/cálculo:** Datos de explotación y validación de los operadores de transporte público.
- **Línea base:** La línea base deberá obtenerse a partir de los registros de explotación reales del sistema de transporte público en el momento de inicio del seguimiento del Plan, asegurando su homogeneidad metodológica con los resultados modelizados.
- **Objetivos del PIMSIT:** De acuerdo con la validación del Modelo de Ordenación en la Memoria de Ordenación, el PIMSIT establece como referencias objetivo:
- **Horizonte 2035:** 365.000 viajeros/día laborable en transporte público (400.000 embarques aproximadamente)
- **Horizonte 2045:** 412.000 viajeros/día laborable en transporte público (460.000 embarques aproximadamente)
- **Criterio de interpretación:** El incremento del número de viajeros transportados en transporte público constituye, en principio, un resultado favorable del PIMSIT, pero no debe interpretarse de forma aislada. Su valoración debe realizarse conjuntamente con el reparto modal, el total de viajes del sistema y la oferta de transporte público, ya que un aumento del número de viajeros puede responder tanto a un cambio modal efectivo desde el vehículo privado como a un crecimiento general de la demanda de movilidad derivado de la evolución de la población, de la actividad económica o de la intensidad turística. En consecuencia, el objetivo del Plan no es únicamente aumentar el volumen absoluto de viajeros, sino hacerlo de forma coherente con una mayor participación del transporte público en el reparto modal, una reducción del peso relativo del vehículo privado y una mejora de la eficiencia global del sistema.
- **Periodicidad:** Seguimiento anual, con posibilidad de explotación mensual o trimestral a efectos de gestión y control operativo.

Velocidad media de circulación en vehículo privado en hora punta de la mañana

- **Unidad de medida:** km/h.
- **Fuente/cálculo:** Resultados de la modelización del sistema de transporte del PIMSIT, a partir del reparto modal y de la asignación a la red de transporte privado para los horizontes 2035 y 2045.
- **Línea base:** Como referencia se adopta la Alternativa CERO-DN en el periodo de Hora Punta de la Mañana (HPM). Para el horizonte 2035, la velocidad media modelizada en vehículo privado es de 52,88 km/h.
- **Objetivos del PIMSIT:**
 - **Horizonte 2035:** 55,77 km/h, lo que supone una mejora de 2,6 km/h respecto a la Alternativa CERO-DN.
 - **Horizonte 2045:** mejora superior a 3 km/h respecto a la Alternativa CERO-DN, equivalente aproximadamente a un 6% de mejora.
- **Criterio de interpretación:** Este indicador permite medir la mejora de las condiciones globales de circulación en la red principal como resultado del modelo de ordenación, particularmente por efecto del cambio modal, la mejora del transporte público y la reordenación del sistema de movilidad. No obstante, su interpretación debe realizarse de forma conjunta con: el reparto modal, los viajes en transporte público, ya que una mayor velocidad en vehículo privado no constituye por sí sola un objetivo del Plan,

sino un efecto derivado de una mejor organización del sistema y de la reducción de la congestión en los principales corredores.

- **Periodicidad:** Revisión coincidente con las actualizaciones del modelo de movilidad y, en todo caso, en las revisiones periódicas del Plan.

Indicador complementario de seguimiento: Tiempos y velocidad media en recorridos estratégicos en HPM,

- Santa Cruz – Adeje
- Santa Cruz – Los Realejos
- Los Realejos – Icod
- Santa Cruz – Bajamar
- Santiago del Teide – Icod
- **Fuente/cálculo:** explotación de datos de navegación, Google Transit/Google Maps o sistemas ITS similares
- **Periodicidad:** mensual

Intensidad Media Diaria (IMD) en la red principal

- **Unidad de medida:** vehículos/día y vehículos/hora en hora punta de día laborable medio.
- **Fuente/cálculo:** Red de estaciones permanentes de aforo del Cabildo Insular de Tenerife.
- **Línea base:** valores observados en la red de aforos en el año base 2026.
- **Objetivo / criterio de evolución:** este indicador permite evaluar la evolución de la carga de tráfico en la red principal y debe interpretarse de forma conjunta con la demanda global de viajes, el reparto modal, la ocupación media del vehículo privado y los viajes en transporte público. El objetivo del PIMSIT no es necesariamente reducir de forma absoluta la IMD en todos los corredores, sino contener su crecimiento en los tramos más congestionados y mejorar la eficiencia global del sistema de movilidad. Por tanto, el criterio de evaluación sería favorable si mejora el reparto modal y la eficiencia del sistema y, al mismo tiempo, la IMD se contiene o crece por debajo de la demanda total de movilidad;
- **Periodicidad:** seguimiento anual, con análisis específico de la hora punta de día laborable medio.

7.6.2 Indicadores de funcionamiento del sistema

Evolución de la oferta de transporte público

- **Unidad de medida:** vehículos-km/día laborable medio, desagregado por modo de transporte público y, cuando resulte necesario para su interpretación, complementado con plazas-km/día o expediciones/día en los principales corredores y servicios estructurantes.
- **Fuente/cálculo:** Resultados de la modelización del sistema de transporte del PIMSIT para los horizontes 2035 y 2045, a partir de la oferta de servicios prevista por modo y tipo de servicio. Como fuente de contraste y seguimiento en fase de implantación del Plan se utilizarán los datos reales de explotación de los operadores de transporte público, en particular TITSA y Metropolitano de Tenerife, así como los nuevos servicios que se incorporen al sistema insular (transporte a la demanda). La oferta deberá expresarse de forma homogénea en términos de vehículos-km/día laborable medio, de forma que sea comparable con los resultados modelizados.

- **Línea base:** Como referencia de partida se adoptará la oferta actual del sistema de transporte público terrestre en el año base, expresada en vehículos-km/día laborable medio, obtenida a partir de los datos de explotación vigentes y, a efectos comparativos con la modelización, de la alternativa CERO-DN, que presenta una oferta total de transporte público, muy próximo a la situación actual del sistema del orden de 90.000 veh-km/día. En consecuencia, la línea base deberá expresarse preferentemente mediante:
 - Oferta total de transporte público (veh-km/día laborable)
 - Oferta por modo: guaguas urbanas, interurbanas, tranvía y, en su caso, nuevos modos o servicios implantados
- **Objetivo/criterio de evolución:** El PIMSIT persigue una ampliación y reorganización sustancial de la oferta de transporte público, en coherencia con la mejora de la cobertura territorial, el incremento de la capacidad del sistema y la captación de demanda desde el vehículo privado. En este sentido, el objetivo del Plan no debe formularse únicamente como un aumento absoluto de la oferta, sino como una evolución estructurada y eficiente de la misma, orientada a reforzar los corredores de mayor demanda, mejorar la accesibilidad territorial y adaptar el sistema a la jerarquización funcional propuesta. De acuerdo con el Modelo de Ordenación en la Memoria de Ordenación, se adoptan como referencias objetivo:
 - **Horizonte 2035:** 207.710 veh-km/día laborable de oferta total de transporte público
 - **Horizonte 2045:** 183.286 veh-km/día laborable de oferta total de transporte público

Estos valores deben interpretarse teniendo en cuenta la distinta configuración funcional del sistema en ambos horizontes. En 2035 el incremento de oferta responde al refuerzo generalizado de servicios de guaguas, tranvía, transporte a la demanda y servicios intracomarcales e intercomarcales. En 2045, aun cuando la oferta total en vehículos-km resulta inferior a la del horizonte 2035, el sistema incorpora el Tren del Sur y consolida una estructura de red de mayor capacidad y especialización modal, por lo que una reducción relativa de vehículos-km no implica necesariamente una pérdida de prestaciones, sino una reorganización más eficiente del sistema. Por ello, la interpretación del indicador deberá realizarse conjuntamente con los viajeros transportados en transporte público, el reparto modal, la velocidad comercial del transporte público, indicadores complementarios de plazas-km y ocupación.

- **Periodicidad:** Seguimiento anual, a partir de los datos de explotación reales de los operadores, con posibilidad de explotación semestral. La revisión estratégica del indicador deberá coincidir, en todo caso, con las actualizaciones del modelo de movilidad y con las revisiones periódicas del Plan.

Velocidad comercial del transporte público en corredores estratégicos

- **Unidad de medida:** km/h (kilómetros por hora), calculada como la relación entre distancia recorrida y tiempo total de viaje, incluyendo paradas.
- **Ámbito de aplicación:** Se medirá en las líneas de transporte público con mayor volumen de viajeros, con especial atención a los corredores estructurantes del sistema insular. Como referencia, se utilizarán las 15 líneas con mayor demanda de TITSA, representativas de los principales ejes de movilidad.
- **Fuente/cálculo:** Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) de TITSA. Datos reales de operación (tiempos de recorrido, paradas, regularidad).
- **Línea base:** La velocidad comercial actual se determinará a partir de los datos históricos del SAE en dichas líneas, representativos de las condiciones reales de explotación en día laborable medio y hora punta.

- **Objetivos del PIMSIT:** El Plan persigue incrementar la velocidad comercial del transporte público en los corredores estratégicos, especialmente en los de mayor demanda. A efectos de seguimiento, se establece como criterio:
 - **Horizonte 2035:** mejora de un 3% de la velocidad comercial en las líneas y corredores analizados respecto a la línea base.
 - **Horizonte 2045:** mejora de un 5% de la velocidad comercial, alcanzando niveles de servicio que permitan una competitividad efectiva frente al vehículo privado en los principales corredores insulares.
- **Criterio de interpretación:** La velocidad comercial es un indicador de la eficiencia operativa y competitividad del transporte público. Su análisis deberá realizarse conjuntamente con la regularidad (fiabilidad del servicio), la frecuencia y la cobertura del servicio, evitando mejoras de velocidad que supongan una pérdida de accesibilidad o calidad del servicio.
- **Periodicidad:** Seguimiento anual, con posibilidad de explotación mensual a partir de los datos del SAE.

Coste de producción total del transporte público

- **Unidad de medida:** euros/día y millones de euros/año.
- **Fuente/cálculo:** Resultados de la modelización del sistema de transporte del PIMSIT, a partir de la oferta de servicios prevista y de los costes unitarios de explotación por modo y tipo de servicio.
 - **Línea base:** Como referencia se adopta la alternativa CERO-DN, que representa la evolución tendencial del sistema sin aplicación del Modelo de Ordenación, muy similar a la oferta actual: 310.014 €/día
- **Objetivos del PIMSIT:** El Modelo de Ordenación prevé un aumento del coste total de producción del transporte público, en coherencia con el incremento de la oferta, la mejora de la cobertura y el refuerzo de la capacidad del sistema.
 - **2035:** 560.373 €/día
 - **2045:** 702.266 €/día
- **Criterio de interpretación:** Este indicador no debe interpretarse aisladamente como un objetivo de contención del gasto, ya que un incremento del coste total puede resultar coherente con los objetivos del Plan cuando va asociado a:
 - una mejora de la oferta,
 - un aumento de la demanda de transporte público,
 - y un mayor peso del transporte colectivo en el reparto modal.

Por ello, su análisis deberá realizarse conjuntamente con el indicador de viajeros transportados en transporte público colectivo y con el coste medio por viaje en transporte público.

- **Indicador complementario: coste medio por viaje en transporte público**
 - **2035 (MO):** 1,54 €/viaje
 - **2045 (MO):** 1,70 €/viaje
 - **2035 (CERO-DN):** 1,29 €/viaje
 - **2045 (CERO-DN):** 1,15 €/viaje

Este indicador permite valorar la relación entre el esfuerzo económico del sistema y el volumen de viajeros transportados, y debe interpretarse teniendo en cuenta el tipo de red implantada, el nivel de cobertura territorial, la capacidad ofertada y la incorporación de modos de mayor coste estructural pero también de mayor capacidad y calidad de servicio.

- **Periodicidad:** Revisión coincidente con las actualizaciones del modelo y, en todo caso, en las revisiones periódicas del Plan.

Ahorro del tiempo medio de viaje en transporte público

- **Unidad de medida:** minutos por viaje en transporte público.
- **Fuente/cálculo:** resultados de la modelización del sistema de transporte del PIMSIT, a partir de la comparación entre el Modelo de Ordenación y la alternativa de referencia CERO-DN para los horizontes 2035 y 2045. El indicador expresa el ahorro medio de tiempo de viaje en transporte público derivado de la implantación del modelo propuesto.
- **Línea base:** como referencia se adopta la alternativa CERO-DN, que representa la evolución tendencial del sistema sin aplicación del Modelo de Ordenación. A efectos de seguimiento, la línea base se expresa como ausencia de ahorro respecto al año 2026:0 min/viaje. De forma complementaria, cuando se disponga de información suficiente, este indicador podrá contrastarse con tiempos medios observados en el sistema real de transporte público, a partir de datos de explotación y de seguimiento operativo de los servicios.
- **Objetivo / criterio de evolución:** el PIMSIT persigue reducir de forma progresiva el tiempo medio de viaje en transporte público, mejorando la competitividad del sistema frente al vehículo privado y haciendo más atractivos los desplazamientos en transporte colectivo, especialmente en los principales corredores insulares. De acuerdo con la validación del Modelo de Ordenación en la Memoria de Ordenación, se adoptan como referencias objetivo:
 - **Horizonte 2035:** 3,82 minutos de ahorro medio por viaje en transporte público respecto a la alternativa CERO-DN.
 - **Horizonte 2045:** 5,89 minutos de ahorro medio por viaje en transporte público respecto a la alternativa CERO-DN.

Este indicador debe interpretarse como una medida directa de la mejora funcional del sistema de transporte público derivada del Modelo de Ordenación. En consecuencia, la mejora en el ahorro de tiempo medio de viaje deberá considerarse especialmente favorable cuando vaya acompañada de un incremento de la demanda de transporte público, una mejora de la competitividad en el reparto modal y un refuerzo de la accesibilidad territorial del sistema.

- **Periodicidad:** revisión coincidente con las actualizaciones del modelo de movilidad y, en todo caso, en las revisiones periódicas del Plan. De forma complementaria, podrá realizarse seguimiento intermedio mediante explotación de datos operativos en corredores y servicios estratégicos, siempre que la disponibilidad de información permita una comparación homogénea con los resultados modelizados.

Cobertura poblacional del transporte público

- **Unidad de medida:** porcentaje de población residente con acceso peatonal al transporte público (%), calculado como el porcentaje de población situada a una distancia máxima de 300 metros de una parada con una frecuencia de servicio igual o inferior a 30 minutos.
- **Fuente/cálculo:** resultados de la modelización y análisis territorial del PIMSIT, a partir de la relación entre población residente y cobertura del sistema de transporte público en condiciones homogéneas de proximidad y frecuencia. El Tomo V utiliza expresamente este indicador en la evaluación de alternativas,

definiéndolo como población cubierta por una parada a 300 metros y frecuencia menor o igual a 30 minutos.

- **Línea base:** como referencia de partida se adopta la situación actual analizada en el PIMSIT, en la que la cobertura poblacional del transporte público se sitúa en torno al 51,2% de la población.
- **Objetivo / criterio de evolución:** el PIMSIT persigue incrementar de forma sustancial la población con acceso efectivo al transporte público, reforzando la cobertura territorial del sistema y mejorando la accesibilidad a los servicios de transporte colectivo, especialmente en áreas actualmente insuficientemente atendidas o con baja frecuencia de servicio. A efectos de seguimiento del Plan, se adoptan como referencias objetivo los valores alcanzados por las alternativas avanzadas evaluadas en el PIMSIT, por lo que se propone como criterio de referencia:
 - **Horizonte 2035:** alcanzar una cobertura poblacional del transporte público de, al menos, 70%.
 - **Horizonte 2045:** alcanzar una cobertura poblacional del transporte público de, al menos, 77%.

Este indicador debe interpretarse como una medida estructural de la cohesión territorial y la funcionalidad de la red. No obstante, su valoración no debe realizarse de forma aislada, sino conjuntamente con la oferta de transporte público, la velocidad comercial, los viajeros transportados y el reparto modal. En consecuencia, el incremento de la cobertura solo deberá considerarse plenamente favorable cuando vaya acompañado de u de una mejora efectiva de la competitividad y uso del transporte público, evitando que una mayor extensión territorial de la red se traduzca en una pérdida de eficiencia o calidad operativa.

- **Periodicidad:** revisión coincidente con las actualizaciones del modelo de movilidad y, en todo caso, en las revisiones periódicas del Plan.

7.6.3 Indicadores ambientales y seguridad

Emisiones de gases de efecto invernadero del sistema de movilidad

- **Unidad de medida:** toneladas de CO₂ equivalente/día laborable medio y, de forma complementaria, toneladas de CO₂ equivalente/año.
- **Fuente/cálculo:** estimación a partir de la modelización de la movilidad del PIMSIT, de los consumos energéticos asociados al sistema de transporte y de la aplicación de factores de emisión oficialmente reconocidos.
- **Línea base:** como referencia principal de partida se utilizará la situación base del sistema, correspondiente al año de referencia del Plan que se sitúa en 2.026 toneladas de CO₂ equivalente por día laborable. De forma complementaria, para la comparación del efecto neto del Modelo de Ordenación en cada horizonte podrán utilizarse también los valores de la alternativa CERO-DN:
 - 2035(CERO-DN):2.721 tCO₂e/día laborable
 - 2045 (CERO-DN): 2.339 tCO₂e/día laborable
- **Objetivo/criterio de evolución:** el PIMSIT persigue una reducción progresiva de las emisiones de gases de efecto invernadero del sistema de movilidad, mediante el refuerzo del transporte público, el cambio modal desde el vehículo privado, la reorganización del sistema de transporte y la incorporación progresiva de tecnologías y servicios de menor impacto ambiental.
- De acuerdo con la validación del Modelo de Ordenación incluida en la Memoria de Ordenación, se adoptan como referencias objetivo:
 - **Horizonte 2035:** 2.669 toneladas de CO₂ equivalente/día laborable

- **Horizonte 2045:** 2.264 toneladas de CO₂ equivalente/día laborable

Este indicador constituye el principal referente ambiental del PIMSIT en materia de mitigación del cambio climático. Su interpretación deberá realizarse conjuntamente con la evolución de la población, del número de viajes, del parque móvil y el reparto modal ya que la reducción de emisiones debe entenderse como resultado del cambio estructural del modelo de movilidad

- **Periodicidad:** seguimiento anual, coincidente con las actualizaciones del modelo de movilidad y con las revisiones periódicas del Plan. De forma complementaria, podrá revisarse cuando se actualicen de manera relevante los factores de emisión, el mix energético o la composición tecnológica del parque móvil.

Consumo energético del sistema de transporte

- **Unidad de medida:** MWh/año o tep/año y, de forma complementaria, KWh/viajero-km como indicador de eficiencia energética del sistema.
- **Fuente/cálculo:** estimación a partir de la modelización de la movilidad del PIMSIT, de los consumos energéticos asociados a los distintos modos de transporte y de la aplicación de coeficientes de consumo por vehículo, tecnología y fuente energética.
- **Línea base:** como referencia principal de partida se utilizará la situación base del sistema correspondiente al año de modelización del PIMSIT (2021) o, en su defecto, la referencia metodológicamente equivalente más próxima disponible en la documentación del Plan. A efectos de seguimiento, los escenarios de referencia presentan valores del orden de 0,655 KWh/viajero-km lo que proporciona una referencia metodológica útil para la interpretación del indicador.
- **Objetivo/criterio de evolución:** el PIMSIT persigue mejorar progresivamente la eficiencia energética del sistema de movilidad, reduciendo el consumo energético por unidad de transporte útil y favoreciendo una estructura modal más eficiente, con mayor peso del transporte público, una mayor ocupación media de los vehículos y una menor dependencia del vehículo privado de baja ocupación. A efectos de seguimiento del Plan, se establecen como referencias objetivo:
 - **Horizonte 2035:** mejora de, al menos, un 5% de la eficiencia energética del sistema respecto a la línea base.
 - **Horizonte 2045:** mejora de, al menos, un 7% respecto a la línea base, consolidando una estructura modal y tecnológica de menor intensidad energética.

Estas mejoras deberán apoyarse, entre otros factores, en: una mayor ocupación del transporte público, una mayor ocupación media del vehículo privado, una mejora del reparto modal y una reorganización del sistema que reduzca desplazamientos ineficientes y refuerce los modos de mayor capacidad. Hay que tener en cuenta que un aumento del consumo energético total puede resultar compatible con los objetivos del Plan cuando responda a una mayor cobertura, capacidad y utilización del transporte público, siempre que se traduzca en una reducción del consumo por unidad de movilidad útil y en una mejora del desempeño del sistema.

- **Periodicidad:** seguimiento anual, coincidente con las actualizaciones del modelo de movilidad y con las revisiones periódicas del Plan. De forma complementaria, la eficiencia energética podrá revisarse en cada actualización relevante del modelo o cuando se disponga de nuevos datos homogéneos de consumo energético por modos y operadores.

Siniestralidad en la red viaria

- **Unidad de medida:** número de accidentes/año, número de víctimas mortales/año y número de personas heridas/año.
- **Fuente/cálculo:** estadística oficial de accidentes de circulación del ISTAC, complementada, en su caso, con información del Cabildo Insular de Tenerife, la DGT y los cuerpos de seguridad competentes. El indicador se construirá a partir de los accidentes con víctimas registrados en Tenerife, distinguiendo entre vías interurbanas y urbanas cuando resulte necesario para su interpretación.
- **Línea base:** como referencia principal de partida para el seguimiento del Plan se adoptan los datos observados en 2024 para la isla de Tenerife:
 - 1.815 accidentes de circulación
 - 33 víctimas mortales
 - 2.568 personas heridas
- **Objetivo/criterio de evolución:** el PIMSIT persigue una reducción progresiva de la siniestralidad vial en la isla, especialmente en los corredores de mayor intensidad de tráfico y en los tramos con mayor concentración de accidentes y zonas urbanas. A efectos de seguimiento del Plan, se propone como referencia:
 - **Horizonte 2035:** reducción de, al menos, un 10% en el número total de accidentes con víctimas y de un 20% en el número de víctimas mortales y heridos graves respecto a la línea base.
 - **Horizonte 2045:** reducción de, al menos, un 20% en el número total de accidentes con víctimas y de un 30% en el número de víctimas mortales y heridos graves respecto a la línea base.

Este indicador deberá interpretarse conjuntamente con la IMD en la red principal, la velocidad media de circulación, el reparto modal de los desplazamientos y la implantación de medidas de seguridad vial en los corredores críticos, ya que su evolución depende no solo del volumen de tráfico, sino también de las condiciones de circulación, la velocidad efectiva y la mejora del sistema de movilidad en su conjunto.

- **Periodicidad:** seguimiento anual, con posibilidad de explotación semestral en corredores o ámbitos críticos cuando la disponibilidad de información lo permita.

7.6.4 Indicadores de implementación del Plan

Grado de ejecución de las actuaciones previstas

- **Unidad de medida:** porcentaje de actuaciones ejecutadas o en curso sobre el total de actuaciones previstas en el PIMSIT (%). De forma complementaria, podrá expresarse también en número absoluto de actuaciones según su estado de desarrollo.
- **Fuente/cálculo:** seguimiento interno del PIMSIT a partir de la información aportada por las administraciones y entidades responsables de la ejecución de las actuaciones, así como de los instrumentos de programación, financiación, licitación, proyecto y obra que acrediten su grado de avance. El indicador se calculará sobre el conjunto de actuaciones previstas en el Plan, distinguiendo, cuando resulte oportuno, entre tipologías de actuación, horizontes temporales o administraciones competentes.
- **Línea base:** en el momento de aprobación del Plan, el grado de ejecución de las actuaciones previstas será 0%, sin perjuicio de que determinadas intervenciones puedan encontrarse ya iniciadas o parcialmente desarrolladas por otras vías administrativas. En ese caso, podrá establecerse una situación

inicial ajustada que identifique las actuaciones ya ejecutadas, en curso o programadas en el momento de inicio del seguimiento.

- **Objetivo/criterio de evolución:** este indicador permite valorar el nivel de implantación efectiva del PIMSIT y el avance real de sus medidas. Su objetivo es medir la progresión efectiva de las actuaciones dentro del proceso de desarrollo del Plan. A efectos de seguimiento, se propone clasificar las actuaciones en los siguientes estados:
 - No iniciada
 - Iniciada
 - En ejecución
 - Finalizada

Como criterio general de evolución:

- **Horizonte 2035:** al menos el 70% de las actuaciones deben encontrarse iniciadas, en ejecución o finalizadas, y al menos el 30% deberán estar finalizadas.
- **Horizonte 2045:** al menos el 90% de las actuaciones deberán encontrarse iniciadas, en ejecución o finalizadas, y al menos el 70% deberán estar finalizadas.
- **Periodicidad:** seguimiento anual, coincidente con las revisiones periódicas del Plan y con actualización específica cuando se produzcan hitos relevantes de programación, licitación, ejecución o puesta en servicio de las actuaciones.

Evolución de la inversión asociada al PIMSIT

- **Unidad de medida:** euros/año y porcentaje de inversión ejecutada sobre la inversión prevista (%). De forma complementaria, podrá expresarse también como inversión acumulada por horizonte temporal.
- **Fuente/cálculo:** seguimiento económico del PIMSIT a partir de la información presupuestaria, contable y de ejecución aportada por las administraciones y entidades responsables de las actuaciones del Plan. El indicador se calculará sobre la inversión realmente comprometida o ejecutada en relación con la programación económica prevista para cada horizonte.
- **Línea base:** en el momento de aprobación del Plan, la línea base será la inversión efectivamente materializada o comprometida hasta esa fecha, así como la programación económica inicial del PIMSIT por horizontes temporales. En consecuencia, la línea base deberá expresarse preferentemente mediante:
 - Inversión acumulada ejecutada (€)
 - Inversión anual comprometida (€ / año)
 - % de inversión ejecutada sobre la inversión prevista
- **Objetivo / criterio de evolución:** este indicador permite valorar la capacidad real de implementación del PIMSIT desde la perspectiva económica, comprobando si el desarrollo del Plan viene acompañado de un esfuerzo inversor suficiente y sostenido en el tiempo. Su objetivo no es únicamente medir el volumen absoluto de inversión, sino su grado de correspondencia con la programación prevista y con el avance efectivo de las actuaciones. **Como referencia para la evaluación del Plan, se establecen los siguientes objetivos:**
 - **Horizonte 2035:** alcanzar, al menos, el 70% de la inversión prevista para el primer horizonte del Plan.
 - **Horizonte 2045:** alcanzar, al menos, el 90% de la inversión prevista acumulada para el conjunto del Plan.

Este indicador deberá interpretarse conjuntamente con el grado de ejecución de las actuaciones previstas, ya que una elevada inversión movilizada no implica por sí sola un avance efectivo del Plan si no se traduce en actuaciones realmente iniciadas, en ejecución o finalizadas. Del mismo modo, su análisis deberá ponerse en relación con los indicadores de resultado del sistema, a fin de comprobar la correspondencia entre esfuerzo inversor y mejora efectiva de la movilidad insular.

- **Periodicidad:** seguimiento anual, coincidente con las revisiones periódicas del Plan y con actualización específica cuando se produzcan hitos relevantes de programación presupuestaria o ejecución económica.

8 Propuesta de priorización de medidas

Tal y como se ha desarrollado a lo largo de este Documento, el PIMSIT engloba un total de NOVENTA Y DOS Propuestas de Actuación de tal manera que en cada una de las fichas se incluye un espacio para la valoración de la correspondiente actuación (ver Apartado 6).

En este apartado se desarrolla con mayor detalle la metodología establecida para la priorización de dichas medidas. En concreto, se han analizado los siguientes aspectos:

- Consecución de los Objetivos
- Evaluación de los impactos
- Evaluación de los riesgos
- Evaluación de la viabilidad de ejecución

A continuación, se desarrollan los criterios tenidos en cuenta en cada uno de los aspectos anteriores.

8.1 Consecución de objetivos

Los Objetivos Generales del PIMIST, ya detallados en el presente documento, se resumen a continuación:

- Alcanzar una configuración del **sistema multimodal de transporte de viajeros de Tenerife que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida del espacio social, económico, y comercial de Tenerife**. Se realizará la adecuada gestión y fomento del transporte público adecuando la oferta a la demanda; promoviendo la modernización de los servicios de guaguas interurbanas y urbanas y de los modos tranviarios, y eventualmente, de los modos ferroviarios.
- Promover, en la medida de lo posible, una **reducción** (número y longitud de recorrido) **de los viajes** (o etapas del viaje) **motorizados en vehículo privado no profesionales**.
- **Conseguir una mayor participación del transporte público en la movilidad motorizada**, para aumentar el porcentaje de viajes en transporte público, del actual casi 6,0% (viajes totales de telefonía en 2021) a un porcentaje que supere el 20% en 2035.
- Asegurar que las demandas de movilidad de la población sean bien atendidas mediante:
 - La **mejora de la calidad y duración de los viajes** facilitando y equilibrando las condiciones de accesibilidad de todas las personas a las redes y sistemas de transporte.
 - La **reducción del consumo de recursos** y de la generación de los costes externos y medioambientales por causa de la movilidad, mediante el fomento terminante de los modos públicos colectivos, modos activos de transporte, movilidad eléctrica y la disuasión del uso del vehículo privado.
 - El impulso de la **integración operacional de los sistemas públicos de transporte**, hasta lograr su percepción como sistema único de transporte.

Para la evaluación de la consecución de los objetivos anteriores, cada Objetivo se valora del 1 al 10 según se considere que con la implantación de la actuación se cumplen menos o más dichos objetivos. La valoración total de los objetivos se obtiene con la media de las valoraciones anteriores y resultan los valores detallados en la siguiente tabla.

Tabla 35 Objetivos Generales de las Propuestas de Actuación

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	OBJETIVOS GENERALES				
				Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración FINAL OBJETIVOS (máx. 10 p)
GMDI	A-1	Desarrollo de plataformas de Car-sharing	GMDI-A-1	7,00	7,00	2,00	5,00	5,25
	A-2	Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas	GMDI-A-2	7,00	9,00	2,00	2,00	5,00
	A-3	Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad	GMDI-A-3	8,00	0,00	7,00	9,00	6,00
	A-4	Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)	GMDI-A-4	9,00	8,00	9,00	9,00	8,75
	A-5	Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM)	GMDI-A-5	7,00	3,00	3,00	3,00	4,00
	A-6	Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico	GMDI-A-6	6,00	0,00	4,00	9,00	4,75
	A-7	Fomento de Startups y Proyectos de innovación en movilidad	GMDI-A-7	3,00	3,00	3,00	2,00	2,75
	A-8	Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT)	GMDI-A-8	8,00	0,00	4,00	9,00	5,25
	A-9	Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal	GMDI-A-9	6,00	3,00	2,00	8,00	4,75
CRVP	A-1	Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares	CRVP-A-1	6,00	7,00	7,00	7,00	6,75
	A-2	Plan de Desincentivación de la Motorización y Renovación de Vehículos Antiguos	CRVP-A-2	7,00	9,00	9,00	9,00	8,50
	A-3	Plan de restricción de circulación en días de alta contaminación	CRVP-A-3	5,00	9,00	8,00	6,00	7,00
	A-4	Monitoreo y Control de la Velocidad mediante Sistemas Automatizados	CRVP-A-4	4,00	2,00	3,00	7,00	4,00
	A-5	Peajes urbanos y tarifas por congestión	CRVP-A-5	6,00	8,00	8,00	5,00	6,75
	A-6	Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles	CRVP-A-6	4,00	8,00	1,00	6,00	4,75
	A-7	Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones	CRVP-A-7	9,00	10,00	10,00	7,00	9,00
	A-8	Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda	CRVP-A-8	8,00	10,00	10,00	8,00	9,00
	A-9	Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos	CRVP-A-9	7,00	7,00	7,00	8,00	7,25
MPTC	A-1	Plan de Concienciación para el uso del transporte público	MPTC-A-1	7,00	8,00	8,00	4,00	6,75
	A-2	Mejora de las paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal)	MPTC-A-2	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00
	A-3	Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de transporte público	MPTC-A-3	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
	A-4	Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria Inteligente del Transporte Público tras la bonificación del 100%	MPTC-A-4	9,00	8,00	8,00	8,00	8,25
	A-5	Renovación de Flotas de operadores hacia Vehículos Más Sostenibles	MPTC-A-5	7,00	5,00	7,00	8,00	6,75
	A-6	Reducción de Costes de operación (combustible) y de Mantenimiento de la flota	MPTC-A-6	4,00	4,00	5,00	5,00	4,50
	A-7	Reducción de la Siniestralidad en el servicio de guaguas	MPTC-A-7	8,00	5,00	8,00	8,00	7,25
	A-8	Reestructuración de la Compañía TITSA	MPTC-A-8	8,00	3,00	3,00	7,00	5,25
	A-9	Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife	MPTC-A-9	8,00	10,00	10,00	9,00	9,25
	A-10	Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-10	6,00	6,00	6,00	8,00	6,50
	A-11	Gestión de Autorizaciones de Larga Duración en el Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-11	6,00	4,00	5,00	5,00	5,00
	A-12	Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife	MPTC-A-12	8,00	8,00	8,00	9,00	8,25
	A-13	Reordenación de la red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana	MPTC-A-13	9,00	10,00	9,00	9,00	9,25
	A-14	Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi	MPTC-A-14	8,00	7,00	9,00	10,00	8,50
PMA	A-1	Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa	PMA-A-1	8,00	9,00	9,00	8,00	8,50
	A-2	Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peditales	PMA-A-2	9,00	7,00	7,00	8,00	7,75
	A-3	Promoción del Turismo Activo (Cicloturismo) a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa	PMA-A-3	6,00	5,00	5,00	5,00	5,25

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	OBJETIVOS GENERALES				
				Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración FINAL OBJETIVOS (máx. 10 p)
	A-4	Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos	PMA-A-4	10,00	10,00	9,00	10,00	9,75
	A-5	Mejora de los recorridos peatonales preferentes	PMA-A-5	8,00	10,00	7,00	8,00	8,25
	A-6	Implantación de carriles bici en zonas urbanas	PMA-A-6	9,00	10,00	8,00	9,00	9,00
	A-7	Fomento de medidas de calmadro del tráfico en centros urbanos	PMA-A-7	9,00	9,00	7,00	9,00	8,50
	A-8	Sistemas de alquiler público de bicicletas	PMA-A-8	6,00	5,00	5,00	6,00	5,50
IIS	A-1	Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión	IIS-A-1	9,00	7,00	9,00	8,00	8,25
	A-2	Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas	IIS-A-2	10,00	8,00	10,00	10,00	9,50
	A-3	Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas	IIS-A-3	10,00	9,00	9,00	10,00	9,50
	A-4	Reorganización, ampliación y modernización de talleres y cocheras de TITSA	IIS-A-4	8,00	6,00	7,00	7,00	7,00
	A-5	Evolución del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) hacia un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público	IIS-A-5	8,00	7,00	9,00	10,00	8,50
	A-6	Carril BUS-VAO ITS en la TF-5	IIS-A-6	10,00	9,00	10,00	9,00	9,50
	A-7	Carril BUS-VAO ITS en la TF-1	IIS-A-7	10,00	9,00	10,00	9,00	9,50
	A-8	Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte	IIS-A-8	10,00	10,00	10,00	8,00	9,50
	A-9	Ampliación Línea 2 hasta La Gallega (Fases I y II)	IIS-A-9	10,00	10,00	10,00	8,00	9,50
	A-10	Tren del Sur: Santa Cruz - Adeje	IIS-A-10	10,00	10,00	10,00	8,00	9,50
IV	A-1	Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava	IV-A-1	8,00	7,00	6,00	8,00	7,25
	A-2	Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro	IV-A-2	8,00	7,00	7,00	8,00	7,50
	A-3	Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas	IV-A-3	8,00	7,00	7,00	8,00	7,50
	A-4	Variante Aeropuerto Tenerife Norte	IV-A-4	2,00	2,00	1,00	8,00	3,25
	A-5	Circunvalación Oeste (Vía Exterior)	IV-A-5	2,00	2,00	1,00	8,00	3,25
	A-6	Soterramiento TF-1 en Adeje	IV-A-6	2,00	2,00	1,00	8,00	3,25
	A-7	Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)	IV-A-7	2,00	2,00	1,00	8,00	3,25
	A-8	Anillo Insular: La Guancha - Icod de los Vinos	IV-A-8	2,00	2,00	1,00	8,00	3,25
	A-9	Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha	IV-A-9	2,00	2,00	1,00	8,00	3,25
	A-10	Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)	IV-A-10	2,00	2,00	1,00	8,00	3,25
	A-11	Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos - El Mojón	IV-A-11	2,00	2,00	5,00	9,00	4,50
	A-12	Mejora del acceso al Puerto de Santa Cruz y conexión con la Vía Litoral	IV-A-12	2,00	2,00	5,00	9,00	4,50
TM	A-1	Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos	TM-A-1	10,00	0,00	0,00	10,00	5,00
	A-2	Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga	TM-A-2	7,00	0,00	10,00	6,00	5,75
	A-3	Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías	TM-A-3	7,00	1,00	5,00	5,00	4,50
	A-4	Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad	TM-A-4	6,00	5,00	8,00	9,00	7,00
	A-5	Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles	TM-A-5	8,00	0,00	9,00	5,00	5,50
	A-6	Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes	TM-A-6	8,00	0,00	9,00	7,00	6,00
	A-7	Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística	TM-A-7	8,00	4,00	8,00	8,00	7,00
	A-8	Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes	TM-A-8	7,00	4,00	8,00	9,00	7,00
	A-9	Incentivos para la Adopción de Tecnologías y Nuevas Soluciones Logísticas	TM-A-9	3,00	3,00	2,00	5,00	3,25
	A-10	Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas	TM-A-10	8,00	3,00	6,00	8,00	6,25

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	OBJETIVOS GENERALES				
				Sistema Multimodal de transportes: Visión unitaria, integrada y compartida (máx. 10 p)	Reducción de los viajes motorizados en vehículo privado no profesionales (máx. 10 p)	Mayor participación del transporte público y/o no contaminante en la movilidad motorizada (máx. 10 p)	Demandas de movilidad bien atendidas (máx. 10 p)	Valoración FINAL OBJETIVOS (máx. 10 p)
ME	A-1	Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)	ME-A-1	5,00	2,00	7,00	4,00	4,50
	A-2	Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos (Públicos y Privados)	ME-A-2	5,00	2,00	2,00	8,00	4,25
	A-3	Despliegue de Hidrogeneras y Promoción del Hidrógeno Verde	ME-A-3	5,00	2,00	9,00	0,00	4,00
	A-4	Instalación de Infraestructuras de Recarga en Viviendas y Áreas Residenciales	ME-A-4	2,00	0,00	9,00	2,00	3,25
	A-5	Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías	ME-A-5	3,00	0,00	9,00	0,00	3,00
	A-6	Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica	ME-A-6	1,00	0,00	7,00	2,00	2,50
	A-7	Desarrollo de un Plan de Gestión de Residuos y Reciclaje de Baterías de Vehículos Eléctricos	ME-A-7	0,00	0,00	4,00	0,00	1,00
	A-8	Implantación de zonas de Recarga por inducción	ME-A-8	4,00	2,00	7,00	4,00	4,25
RPF	A-1	Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife	RPF-A-1	10,00	9,00	10,00	10,00	9,75
	A-2	Oficina de Gestión del PIMSIT (Oficina de movilidad)	RPF-A-2	8,00	7,00	7,00	9,00	7,75
	A-3	Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)	RPF-A-3	8,00	9,00	10,00	7,00	8,50
	A-4	Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes	RPF-A-4	8,00	9,00	9,00	8,00	8,50
	A-5	Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible	RPF-A-5	7,00	7,00	7,00	5,00	6,50
	A-6	Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros	RPF-A-6	9,00	10,00	10,00	9,00	9,50
	A-7	Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible	RPF-A-7	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
	A-8	Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife	RPF-A-8	9,00	6,00	6,00	5,00	6,50
	A-9	Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO)	RPF-A-9	8,00	8,00	8,00	10,00	8,50
	A-10	Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad	RPF-A-10	4,00	3,00	3,00	2,00	3,00
	A-11	Reforma del marco jurídico y promoción del Transporte a la demanda	RPF-A-11	10,00	9,00	9,00	10,00	9,50
	A-12	Reforma Normativa y Ordenanza Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife	RPF-A-12	7,00	7,00	7,00	6,00	6,75

Fuente: Elaboración propia

8.2 Evaluación de impactos

En esta ocasión, se analizan los resultados previstos desde el punto de vista de los:

- Beneficios e impactos sociales
- Beneficios e impactos de género
- Beneficios e impactos ambientales
- Otros beneficios y/o oportunidades

Esta valoración de los impactos resulta de incluir, para cada actuación y tipo de impacto/beneficio, el total de beneficios identificados a partir de los siguientes:

Tabla 36 Listado de Beneficios e impactos considerados

	BENEFICIOS E IMPACTOS SOCIALES	BENEFICIOS E IMPACTOS DE GÉNERO	BENEFICIOS E IMPACTOS AMBIENTALES	OTROS BENEFICIOS / OPORTUNIDADES
1	Seguridad y menor número de accidentes	No tener que modificar recorridos por encontrar dificultades de accesibilidad y/o seguridad	Reducción de la contaminación ambiental	Mejoras en los servicios de transporte público y en las condiciones de accesibilidad
2	Ahorros económicos	Aumento de la percepción de seguridad vial	Ciudades y áreas verdes y más bellas	Mejor gestión con un menor coste y una mayor eficiencia
3	Mejora en hábitos saludables	Aumento de la percepción de seguridad en los espacios públicos y en los modos de transporte	Disminución considerable del ruido	Impulso de áreas céntricas sin presencia abusiva de coches
4	Descenso del estrés y la ansiedad	Tenerife como isla pionera en tener en cuenta el enfoque de género en materia de movilidad	Disminución de la dependencia a los vehículos de combustión fósil	Acceso a mayores posibilidades de financiación
5	Movilidad eficiente al alcance de todo tipo de personas	Instaurar mecanismos de gestión para la incorporación del enfoque de género	Conducción más eficiente	Mayor conciencia de la gestión del tiempo
6	Mejora en la comunicación social	Identificar áreas problemáticas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros	Reducción del tiempo de los viajes y de los atascos, congestión y ruido	Promover y fomentar el uso de transporte público como modo de desplazamiento urbano e interurbano
7	Favorecer las relaciones sociales	Modelo a seguir para las nuevas generaciones en	Reducción de la obstrucción e intrusión	Posibilidad de racionalizar el uso del

	BENEFICIOS E IMPACTOS SOCIALES	BENEFICIOS E IMPACTOS DE GÉNERO	BENEFICIOS E IMPACTOS AMBIENTALES	OTROS BENEFICIOS / OPORTUNIDADES
8		cuanto a movilidad sostenible por su carácter catalizador de la movilidad del futuro	visual de los vehículos en equipamientos básicos y cascos urbanos	vehículo privado a través de intervenciones que hagan más atractiva y segura la movilidad activa
	Mejorar la seguridad vial y la convivencia pacífica entre todos los usuarios de la vía	Impulso de la implicación de la mujer en los procesos participativos sobre movilidad insular	Replicabilidad de las actuaciones en materia medioambiental a otros ámbitos	Coadyuva en una planificación urbanística municipal orientada al transporte
9	Fomentar la participación ciudadana	Permite cuantificar y visibilizar los patrones de movilidad de las mujeres	Reducción de las vibraciones ocasionadas por el paso de vehículos	Mejora la imagen de la isla y especialmente de cara a su atractivo turístico
10	Democratización del uso público del espacio urbano y los transportes	Garantizar la seguridad y accesibilidad en el transporte público	Conciencia a la población sobre el cambio climático	Barreras infraestructurales resueltas

Fuente: Elaboración propia

Con lo anterior, finalmente resulta la siguiente valoración tras el análisis de los impactos de cada una de las actuaciones incluidas en los nueve Programas de Actuación.

Tabla 37 Beneficios e impactos de las Propuestas de Actuación

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	BENEFICIOS E IMPACTOS				VALORACIÓN FINAL IMPACTOS (máx. 10 p)
				Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	
GMDI	A-1	Desarrollo de plataformas de Car-sharing	GMDI-A-1	7,00	9,00	8,00	5,00	7,25
	A-2	Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas	GMDI-A-2	7,00	9,00	7,00	5,00	7,00
	A-3	Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad	GMDI-A-3	7,00	2,00	9,00	7,00	6,25
	A-4	Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)	GMDI-A-4	10,00	8,00	9,00	9,00	9,00
	A-5	Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM)	GMDI-A-5	4,00	5,00	5,00	2,00	4,00
	A-6	Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico	GMDI-A-6	7,00	3,00	8,00	6,00	6,00
	A-7	Fomento de Startups y Proyectos de innovación en movilidad	GMDI-A-7	6,00	3,00	1,00	6,00	4,00
	A-8	Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT)	GMDI-A-8	7,00	3,00	8,00	6,00	6,00
	A-9	Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal	GMDI-A-9	6,00	4,00	4,00	5,00	4,75
CRVP	A-1	Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares	CRVP-A-1	5,00	1,00	9,00	8,00	5,75
	A-2	Plan de Desincentivación de la Motorización y Renovación de Vehículos Antiguos	CRVP-A-2	7,00	1,00	8,00	8,00	6,00
	A-3	Plan de restricción de circulación en días de alta contaminación	CRVP-A-3	4,00	1,00	7,00	8,00	5,00
	A-4	Monitoreo y Control de la Velocidad mediante Sistemas Automatizados	CRVP-A-4	4,00	2,00	4,00	5,00	3,75
	A-5	Peajes urbanos y tarifas por congestión	CRVP-A-5	6,00	6,00	7,00	6,00	6,25
	A-6	Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles	CRVP-A-6	7,00	4,00	9,00	3,00	5,75
	A-7	Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones	CRVP-A-7	5,00	5,00	7,00	8,00	6,25
	A-8	Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda	CRVP-A-8	7,00	4,00	10,00	8,00	7,25
	A-9	Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos	CRVP-A-9	9,00	7,00	9,00	8,00	8,25
MPTC	A-1	Plan de Concienciación para el uso del transporte público	MPTC-A-1	2,00	0,00	7,00	3,00	3,00
	A-2	Mejora de las paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal)	MPTC-A-2	7,00	7,00	6,00	7,00	6,75
	A-3	Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de transporte público	MPTC-A-3	7,00	6,00	7,00	8,00	7,00
	A-4	Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria Inteligente del Transporte Público tras la bonificación del 100%	MPTC-A-4	7,00	4,00	2,00	6,00	4,75
	A-5	Renovación de Flotas de operadores hacia Vehículos Más Sostenibles	MPTC-A-5	3,00	3,00	8,00	6,00	5,00
	A-6	Reducción de Costes de operación (combustible) y de Mantenimiento de la flota	MPTC-A-6	4,00	0,00	7,00	4,00	3,75
	A-7	Reducción de la Siniestralidad en el servicio de guaguas	MPTC-A-7	7,00	4,00	5,00	5,00	5,25
	A-8	Reestructuración de la Compañía TITSA	MPTC-A-8	1,00	1,00	0,00	4,00	1,50
	A-9	Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife	MPTC-A-9	8,00	3,00	6,00	8,00	6,25
	A-10	Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-10	1,00	0,00	8,00	6,00	3,75
	A-11	Gestión de Autorizaciones de Larga Duración en el Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-11	1,00	0,00	8,00	6,00	3,75
	A-12	Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife	MPTC-A-12	7,00	7,00	7,00	5,00	6,50
	A-13	Reordenación de la red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana	MPTC-A-13	8,00	8,00	9,00	8,00	8,25
	A-14	Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi	MPTC-A-14	9,00	9,00	8,00	5,00	7,75
PMA	A-1	Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa	PMA-A-1	9,00	8,00	3,00	7,00	6,75
	A-2	Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peonales	PMA-A-2	8,00	6,00	8,00	8,00	7,50
	A-3	Promoción del Turismo Activo (Cicloturismo) a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa	PMA-A-3	4,00	4,00	7,00	6,00	5,25
	A-4	Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos	PMA-A-4	9,00	3,00	6,00	7,00	6,25

				BENEFICIOS E IMPACTOS				
PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	VALORACIÓN FINAL IMPACTOS (máx. 10 p)
	A-5	Mejora de los recorridos peatonales preferentes	PMA-A-5	9,00	7,00	8,00	8,00	8,00
	A-6	Implantación de carriles bici en zonas urbanas	PMA-A-6	7,00	8,00	10,00	8,00	8,25
	A-7	Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos	PMA-A-7	8,00	6,00	10,00	7,00	7,75
	A-8	Sistemas de alquiler público de bicicletas	PMA-A-8	7,00	7,00	9,00	9,00	8,00
IIS	A-1	Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión	IIS-A-1	8,00	6,00	9,00	9,00	8,00
	A-2	Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas	IIS-A-2	7,00	7,00	9,00	8,00	7,75
	A-3	Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas	IIS-A-3	8,00	7,00	6,00	9,00	7,50
	A-4	Reorganización, ampliación y modernización de talleres y cocheras de TITSA	IIS-A-4	3,00	0,00	7,00	4,00	3,50
	A-5	Evolución del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) hacia un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público	IIS-A-5	4,00	3,00	4,00	5,00	4,00
	A-6	Carril BUS-VAO ITS en la TF-5	IIS-A-6	10,00	7,00	9,00	7,00	8,25
	A-7	Carril BUS-VAO ITS en la TF-1	IIS-A-7	10,00	7,00	9,00	7,00	8,25
	A-8	Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte	IIS-A-8	8,00	4,00	8,00	9,00	7,25
	A-9	Ampliación Línea 2 hasta La Gallega (Fases I y II)	IIS-A-9	8,00	4,00	8,00	9,00	7,25
	A-10	Tren del Sur: Santa Cruz - Adeje	IIS-A-10	8,00	4,00	8,00	8,00	7,00
IV	A-1	Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava	IV-A-1	7,00	1,00	6,00	6,00	5,00
	A-2	Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro	IV-A-2	7,00	1,00	6,00	6,00	5,00
	A-3	Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas	IV-A-3	7,00	1,00	6,00	6,00	5,00
	A-4	Variante Aeropuerto Tenerife Norte	IV-A-4	6,00	0,00	6,00	3,00	3,75
	A-5	Circunvalación Oeste (Vía Exterior)	IV-A-5	6,00	0,00	6,00	3,00	3,75
	A-6	Soterramiento TF-1 en Adeje	IV-A-6	6,00	0,00	7,00	3,00	4,00
	A-7	Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)	IV-A-7	6,00	0,00	3,00	2,00	2,75
	A-8	Anillo Insular: La Guancha - Icod de los Vinos	IV-A-8	6,00	0,00	3,00	2,00	2,75
	A-9	Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha	IV-A-9	6,00	0,00	3,00	2,00	2,75
	A-10	Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)	IV-A-10	6,00	0,00	3,00	2,00	2,75
	A-11	Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos - El Mojón	IV-A-11	6,00	4,00	6,00	2,00	4,50
	A-12	Mejora del acceso al Puerto De Santa Cruz y conexión con la Vía Litoral	IV-A-12	6,00	4,00	6,00	2,00	4,50
TM	A-1	Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos	TM-A-1	9,00	3,00	9,00	7,00	7,00
	A-2	Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga	TM-A-2	8,00	5,00	10,00	6,00	7,25
	A-3	Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías	TM-A-3	6,00	1,00	8,00	6,00	5,25
	A-4	Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad	TM-A-4	9,00	6,00	10,00	8,00	8,25
	A-5	Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles	TM-A-5	2,00	0,00	9,00	5,00	4,00
	A-6	Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes	TM-A-6	7,00	2,00	9,00	8,00	6,50
	A-7	Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística	TM-A-7	5,00	0,00	10,00	6,00	5,25
	A-8	Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes	TM-A-8	7,00	3,00	9,00	6,00	6,25
	A-9	Incentivos para la Adopción de Tecnologías y Nuevas Soluciones Logísticas	TM-A-9	4,00	1,00	7,00	5,00	4,25
	A-10	Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas	TM-A-10	2,00	3,00	3,00	3,00	2,75
ME	A-1	Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)	ME-A-1	1,00	0,00	8,00	1,00	2,50
	A-2	Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos (Públicos y Privados)	ME-A-2	3,00	2,00	7,00	1,00	3,25
	A-3	Despliegue de Hidrogeneras y Promoción del Hidrógeno Verde	ME-A-3	2,00	0,00	8,00	3,00	3,25

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	BENEFICIOS E IMPACTOS				VALORACIÓN FINAL IMPACTOS (máx. 10 p)
				Beneficios e Impactos Sociales (máx. 10 p)	Beneficios e impactos de género (máx. 10 p)	Beneficios e Impactos Ambientales (máx. 10 p)	Otros Beneficios/Oportunidades (máx. 10 p)	
	A-4	Instalación de Infraestructuras de Recarga en Viviendas y Áreas Residenciales	ME-A-4	3,00	0,00	8,00	1,00	3,00
	A-5	Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías	ME-A-5	2,00	0,00	7,00	2,00	2,75
	A-6	Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica	ME-A-6	2,00	1,00	6,00	0,00	2,25
	A-7	Desarrollo de un Plan de Gestión de Residuos y Reciclaje de Baterías de Vehículos Eléctricos	ME-A-7	1,00	0,00	7,00	3,00	2,75
	A-8	Implantación de zonas de Recarga por inducción	ME-A-8	2,00	5,00	7,00	3,00	4,25
RPF	A-1	Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife	RPF-A-1	5,00	10,00	10,00	10,00	8,75
	A-2	Oficina de Gestión del PIMSIT (Oficina de movilidad)	RPF-A-2	4,00	2,00	10,00	10,00	6,50
	A-3	Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)	RPF-A-3	7,00	6,00	9,00	8,00	7,50
	A-4	Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes	RPF-A-4	9,00	9,00	10,00	8,00	9,00
	A-5	Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible	RPF-A-5	7,00	6,00	6,00	5,00	6,00
	A-6	Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros	RPF-A-6	8,00	8,00	9,00	9,00	8,50
	A-7	Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible	RPF-A-7	7,00	8,00	7,00	8,00	7,50
	A-8	Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife	RPF-A-8	4,00	6,00	7,00	5,00	5,50
	A-9	Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO)	RPF-A-9	9,00	5,00	10,00	8,00	8,00
	A-10	Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad	RPF-A-10	4,00	3,00	10,00	2,00	4,75
	A-11	Reforma del marco jurídico y promoción del Transporte a la demanda	RPF-A-11	10,00	10,00	8,00	9,00	9,25
	A-12	Reforma Normativa y Ordenanza Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife	RPF-A-12	6,00	5,00	4,00	3,00	4,50

Fuente: Elaboración propia

8.3 Evaluación de los riesgos

Una de las variables a tener en cuenta para la evaluación de las propuestas es el Análisis de Riesgos, siendo los Riesgos detectados los siguientes:

Tabla 38 Riesgos identificados

Nº de Riesgo	Riesgo
1	Incapacidad de gestión y liderazgo del proyecto
2	Oposición/rechazo de interesados
3	Equipo de proyecto escaso
4	Retrasos en la ejecución
5	Falta de recursos financieros

Fuente: Elaboración propia

Para su evaluación, a cada una de las propuestas se le asigna un valor entre 0 y 10 según se considere que la actuación genere cada riesgo. La valoración total del riesgo resulta de afectar a cada puntuación anterior por los siguientes pesos.

Tabla 39 Factores asignados a los riesgos identificados

Nº de Riesgo	Riesgo	Peso - Impacto	
1	Incapacidad de gestión y liderazgo del proyecto	4	Alto
2	Oposición/rechazo de interesados	5	Muy alto
3	Equipo de proyecto escaso	3	Medio
4	Retrasos en la ejecución	2	Bajo
5	Falta de recursos financieros	4	Alto

Fuente: Elaboración propia

En la tabla anterior se observa cómo el riesgo de que haya una oposición/rechazo de los interesados tiene un impacto muy alto (peso 5), mientras que el que se produzca un retraso en la ejecución de la medida tiene un impacto bajo (peso 2). Con esos factores, para conseguir una puntuación máxima de 10 puntos, el valor total obtenido para el riesgo se divide entre 18 (suma de los impactos). Finalmente resultan los siguientes valores tras la evaluación de los riesgos en cada una de las actuaciones.

Tabla 40 Riesgos de las Propuestas de Actuación

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	RIESGOS					VALORACIÓN FINAL RIESGOS (máx. 10 p)
				Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	
GMDI	A-1	Desarrollo de plataformas de Car-sharing	GMDI-A-1	8,00	7,00	7,00	3,00	8,00	7,00
	A-2	Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas	GMDI-A-2	8,00	7,00	7,00	3,00	8,00	7,00
	A-3	Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad	GMDI-A-3	5,00	5,00	7,00	3,00	8,00	5,78
	A-4	Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)	GMDI-A-4	6,00	2,00	7,00	6,00	0,00	3,72
	A-5	Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM)	GMDI-A-5	4,00	4,00	7,00	7,00	8,00	5,72
	A-6	Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico	GMDI-A-6	5,00	2,00	3,00	7,00	7,00	4,50
	A-7	Fomento de Startups y Proyectos de innovación en movilidad	GMDI-A-7	7,00	2,00	6,00	2,00	7,00	4,89
	A-8	Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT)	GMDI-A-8	5,00	2,00	4,00	7,00	7,00	4,67
	A-9	Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal	GMDI-A-9	8,00	8,00	8,00	5,00	8,00	7,67
CRVP	A-1	Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares	CRVP-A-1	4,00	5,00	5,00	5,00	5,00	4,78
	A-2	Plan de Desincentivación de la Motorización y Renovación de Vehículos Antiguos	CRVP-A-2	9,00	8,00	6,00	5,00	9,00	7,78
	A-3	Plan de restricción de circulación en días de alta contaminación	CRVP-A-3	9,00	8,00	6,00	7,00	9,00	8,00
	A-4	Monitoreo y Control de la Velocidad mediante Sistemas Automatizados	CRVP-A-4	2,00	2,00	2,00	5,00	0,00	1,89
	A-5	Peajes urbanos y tarifas por congestión	CRVP-A-5	3,00	10,00	2,00	7,00	2,00	5,00
	A-6	Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles	CRVP-A-6	9,00	4,00	7,00	8,00	7,00	6,72
	A-7	Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones	CRVP-A-7	8,00	8,00	7,00	8,00	3,00	6,72
	A-8	Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda	CRVP-A-8	8,00	8,00	7,00	4,00	3,00	6,28
	A-9	Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos	CRVP-A-9	7,00	4,00	7,00	8,00	7,00	6,28
MPTC	A-1	Plan de Concienciación para el uso del transporte público	MPTC-A-1	2,00	1,00	3,00	3,00	4,00	2,44
	A-2	Mejora de las paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal)	MPTC-A-2	4,00	1,00	4,00	6,00	6,00	3,83
	A-3	Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de transporte público	MPTC-A-3	7,00	8,00	7,00	7,00	8,00	7,50
	A-4	Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria Inteligente del Transporte Público tras la bonificación del 100%	MPTC-A-4	8,00	8,00	3,00	7,00	2,00	5,72
	A-5	Renovación de Flotas de operadores hacia Vehículos Más Sostenibles	MPTC-A-5	4,00	2,00	2,00	7,00	10,00	4,78
	A-6	Reducción de Costes de operación (combustible) y de Mantenimiento de la flota	MPTC-A-6	3,00	2,00	2,00	6,00	9,00	4,22
	A-7	Reducción de la Siniestralidad en el servicio de guaguas	MPTC-A-7	4,00	5,00	7,00	6,00	9,00	6,11
	A-8	Reestructuración de la Compañía TITSA	MPTC-A-8	9,00	10,00	5,00	7,00	6,00	7,72
	A-9	Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife	MPTC-A-9	7,00	8,00	5,00	6,00	8,00	7,06
	A-10	Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-10	8,00	10,00	7,00	8,00	2,00	7,06
	A-11	Gestión de Autorizaciones de Larga Duración en el Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-11	9,00	10,00	7,00	8,00	9,00	8,83
	A-12	Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife	MPTC-A-12	8,00	8,00	6,00	5,00	6,00	6,89
	A-13	Reordenación de la red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana	MPTC-A-13	8,00	7,00	6,00	8,00	8,00	7,39
	A-14	Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi	MPTC-A-14	8,00	9,00	9,00	4,00	5,00	7,33
PMA	A-1	Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa	PMA-A-1	9,00	1,00	8,00	6,00	4,00	5,17
	A-2	Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peonales	PMA-A-2	6,00	6,00	6,00	7,00	7,00	6,33
	A-3	Promoción del Turismo Activo (Cicloturismo) a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa	PMA-A-3	6,00	2,00	5,00	3,00	8,00	4,83
	A-4	Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos	PMA-A-4	9,00	4,00	8,00	7,00	7,00	6,78

PROGRAMA	ACTUACIÓN			RIESGOS					VALORACIÓN FINAL RIESGOS (máx. 10 p)
				Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	
	A-5	Mejora de los recorridos peatonales preferentes	PMA-A-5	6,00	1,00	4,00	7,00	9,00	5,06
	A-6	Implantación de carriles bici en zonas urbanas	PMA-A-6	4,00	2,00	4,00	6,00	7,00	4,33
	A-7	Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos	PMA-A-7	3,00	2,00	4,00	6,00	6,00	3,89
	A-8	Sistemas de alquiler público de bicicletas	PMA-A-8	3,00	4,00	6,00	8,00	8,00	5,44
IIS	A-1	Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión	IIS-A-1	3,00	1,00	6,00	7,00	8,00	4,50
	A-2	Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas	IIS-A-2	4,00	3,00	7,00	8,00	9,00	5,78
	A-3	Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas	IIS-A-3	6,00	2,00	7,00	8,00	8,00	5,72
	A-4	Reorganización, ampliación y modernización de talleres y cocheras de TITSA	IIS-A-4	2,00	2,00	6,00	8,00	10,00	5,11
	A-5	Evolución del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) hacia un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público	IIS-A-5	6,00	9,00	7,00	6,00	9,00	7,67
	A-6	Carril BUS-VAO ITS en la TF-5	IIS-A-6	5,00	6,00	6,00	8,00	8,00	6,44
	A-7	Carril BUS-VAO ITS en la TF-1	IIS-A-7	5,00	6,00	6,00	8,00	8,00	6,44
	A-8	Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte	IIS-A-8	7,00	8,00	8,00	9,00	9,00	8,11
	A-9	Ampliación Línea 2 hasta La Gallega (Fases I y II)	IIS-A-9	6,00	8,00	8,00	9,00	9,00	7,89
	A-10	Tren del Sur: Santa Cruz - Adeje	IIS-A-10	9,00	8,00	8,00	10,00	10,00	8,89
IV	A-1	Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava	IV-A-1	7,00	6,00	5,00	8,00	7,00	6,50
	A-2	Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro	IV-A-2	7,00	6,00	6,00	8,00	8,00	6,89
	A-3	Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas	IV-A-3	7,00	6,00	5,00	8,00	8,00	6,72
	A-4	Variante Aeropuerto Tenerife Norte	IV-A-4	5,00	7,00	7,00	8,00	8,00	6,89
	A-5	Circunvalación Oeste (Vía Exterior)	IV-A-5	5,00	7,00	7,00	8,00	8,00	6,89
	A-6	Soterramiento TF-1 en Adeje	IV-A-6	5,00	7,00	7,00	8,00	8,00	6,89
	A-7	Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)	IV-A-7	5,00	5,00	5,00	8,00	8,00	6,00
	A-8	Anillo Insular: La Guancha - Icod de los Vinos	IV-A-8	5,00	7,00	7,00	8,00	8,00	6,89
	A-9	Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha	IV-A-9	5,00	8,00	5,00	8,00	8,00	6,83
	A-10	Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)	IV-A-10	5,00	5,00	5,00	8,00	8,00	6,00
	A-11	Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos - El Mojón	IV-A-11	5,00	7,00	7,00	8,00	8,00	6,89
	A-12	Mejora del acceso al Puerto De Santa Cruz y conexión con la Vía Litoral	IV-A-12	5,00	7,00	7,00	8,00	8,00	6,89
TM	A-1	Regulación y Ordenación Especifica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos	TM-A-1	8,00	6,00	4,00	8,00	6,00	6,33
	A-2	Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga	TM-A-2	8,00	8,00	5,00	7,00	6,00	6,94
	A-3	Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías	TM-A-3	4,00	5,00	6,00	6,00	5,00	5,06
	A-4	Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad	TM-A-4	8,00	6,00	8,00	3,00	7,00	6,67
	A-5	Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles	TM-A-5	9,00	6,00	9,00	6,00	7,00	7,39
	A-6	Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes	TM-A-6	8,00	7,00	7,00	5,00	6,00	6,78
	A-7	Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística	TM-A-7	8,00	4,00	7,00	6,00	5,00	5,83
	A-8	Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes	TM-A-8	7,00	7,00	7,00	4,00	2,00	5,56
	A-9	Incentivos para la Adopción de Tecnologías y Nuevas Soluciones Logísticas	TM-A-9	5,00	6,00	6,00	8,00	0,00	4,67
	A-10	Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas	TM-A-10	8,00	3,00	5,00	8,00	6,00	5,67
ME	A-1	Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)	ME-A-1	6,00	1,00	6,00	8,00	8,00	5,28
	A-2	Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos (Públicos y Privados)	ME-A-2	9,00	4,00	7,00	8,00	9,00	7,17
	A-3	Despliegue de Hidrogeneras y Promoción del Hidrógeno Verde	ME-A-3	8,00	7,00	8,00	10,00	10,00	8,39
	A-4	Instalación de Infraestructuras de Recarga en Viviendas y Áreas Residenciales	ME-A-4	8,00	5,00	6,00	7,00	9,00	6,94

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	RIESGOS					VALORACIÓN FINAL RIESGOS (máx. 10 p)
				Incapacidad de gestión (máx. 10 p)	Rechazo interesados (máx. 10 p)	Equipo Escaso (máx. 10 p)	Retraso Ejecución (máx. 10 p)	Falta financiación (máx. 10 p)	
	A-5	Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías	ME-A-5	7,00	4,00	7,00	8,00	9,00	6,72
	A-6	Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica	ME-A-6	4,00	3,00	3,00	3,00	8,00	4,33
	A-7	Desarrollo de un Plan de Gestión de Residuos y Reciclaje de Baterías de Vehículos Eléctricos	ME-A-7	4,00	5,00	6,00	6,00	7,00	5,50
	A-8	Implantación de zonas de Recarga por inducción	ME-A-8	8,00	8,00	7,00	9,00	9,00	8,17
RPF	A-1	Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife	RPF-A-1	3,00	3,00	5,00	5,00	6,00	4,22
	A-2	Oficina de Gestión del PIMSIT (Oficina de movilidad)	RPF-A-2	2,00	2,00	5,00	5,00	8,00	4,17
	A-3	Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)	RPF-A-3	2,00	7,00	3,00	3,00	6,00	4,56
	A-4	Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes	RPF-A-4	8,00	9,00	7,00	7,00	8,00	8,00
	A-5	Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible	RPF-A-5	4,00	2,00	3,00	3,00	7,00	3,83
	A-6	Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros	RPF-A-6	8,00	6,00	8,00	8,00	9,00	7,67
	A-7	Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible	RPF-A-7	7,00	8,00	7,00	8,00	5,00	6,94
	A-8	Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife	RPF-A-8	2,00	2,00	7,00	7,00	7,00	4,50
	A-9	Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO)	RPF-A-9	8,00	8,00	5,00	9,00	2,00	6,28
	A-10	Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad	RPF-A-10	7,00	7,00	7,00	4,00	3,00	5,78
	A-11	Reforma del marco jurídico y promoción del Transporte a la demanda	RPF-A-11	8,00	3,00	5,00	9,00	7,00	6,00
	A-12	Reforma Normativa y Ordenanza Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife	RPF-A-12	7,00	9,00	4,00	5,00	6,00	6,61

Fuente: Elaboración propia

8.4 Evaluación de la viabilidad

En este caso se analiza la Viabilidad de cada propuesta en términos de factibilidad técnica, económica y política.

La evaluación de la viabilidad está intrínsecamente relacionada con la Evaluación de los Riesgos (Apartado 8.3) por cuanto los riesgos detectados están relacionados con las viabilidades a estudiar.

Para su valoración, se le asigna un valor entre 1 (poca viabilidad) y 5 (alta viabilidad) siendo la valoración global un valor comprendido entre 1 y 10.

8.4.1 Viabilidad técnica

Se evalúa la viabilidad técnica para implementar la propuesta en cuestión a partir de lo siguiente:

- Capacidad técnica: Se evalúa si existe la capacidad técnica para la puesta en marcha de la propuesta
- Infraestructura existente: Se verifica si la infraestructura actual es adecuada para su implementación.
- Compatibilidad con la normativa: Hay que asegurarse de que la actuación es compatible con las regulaciones técnicas.
- Impacto ambiental: Tener en cuenta el impacto ambiental de la actuación y que cumple con la normativa ambiental.

8.4.2 Viabilidad económica

Para el análisis de la viabilidad económica o financiera, se tienen en cuenta los siguientes aspectos:

- Presupuesto: Se calcula el coste estimado, incluyendo, la inversión inicial y los costes operativos
- Fuentes de financiación: Se identifican las fuentes de financiación disponibles o potenciales
- Beneficios económicos: Se evalúan los posibles beneficios económicos que resultarían con la puesta en marcha de la propuesta (reducción de la congestión, disminución de la contaminación, ...).
- Evaluación de riesgos financieros: Se analizan los riesgos financieros potenciales, como aumentos inesperados de costes o cambios en la disponibilidad de financiación.

Con lo anterior, se determina la valoración para la viabilidad económica.

8.4.3 Viabilidad política

Finalmente, desde el punto de vista político, se considera lo siguiente:

- Apoyo político: Se determina si existe un nivel adecuado de apoyo político para la propuesta.
- Aceptación pública: Se considera la opinión pública y la aceptación de la propuesta.
- Coordinación institucional: Asegura la coordinación entre diferentes instituciones y partes interesadas que puedan estar involucradas en su implementación.
- Cumplimiento legal: Verifica que la medida cumpla con todas las leyes y regulaciones locales, regionales y nacionales.

En la siguiente tabla se detallan los valores establecidos para cada una de las actuaciones tras la evaluación de la viabilidad tanto desde el punto técnico, económica como político.

Tabla 41 Evaluación de la viabilidad de las Propuestas de Actuación

PROGRAMAS	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	EVALUACIÓN DE LA VIABILIDAD			
				Técnica (máx. 5 p)	Económica (máx. 5 p)	Política (máx. 5 p)	VALORACIÓN FINAL VIABILIDAD (máx. 10 p)
GMDI	A-1	Desarrollo de plataformas de Car-sharing	GMDI-A-1	5,00	4,00	5,00	9,33
	A-2	Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas	GMDI-A-2	5,00	4,00	5,00	9,33
	A-3	Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad	GMDI-A-3	1,00	1,00	4,00	4,00
	A-4	Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)	GMDI-A-4	4,00	3,00	4,00	7,33
	A-5	Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM)	GMDI-A-5	4,00	3,00	4,00	7,33
	A-6	Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico	GMDI-A-6	4,00	3,00	4,00	7,33
	A-7	Fomento de Startups y Proyectos de innovación en movilidad	GMDI-A-7	4,00	3,00	3,00	6,67
	A-8	Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT)	GMDI-A-8	2,00	2,00	5,00	6,00
	A-9	Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal	GMDI-A-9	4,00	4,00	3,00	7,33
CRVP	A-1	Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares	CRVP-A-1	4,00	4,00	4,00	8,00
	A-2	Plan de Desincentivación de la Motorización y Renovación de Vehículos Antiguos	CRVP-A-2	5,00	3,00	2,00	6,67
	A-3	Plan de restricción de circulación en días de alta contaminación	CRVP-A-3	3,00	3,00	2,00	5,33
	A-4	Monitoreo y Control de la Velocidad mediante Sistemas Automatizados	CRVP-A-4	5,00	4,00	4,00	8,67
	A-5	Peajes urbanos y tarifas por congestión	CRVP-A-5	4,00	4,00	2,00	6,67
	A-6	Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles	CRVP-A-6	3,00	4,00	1,00	5,33
	A-7	Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones	CRVP-A-7	4,00	5,00	3,00	8,00
	A-8	Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda	CRVP-A-8	5,00	5,00	4,00	9,33
	A-9	Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos	CRVP-A-9	3,00	4,00	4,00	7,33
MPTC	A-1	Plan de Concienciación para el uso del transporte público	MPTC-A-1	5,00	3,00	5,00	8,67
	A-2	Mejora de las paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal)	MPTC-A-2	5,00	4,00	4,00	8,67
	A-3	Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de transporte público	MPTC-A-3	4,00	3,00	4,00	7,33
	A-4	Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria Inteligente del Transporte Público tras la bonificación del 100%	MPTC-A-4	5,00	3,00	5,00	8,67
	A-5	Renovación de Flotas de operadores hacia Vehículos Más Sostenibles	MPTC-A-5	5,00	3,00	4,00	8,00
	A-6	Reducción de Costes de operación (combustible) y de Mantenimiento de la flota	MPTC-A-6	5,00	4,00	4,00	8,67
	A-7	Reducción de la Siniestralidad en el servicio de guaguas	MPTC-A-7	4,00	4,00	4,00	8,00
	A-8	Reestructuración de la Compañía TITSA	MPTC-A-8	5,00	4,00	1,00	6,67
	A-9	Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife	MPTC-A-9	4,00	3,00	5,00	8,00
	A-10	Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-10	3,00	4,00	3,00	6,67
	A-11	Gestión de Autorizaciones de Larga Duración en el Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-11	4,00	2,00	1,00	4,67
	A-12	Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife	MPTC-A-12	4,00	2,00	3,00	6,00
	A-13	Reordenación de la red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana	MPTC-A-13	4,00	4,00	4,00	8,00
	A-14	Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi	MPTC-A-14	4,00	3,00	4,00	7,33
PMA	A-1	Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa	PMA-A-1	4,00	3,00	5,00	8,00
	A-2	Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peonales	PMA-A-2	3,00	2,00	3,00	5,33
	A-3	Promoción del Turismo Activo (Cicloturismo) a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa	PMA-A-3	5,00	4,00	4,00	8,67
	A-4	Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos	PMA-A-4	3,00	2,00	3,00	5,33
	A-5	Mejora de los recorridos peatonales preferentes	PMA-A-5	5,00	3,00	5,00	8,67
	A-6	Implantación de carriles bici en zonas urbanas	PMA-A-6	4,00	4,00	5,00	8,67
	A-7	Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos	PMA-A-7	5,00	4,00	5,00	9,33
	A-8	Sistemas de alquiler público de bicicletas	PMA-A-8	5,00	3,00	5,00	8,67
IIS	A-1	Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión	IIS-A-1	4,00	4,00	5,00	8,67

				EVALUACIÓN DE LA VIABILIDAD			
PROGRAMAS	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	Técnica (máx. 5 p)	Económica (máx. 5 p)	Política (máx. 5 p)	VALORACIÓN FINAL VIABILIDAD (máx. 10 p)
	A-2	Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas	IIS-A-2	4,00	4,00	3,00	7,33
	A-3	Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas	IIS-A-3	4,00	4,00	4,00	8,00
	A-4	Reorganización, ampliación y modernización de talleres y cocheras de TITSA	IIS-A-4	4,00	2,00	3,00	6,00
	A-5	Evolución del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) hacia un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público	IIS-A-5	4,00	3,00	2,00	6,00
	A-6	Carril BUS-VAO ITS en la TF-5	IIS-A-6	4,00	4,00	4,00	8,00
	A-7	Carril BUS-VAO ITS en la TF-1	IIS-A-7	4,00	4,00	4,00	8,00
	A-8	Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte	IIS-A-8	1,00	1,00	3,00	3,33
	A-9	Ampliación Línea 2 hasta La Gallega (Fases I y II)	IIS-A-9	1,00	1,00	3,00	3,33
	A-10	Tren del Sur: Santa Cruz - Adeje	IIS-A-10	1,00	1,00	1,00	2,00
IV	A-1	Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava	IV-A-1	4,00	3,00	4,00	7,33
	A-2	Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro	IV-A-2	4,00	3,00	4,00	7,33
	A-3	Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas	IV-A-3	4,00	3,00	4,00	7,33
	A-4	Variante Aeropuerto Tenerife Norte	IV-A-4	1,00	3,00	2,00	4,00
	A-5	Circunvalación Oeste (Vía Exterior)	IV-A-5	2,00	3,00	2,00	4,67
	A-6	Soterramiento TF-1 en Adeje	IV-A-6	3,00	3,00	5,00	7,33
	A-7	Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)	IV-A-7	2,00	2,00	2,00	4,00
	A-8	Anillo Insular: La Guancha - Icod de los Vinos	IV-A-8	3,00	3,00	3,00	6,00
	A-9	Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha	IV-A-9	1,00	3,00	2,00	4,00
	A-10	Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)	IV-A-10	2,00	3,00	3,00	5,33
	A-11	Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos - El Mojón	IV-A-11	4,00	3,00	5,00	8,00
	A-12	Mejora del acceso al Puerto de Santa Cruz y su conexión con la Vía Litoral	IV-A-12	4,00	3,00	5,00	8,00
TM	A-1	Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos	TM-A-1	4,00	4,00	3,00	7,33
	A-2	Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga	TM-A-2	3,00	4,00	4,00	7,33
	A-3	Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías	TM-A-3	4,00	4,00	4,00	8,00
	A-4	Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad	TM-A-4	4,00	4,00	3,00	7,33
	A-5	Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles	TM-A-5	3,00	4,00	4,00	7,33
	A-6	Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes	TM-A-6	4,00	4,00	4,00	8,00
	A-7	Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística	TM-A-7	4,00	3,00	2,00	6,00
	A-8	Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes	TM-A-8	4,00	5,00	4,00	8,67
	A-9	Incentivos para la Adopción de Tecnologías y Nuevas Soluciones Logísticas	TM-A-9	3,00	4,00	4,00	7,33
	A-10	Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas	TM-A-10	4,00	5,00	4,00	8,67
ME	A-1	Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)	ME-A-1	4,00	2,00	4,00	6,67
	A-2	Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos (Públicos y Privados)	ME-A-2	3,00	2,00	3,00	5,33
	A-3	Despliegue de Hidrogeneras y Promoción del Hidrógeno Verde	ME-A-3	3,00	1,00	4,00	5,33
	A-4	Instalación de Infraestructuras de Recarga en Viviendas y Áreas Residenciales	ME-A-4	1,00	3,00	2,00	4,00
	A-5	Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías	ME-A-5	3,00	2,00	4,00	6,00
	A-6	Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica	ME-A-6	5,00	2,00	2,00	6,00
	A-7	Desarrollo de un Plan de Gestión de Residuos y Reciclaje de Baterías de Vehículos Eléctricos	ME-A-7	3,00	2,00	2,00	4,67
	A-8	Implantación de zonas de Recarga por inducción	ME-A-8	1,00	2,00	4,00	4,67
RPF	A-1	Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife	RPF-A-1	5,00	3,00	3,00	7,33
	A-2	Oficina de Gestión del PIMSIT (Oficina de movilidad)	RPF-A-2	5,00	5,00	5,00	10,00
	A-3	Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)	RPF-A-3	4,00	5,00	3,00	8,00

PROGRAMAS	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	EVALUACIÓN DE LA VIABILIDAD			
				Técnica (máx. 5 p)	Económica (máx. 5 p)	Política (máx. 5 p)	VALORACIÓN FINAL VIABILIDAD (máx. 10 p)
	A-4	Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes	RPF-A-4	5,00	3,00	5,00	8,67
	A-5	Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible	RPF-A-5	5,00	4,00	5,00	9,33
	A-6	Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros	RPF-A-6	5,00	4,00	3,00	8,00
	A-7	Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible	RPF-A-7	4,00	4,00	3,00	7,33
	A-8	Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife	RPF-A-8	4,00	4,00	5,00	8,67
	A-9	Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO)	RPF-A-9	4,00	5,00	4,00	8,67
	A-10	Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad	RPF-A-10	4,00	4,00	4,00	8,00
	A-11	Reforma del marco jurídico y promoción del Transporte a la demanda	RPF-A-11	3,00	3,00	4,00	6,67
	A-12	Reforma Normativa y Ordenanza Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife	RPF-A-12	4,00	4,00	3,00	7,33

Fuente: Elaboración propia

8.5 Propuesta de priorización

Una vez evaluadas las actuaciones según los criterios anteriores, se procede a identificar aquellas medidas que, en función de la valoración global obtenida, resulten mejor clasificadas. Para ello, a cada uno de los criterios se le asigna un peso igual a la unidad (1), a excepción del criterio de la valoración de los riesgos que, al tener éste un significado negativo (cuanto menor riesgo mejor resulta la actuación), se le asigna un valor de -1.

Por lo tanto, la Valoración Total que se utiliza para la priorización de las actuaciones se calcula a partir de la siguiente formulación:

ΣCi Vci * Pci

donde:

- Vci: Valoración del criterio i
- Pci: Peso del criterio i

Con la valoración total resultante, se establece una propuesta de prioridad o jerarquía:

- Prioridad según el PROGRAMA: Para cada Programa de Actuación (un total de 9) las actuaciones se priorizan desde el valor 1 (actuación prioritaria del Programa) hasta el valor X³ (última actuación del Programa)

Adicionalmente, en el Anexo 2 del presente Tomo se adjuntan unos gráficos de burbujas (cada burbuja (actuación) se escala según el presupuesto estimado) que también sirven para la evaluación de las actuaciones. En los gráficos las actuaciones se agrupan por Programa de Actuación. En particular, se han generado las siguientes combinaciones de criterios:

- Valoración de los **Riesgos frente a la Consecución de los Objetivos Generales** según los Costes: Las actuaciones mejor posicionadas serán aquellas con un menor riesgo y mayor consecución de los objetivos generales del PIMSIT.
- Valoración de los **Impactos frente la Viabilidad** según los Costes: Las actuaciones mejor posicionadas serán aquellas con mayor impacto y mayor viabilidad.
- Valoración de los **Impactos frente a los Riesgos** según los Costes: Las actuaciones mejor posicionadas serán aquellas con mayor impacto y menor riesgo.

Una vez valoradas cada una de las NOVENTA Y DOS actuaciones para cada uno de los criterios y, calculado la valoración global, a continuación, se adjunta una tabla con la propuesta de priorización de las actuaciones, indicando, por un lado, la prioridad según el Programa de Actuación⁴. Una vez indicado la jerarquía resultante por programa de cada actuación, se adjunta una segunda tabla con esta jerarquía ordenada según la prioridad.

³ Para cada Programa hay un número diferente de actuaciones:

- Programa IIS → 10 actuaciones
- Programa IV→ 11 actuaciones
- Programa MPTC → 14 actuaciones
- Programa CRVP → 9 actuaciones
- Programa PMA→ 8 actuaciones

- Programa GMDI→ 9 actuaciones
- Programa TM → 10 actuaciones
- Programa ME → 8 actuaciones
- Programa RPF → 12 actuaciones

⁴ Para el conjunto de actuaciones de cada Programa, se ha establecido una jerarquía temática por colores: de más verde (actuación con una jerarquía prioritaria) a más blanco (actuación con una jerarquía menos importante dentro del Programa de Actuación)

Tabla 42 Propuesta de priorización de las actuaciones

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	Presupuesto (€)	Valoración Riesgos (máx. 10 p)	Valoración Impactos/Beneficios (máx. 10 p)	Valoración Viabilidad (máx. 10 p)	Valoración Consecución Objetivos (máx. 10 p)	VALORACIÓN TOTAL CRITERIOS	JERARQUÍA POR PROGRAMA
GMDI	A-1	Desarrollo de plataformas de Car-sharing	GMDI-A-1	4,40	7,00	7,25	9,33	5,25	14,83	2
	A-2	Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas	GMDI-A-2	1,65	7,00	7,00	9,33	5,00	14,33	3
	A-3	Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad	GMDI-A-3	2,10	5,78	6,25	4,00	6,00	10,47	6
	A-4	Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)	GMDI-A-4	4,80	3,72	9,00	7,33	8,75	21,36	1
	A-5	Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM)	GMDI-A-5	2,20	5,72	4,00	7,33	4,00	9,61	7
	A-6	Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico	GMDI-A-6	3,50	4,50	6,00	7,33	4,75	13,58	4
	A-7	Fomento de Startups y Proyectos de innovación en movilidad	GMDI-A-7	11,00	4,89	4,00	6,67	2,75	8,53	9
	A-8	Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT)	GMDI-A-8	11,80	4,67	6,00	6,00	5,25	12,58	5
	A-9	Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal	GMDI-A-9	2,80	7,67	4,75	7,33	4,75	9,17	8
CRVP	A-1	Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares	CRVP-A-1	5,10	4,78	5,75	8,00	6,75	15,72	4
	A-2	Plan de Desincentivación de la Motorización y Renovación de Vehículos Antiguos	CRVP-A-2	16,00	7,78	6,00	6,67	8,50	13,39	7
	A-3	Plan de restricción de circulación en días de alta contaminación	CRVP-A-3	1,20	8,00	5,00	5,33	7,00	9,33	8
	A-4	Monitoreo y Control de la Velocidad mediante Sistemas Automatizados	CRVP-A-4	5,40	1,89	3,75	8,67	4,00	14,53	6
	A-5	Peajes urbanos y tarifas por congestión	CRVP-A-5	10,00	5,00	6,25	6,67	6,75	14,67	5
	A-6	Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles	CRVP-A-6	2,80	6,72	5,75	5,33	4,75	9,11	9
	A-7	Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones	CRVP-A-7	6,00	6,72	6,25	8,00	9,00	16,53	3
	A-8	Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda	CRVP-A-8	1,10	6,28	7,25	9,33	9,00	19,31	1
	A-9	Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos	CRVP-A-9	14,40	6,28	8,25	7,33	7,25	16,56	2
MPTC	A-1	Plan de Concienciación para el uso del transporte público	MPTC-A-1	0,50	2,44	3,00	8,67	6,75	15,97	5
	A-2	Mejora de las paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal)	MPTC-A-2	26,00	3,83	6,75	8,67	6,00	17,58	2
	A-3	Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de transporte público	MPTC-A-3	410,00	7,50	7,00	7,33	9,00	15,83	7
	A-4	Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria Inteligente del Transporte Público tras la bonificación del 100%	MPTC-A-4	0,35	5,72	4,75	8,67	8,25	15,94	6
	A-5	Renovación de Flotas de operadores hacia Vehículos Más Sostenibles	MPTC-A-5	90,00	4,78	5,00	8,00	6,75	14,97	8
	A-6	Reducción de Costes de operación (combustible) y de Mantenimiento de la flota	MPTC-A-6	7,70	4,22	3,75	8,67	4,50	12,69	11
	A-7	Reducción de la Siniestralidad en el servicio de guaguas	MPTC-A-7	7,15	6,11	5,25	8,00	7,25	14,39	9
	A-8	Reestructuración de la Compañía TITSA	MPTC-A-8	6,50	7,72	1,50	6,67	5,25	5,69	13
	A-9	Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife	MPTC-A-9	85,00	7,06	6,25	8,00	9,25	16,44	3
	A-10	Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-10	3,60	7,06	3,75	6,67	6,50	9,86	12
	A-11	Gestión de Autorizaciones de Larga Duración en el Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-11	9,40	8,83	3,75	4,67	5,00	4,58	14
	A-12	Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife	MPTC-A-12	8,40	6,89	6,50	6,00	8,25	13,86	10
	A-13	Reordenación de la red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana	MPTC-A-13	140,00	7,39	8,25	8,00	9,25	18,11	1
	A-14	Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi	MPTC-A-14	0,70	7,33	7,75	7,33	8,50	16,25	4
PMA	A-1	Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa	PMA-A-1	3,00	5,17	6,75	8,00	8,50	18,08	4
	A-2	Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peonales	PMA-A-2	31,00	6,33	7,50	5,33	7,75	14,25	8
	A-3	Promoción del Turismo Activo (Cicloturismo) a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa	PMA-A-3	7,50	4,83	5,25	8,67	5,25	14,33	7
	A-4	Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos	PMA-A-4	10,00	6,78	6,25	5,33	9,75	14,56	6
	A-5	Mejora de los recorridos peatonales preferentes	PMA-A-5	13,00	5,06	8,00	8,67	8,25	19,86	3
	A-6	Implantación de carriles bici en zonas urbanas	PMA-A-6	9,25	4,33	8,25	8,67	9,00	21,58	2
	A-7	Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos	PMA-A-7	13,00	3,89	7,75	9,33	8,50	21,69	1
	A-8	Sistemas de alquiler público de bicicletas	PMA-A-8	8,00	5,44	8,00	8,67	5,50	16,72	5

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	Presupuesto (€)	Valoración Riesgos (máx. 10 p)	Valoración Impactos/Beneficios (máx. 10 p)	Valoración Viabilidad (máx. 10 p)	Valoración Consecución Objetivos (máx. 10 p)	VALORACIÓN TOTAL CRITERIOS	JERARQUÍA POR PROGRAMA
IIS	A-1	Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión	IIS-A-1	14,00	4,50	8,00	8,67	8,25	20,42	1
	A-2	Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas	IIS-A-2	121,30	5,78	7,75	7,33	9,50	18,81	5
	A-3	Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas	IIS-A-3	10,00	5,72	7,50	8,00	9,50	19,28	4
	A-4	Reorganización, ampliación y modernización de talleres y cocheras de TITSA	IIS-A-4	52,00	5,11	3,50	6,00	7,00	11,39	8
	A-5	Evolución del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) hacia un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público	IIS-A-5	9,00	7,67	4,00	6,00	8,50	10,83	9
	A-6	Carril BUS-VAO ITS en la TF-5	IIS-A-6	110,00	6,44	8,25	8,00	9,50	19,31	3
	A-7	Carril BUS-VAO ITS en la TF-1	IIS-A-7	123,00	6,44	8,25	8,00	9,50	19,31	3
	A-8	Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte	IIS-A-8	150,00	8,11	7,25	3,33	9,50	11,97	7
	A-9	Ampliación Línea 2 hasta La Gallega (Fases I y II)	IIS-A-9	90,00	7,89	7,25	3,33	9,50	12,19	6
	A-10	Tren del Sur: Santa Cruz - Adeje	IIS-A-10	913,13	8,89	7,00	2,00	9,50	9,61	10
IV	A-1	Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava	IV-A-1	320,00	6,50	5,00	7,33	7,25	13,08	2
	A-2	Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro	IV-A-2	105,00	6,89	5,00	7,33	7,50	12,94	3
	A-3	Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas	IV-A-3	275,00	6,72	5,00	7,33	7,50	13,11	1
	A-4	Variante Aeropuerto Tenerife Norte	IV-A-4	573,00	6,89	3,75	4,00	3,25	4,11	10
	A-5	Circunvalación Oeste (Vía Exterior)	IV-A-5	200,00	6,89	3,75	4,67	3,25	4,78	9
	A-6	Soterramiento TF-1 en Adeje	IV-A-6	90,42	6,89	4,00	7,33	3,25	7,69	6
	A-7	Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)	IV-A-7	113,00	6,00	2,75	4,00	3,25	4,00	11
	A-8	Anillo Insular: La Guancha - Icod de los Vinos	IV-A-8	175,00	6,89	2,75	6,00	3,25	5,11	8
	A-9	Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha	IV-A-9	319,00	6,83	2,75	4,00	3,25	3,17	12
	A-10	Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)	IV-A-10	75,00	6,00	2,75	5,33	3,25	5,33	7
	A-11	Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos - El Mojón	IV-A-11	15,00	6,89	4,50	8,00	4,50	10,11	5
	A-12	Mejora del acceso al Puerto de Santa Cruz y su conexión con la Vía Litoral	IV-A-12	15,00	6,89	4,50	8,00	4,50	10,11	5
TM	A-1	Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos	TM-A-1	4,50	6,33	7,00	7,33	5,00	13,00	5
	A-2	Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga	TM-A-2	10,00	6,94	7,25	7,33	5,75	13,39	4
	A-3	Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías	TM-A-3	5,60	5,06	5,25	8,00	4,50	12,69	6
	A-4	Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad	TM-A-4	2,00	6,67	8,25	7,33	7,00	15,92	2
	A-5	Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles	TM-A-5	10,00	7,39	4,00	7,33	5,50	9,44	10
	A-6	Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes	TM-A-6	4,80	6,78	6,50	8,00	6,00	13,72	3
	A-7	Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística	TM-A-7	2,00	5,83	5,25	6,00	7,00	12,42	7
	A-8	Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes	TM-A-8	3,00	5,56	6,25	8,67	7,00	16,36	1
	A-9	Incentivos para la Adopción de Tecnologías y Nuevas Soluciones Logísticas	TM-A-9	6,00	4,67	4,25	7,33	3,25	10,17	9
	A-10	Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas	TM-A-10	1,65	5,67	2,75	8,67	6,25	12,00	8
ME	A-1	Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)	ME-A-1	30,00	5,28	2,50	6,67	4,50	8,39	1
	A-2	Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos (Públicos y Privados)	ME-A-2	30,00	7,17	3,25	5,33	4,25	5,67	3
	A-3	Despliegue de Hidrogeneras y Promoción del Hidrógeno Verde	ME-A-3	35,00	8,39	3,25	5,33	4,00	4,19	6
	A-4	Instalación de Infraestructuras de Recarga en Viviendas y Áreas Residenciales	ME-A-4	11,00	6,94	3,00	4,00	3,25	3,31	7
	A-5	Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías	ME-A-5	15,00	6,72	2,75	6,00	3,00	5,03	4
	A-6	Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica	ME-A-6	1,10	4,33	2,25	6,00	2,50	6,42	2
	A-7	Desarrollo de un Plan de Gestión de Residuos y Reciclaje de Baterías de Vehículos Eléctricos	ME-A-7	5,80	5,50	2,75	4,67	1,00	2,92	8
	A-8	Implantación de zonas de Recarga por inducción	ME-A-8	2,30	8,17	4,25	4,67	4,25	5,00	5

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	Presupuesto (€)	Valoración Riesgos (máx. 10 p)	Valoración Impactos/Beneficios (máx. 10 p)	Valoración Viabilidad (máx. 10 p)	Valoración Consecución Objetivos (máx. 10 p)	VALORACIÓN TOTAL CRITERIOS	JERARQUÍA POR PROGRAMA
RPF	A-1	Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife	RPF-A-1	12,80	4,22	8,75	7,33	9,75	21,61	1
	A-2	Oficina de Gestión del PIMSIT (Oficina de movilidad)	RPF-A-2	4,00	4,17	6,50	10,00	7,75	20,08	2
	A-3	Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)	RPF-A-3	2,50	4,56	7,50	8,00	8,50	19,44	3
	A-4	Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes	RPF-A-4	5,80	8,00	9,00	8,67	8,50	18,17	7
	A-5	Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible	RPF-A-5	5,50	3,83	6,00	9,33	6,50	18,00	8
	A-6	Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros	RPF-A-6	7,80	7,67	8,50	8,00	9,50	18,33	6
	A-7	Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible	RPF-A-7	0,50	6,94	7,50	7,33	9,00	16,89	9
	A-8	Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife	RPF-A-8	1,90	4,50	5,50	8,67	6,50	16,17	10
	A-9	Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO)	RPF-A-9	2,20	6,28	8,00	8,67	8,50	18,89	5
	A-10	Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad	RPF-A-10	3,15	5,78	4,75	8,00	3,00	9,97	12
	A-11	Reforma del marco jurídico y promoción del Transporte a la demanda	RPF-A-11	3,55	6,00	9,25	6,67	9,50	19,42	4
	A-12	Reforma Normativa y Ordenanza Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife	RPF-A-12	4,00	6,61	4,50	7,33	6,75	11,97	11

Fuente: Elaboración propia

Tabla 43 Propuesta de priorización de las actuaciones ordenadas por programa

PROGRAMA	ACTUACIÓN		JERARQUÍA POR PROGRAMA
GMDI	A-4	Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico	1
	A-1	Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)	2
	A-2	Desarrollo de plataformas de Car-sharing	3
	A-6	Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad	4
	A-8	Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal	5
	A-3	Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas	6
	A-5	Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT)	7
	A-9	Fomento de Startups y Proyectos de innovación en movilidad	8
	A-7	Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM)	9
	A-8	Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda	1
	A-9	Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos	2
	A-7	Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones	3
	A-1	Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares	4
	A-5	Peajes urbanos y tarifas por congestión	5
	A-4	Monitoreo y Control de la Velocidad mediante Sistemas Automatizados	6
	A-2	Plan de Desincentivación de la Motorización y Renovación de Vehículos Antiguos	7
	A-3	Plan de restricción de circulación en días de alta contaminación	8
	A-6	Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles	9
	A-6	Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles	9
MPTC	A-13	Reordenación de la red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana	1
	A-2	Mejora de las paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal)	2
	A-9	Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife	3
	A-14	Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi	4
	A-1	Plan de Concienciación para el uso del transporte público	5
	A-4	Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria Inteligente del Transporte Público tras la bonificación del 100%	6
	A-3	Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de transporte público	7
	A-5	Renovación de Flotas de operadores hacia Vehículos Más Sostenibles	8
	A-7	Reducción de la Siniestralidad en el servicio de guaguas	9
	A-12	Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife	10
	A-6	Reducción de Costes de operación (combustible) y de Mantenimiento de la flota	11
	A-10	Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC	12
	A-8	Reestructuración de la Compañía TITSA	13
	A-11	Gestión de Autorizaciones de Larga Duración en el Sector del Taxi y VTC	14
	A-7	Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos	1
	A-6	Implantación de carriles bici en zonas urbanas	2
	A-5	Mejora de los recorridos peatonales preferentes	3
	A-1	Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa	4
	A-8	Sistemas de alquiler público de bicicletas	5
	A-4	Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos	6
	A-3	Promoción del Turismo Activo (Cicloturismo) a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa	7
	A-2	Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peonales	8
PMA	A-1	Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión	1
	A-6	Carril BUS-VAO ITS en la TF-5	3
	A-7	Carril BUS-VAO ITS en la TF-1	3
	A-3	Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas	4
IIS	A-1	Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión	1
	A-6	Carril BUS-VAO ITS en la TF-5	3
	A-7	Carril BUS-VAO ITS en la TF-1	3
	A-3	Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas	4

PROGRAMA	ACTUACIÓN		JERARQUÍA POR PROGRAMA
	A-2	Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas	5
	A-9	Ampliación Línea 2 hasta La Gallega (Fases I y II)	6
	A-8	Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte	7
	A-4	Reorganización, ampliación y modernización de talleres y cocheras de TITSA	8
	A-5	Evolución del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) hacia un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público	9
	A-10	Tren del Sur: Santa Cruz - Adeje	10
IV	A-3	Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas	1
	A-1	Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava	2
	A-2	Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro	3
	A-11	Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos - El Mojón	5
	A-12	Mejora del acceso al Puerto de Santa Cruz y su conexión con la Vía Litoral	5
	A-6	Soterramiento TF-1 en Adeje	6
	A-10	Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)	7
	A-8	Anillo Insular: La Guancha - Icod de los Vinos	8
	A-5	Circunvalación Oeste (Vía Exterior)	9
	A-4	Variante Aeropuerto Tenerife Norte	10
	A-7	Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)	11
	A-9	Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha	12
	A-8	Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes	1
	A-4	Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad	2
	A-6	Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes	3
	A-2	Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga	4
	A-1	Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos	5
	A-3	Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías	6
	A-7	Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística	7
	A-10	Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas	8
TM	A-9	Incentivos para la Adopción de Tecnologías y Nuevas Soluciones Logísticas	9
	A-5	Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles	10
ME	A-1	Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)	1
	A-6	Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica	2
	A-2	Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos (Públicos y Privados)	3
	A-5	Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías	4
	A-8	Implantación de zonas de Recarga por inducción	5
	A-3	Despliegue de Hidrogeneras y Promoción del Hidrógeno Verde	6
	A-4	Instalación de Infraestructuras de Recarga en Viviendas y Áreas Residenciales	7
	A-7	Desarrollo de un Plan de Gestión de Residuos y Reciclaje de Baterías de Vehículos Eléctricos	8
RPF	A-1	Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife	1
	A-2	Oficina de Gestión del PIMSIT (Oficina de movilidad)	2
	A-3	Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)	3
	A-11	Reforma del marco jurídico y promoción del Transporte a la demanda	4
	A-9	Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO)	5
	A-6	Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros	6
	A-4	Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes	7

PROGRAMA	ACTUACIÓN		JERARQUÍA POR PROGRAMA
	A-5	Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible	8
	A-7	Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible	9
	A-8	Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife	10
	A-12	Reforma Normativa y Ordenanza Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife	11
	A-10	Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad	12

Fuente: Elaboración propia

A modo de resumen, en la tabla que sigue se identifica para cada Programa de Actuación la medida que alcanza la primera posición en la valoración global.

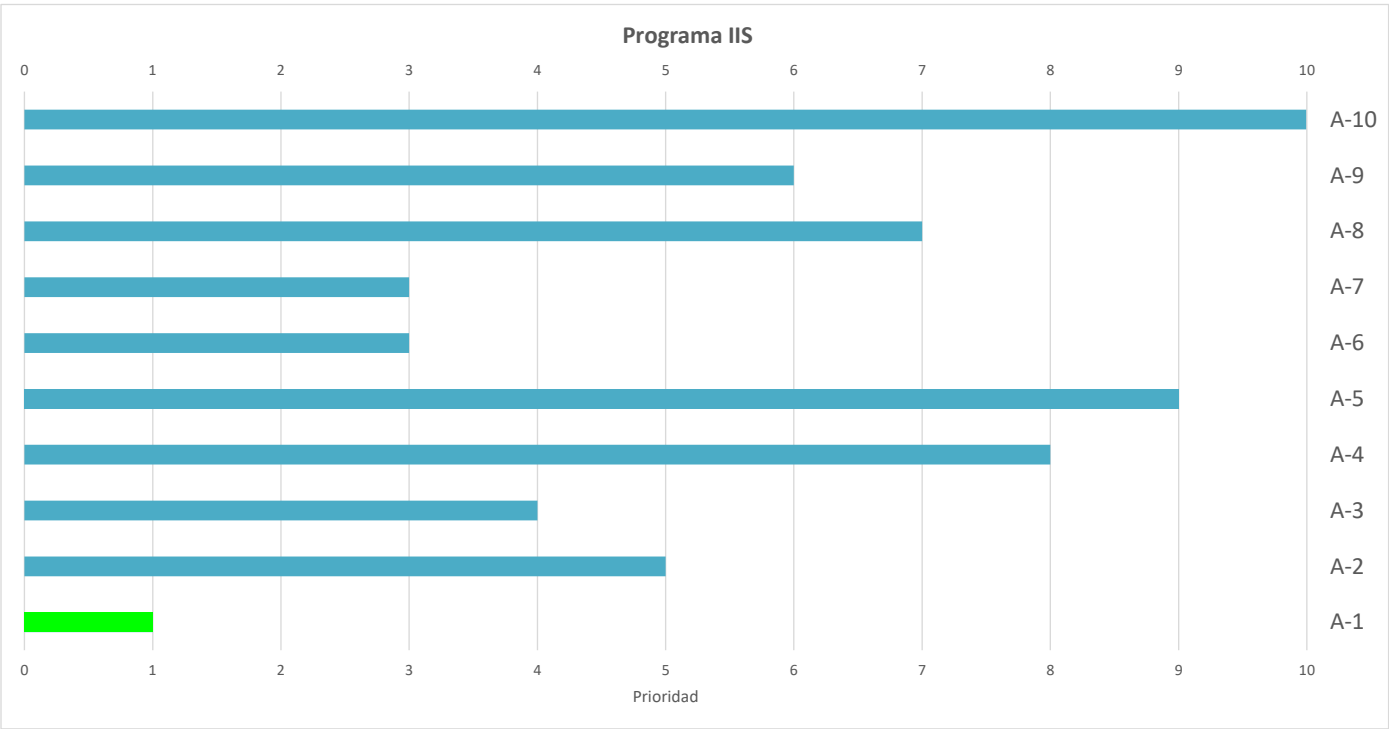
Tabla 44 Medida prioritaria para cada Programa de Actuación

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN
IIS	A-1	Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión	IIS-A-1
IV	A-3	Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas	IV-A-3
MPTC	A-13	Reordenación de las red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana	MPTC-A-13
CRVP	A-8	Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda	CRVP-A-8
PMA	A-7	Fomento de medidas de calmadro del tráfico en centros urbanos	PMA-A-7
GMDI	A-4	Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)	GMDI-A-4
TM	A-8	Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes	TM-A-8
ME	A-1	Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)	ME-A-1
RPF	A-1	Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife	RPF-A-1

Fuente: Elaboración propia

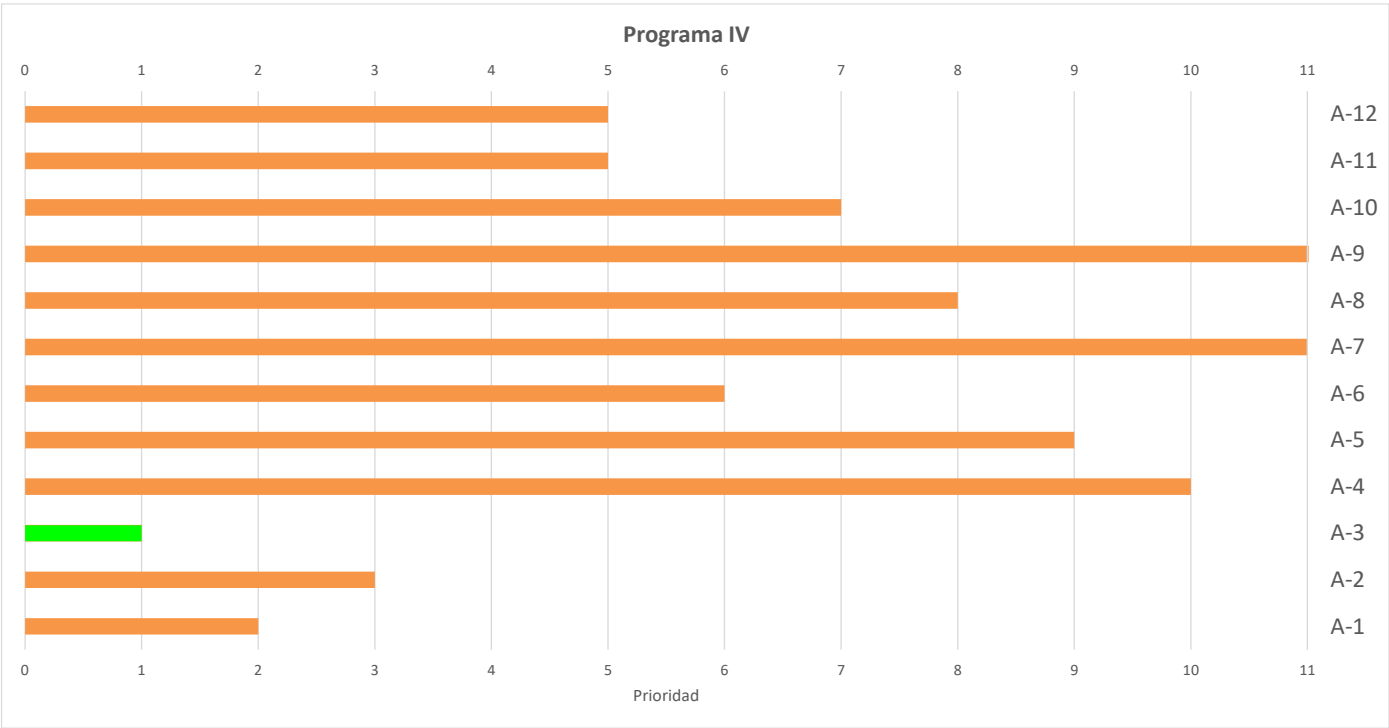
Mientras, en los siguientes gráficos se representan las posiciones alcanzadas en la jerarquía según el Programa de Actuación. Para cada uno de los programas se representa mediante una barra horizontal de color verde fluorescente la actuación que alcanza la primera posición.

Gráfico 18 Priorización de actuaciones del Programa IIS



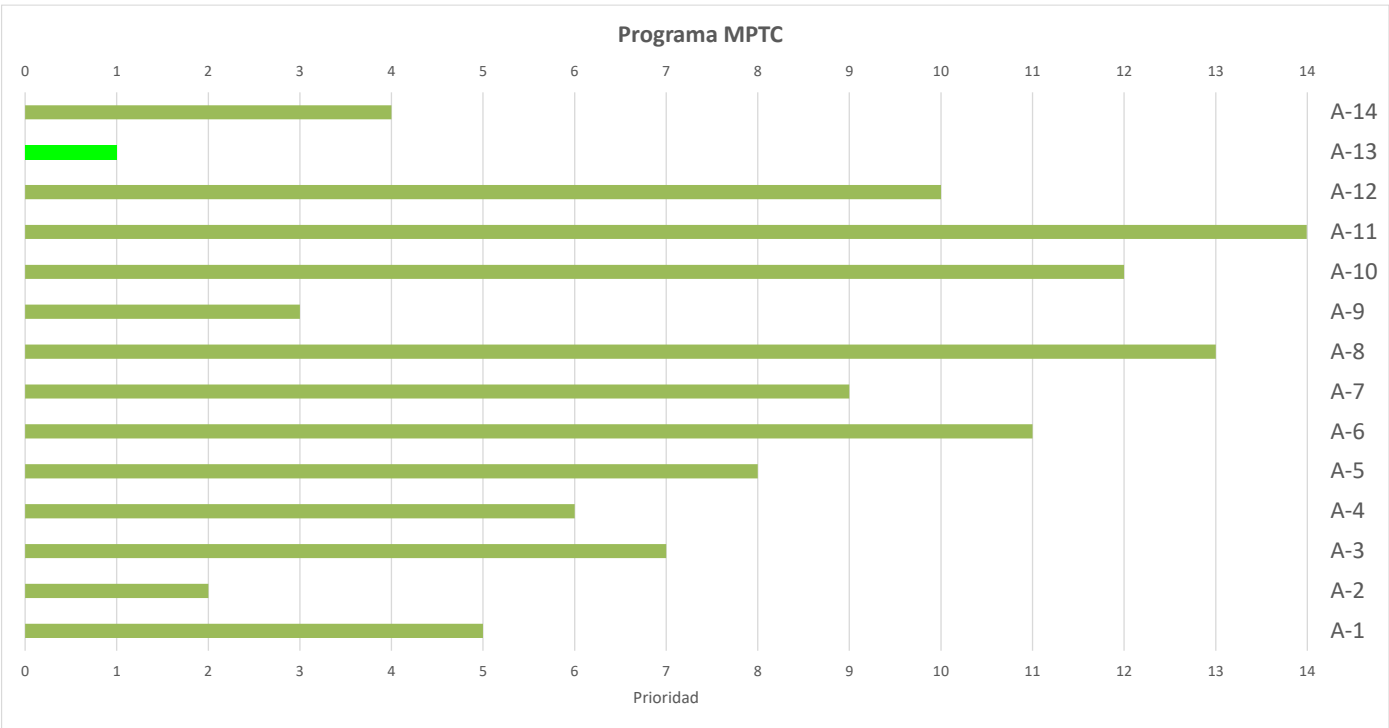
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 19 Priorización de actuaciones del Programa IV



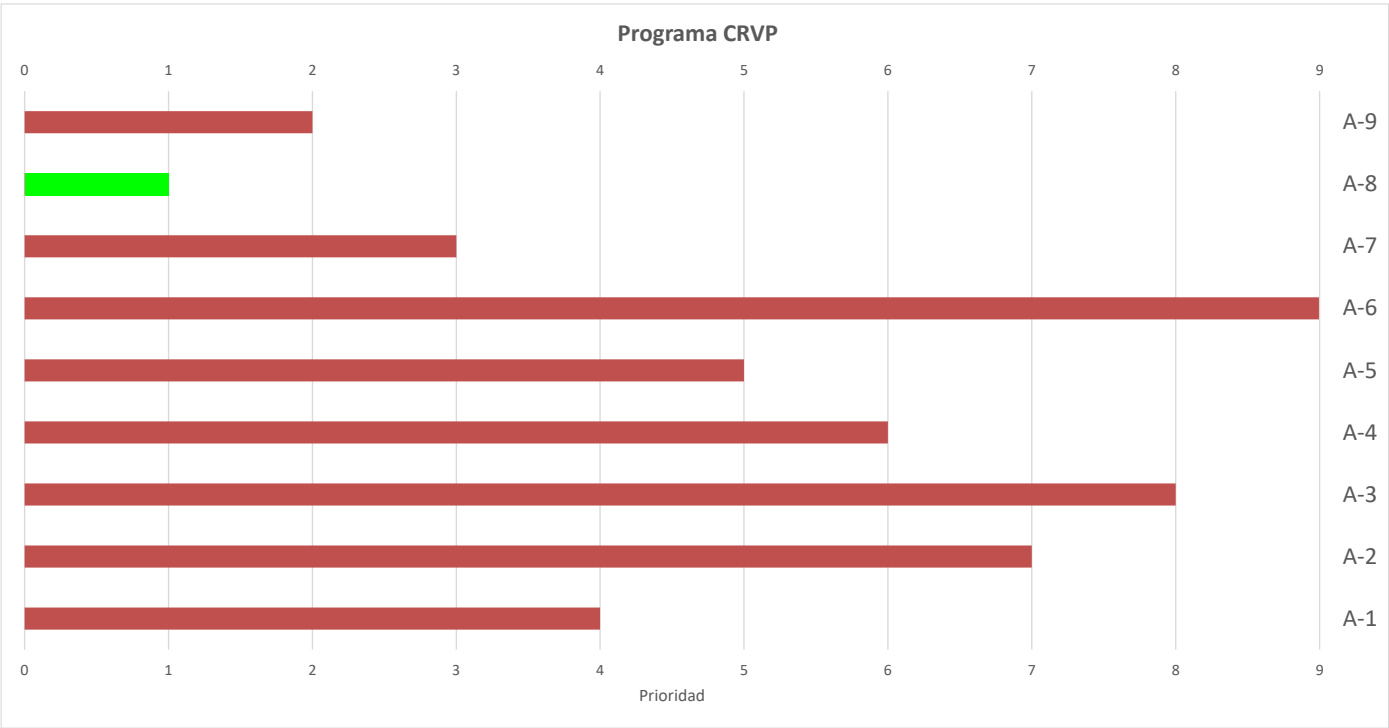
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 20 Priorización de actuaciones del Programa MPTC



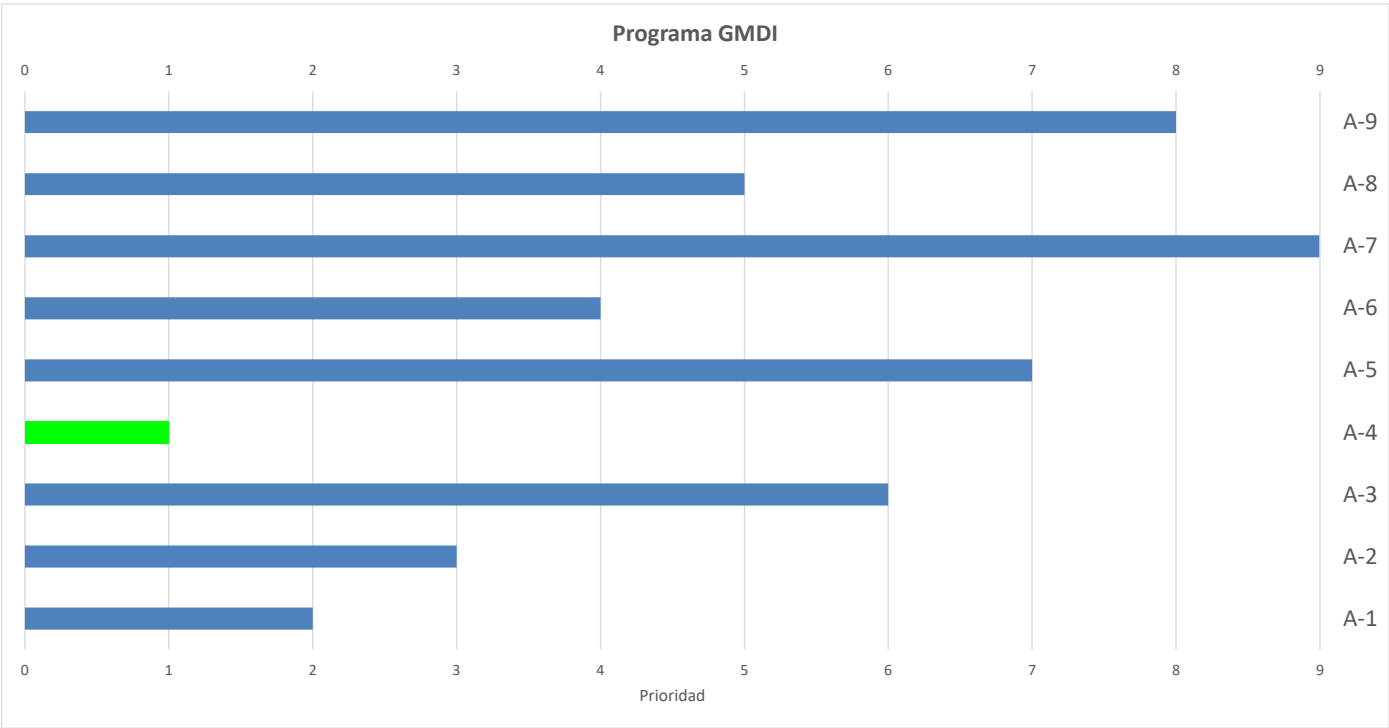
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 21 Priorización de actuaciones del Programa CRVP



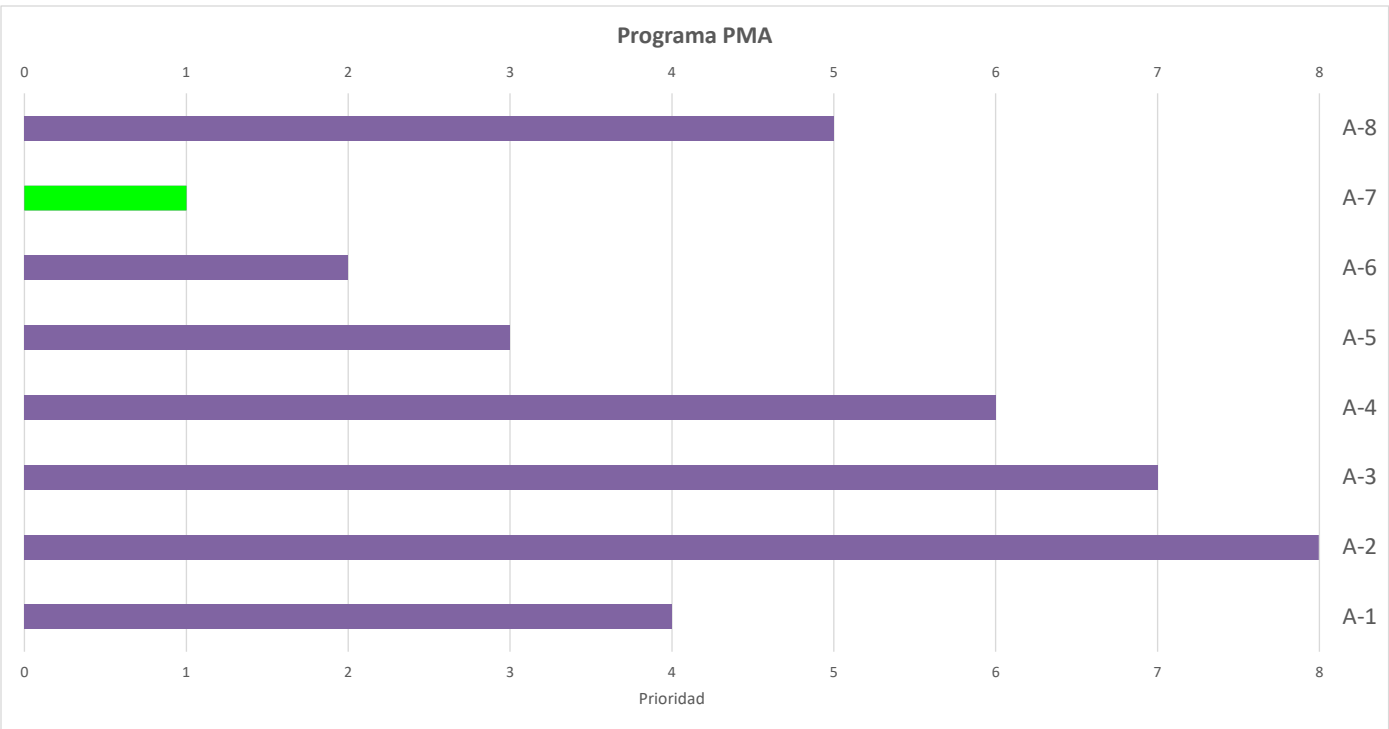
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 23 Priorización de actuaciones del Programa GMDI



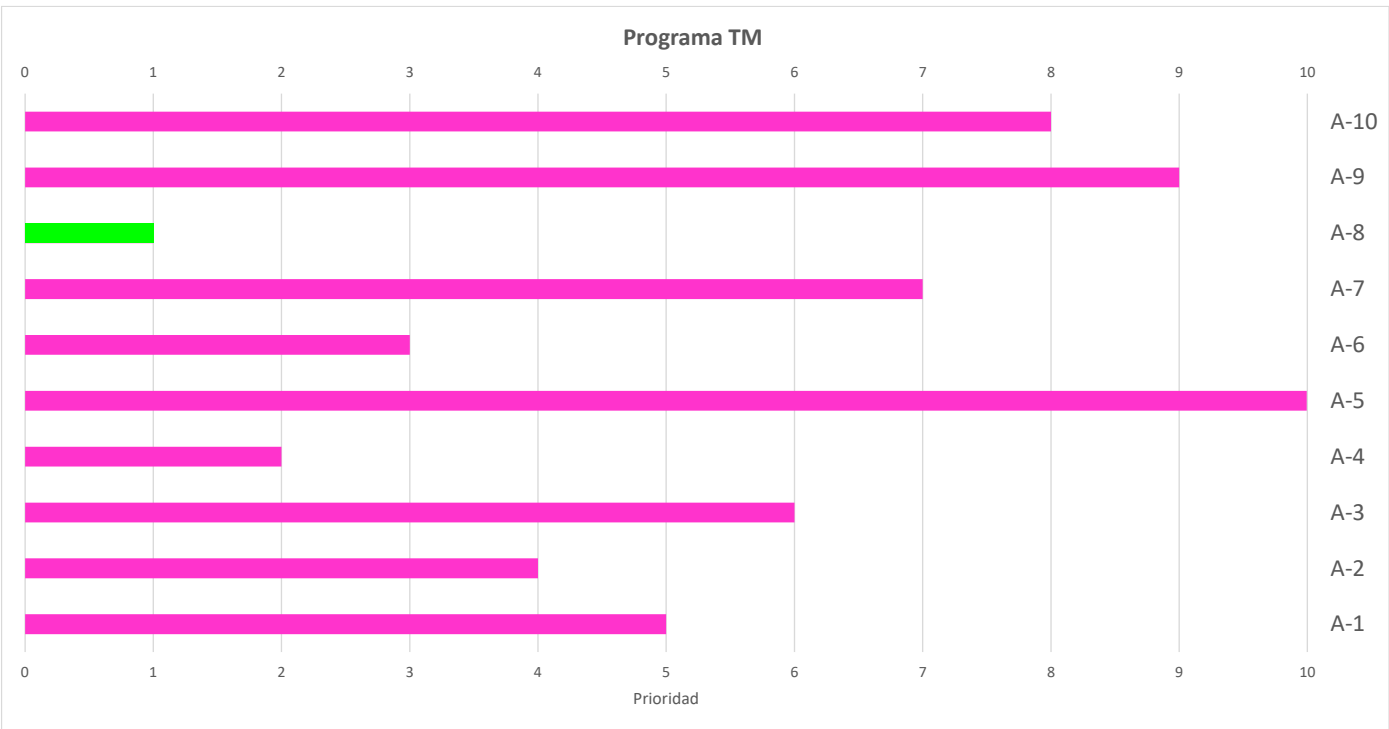
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 22 Priorización de actuaciones del Programa PMA



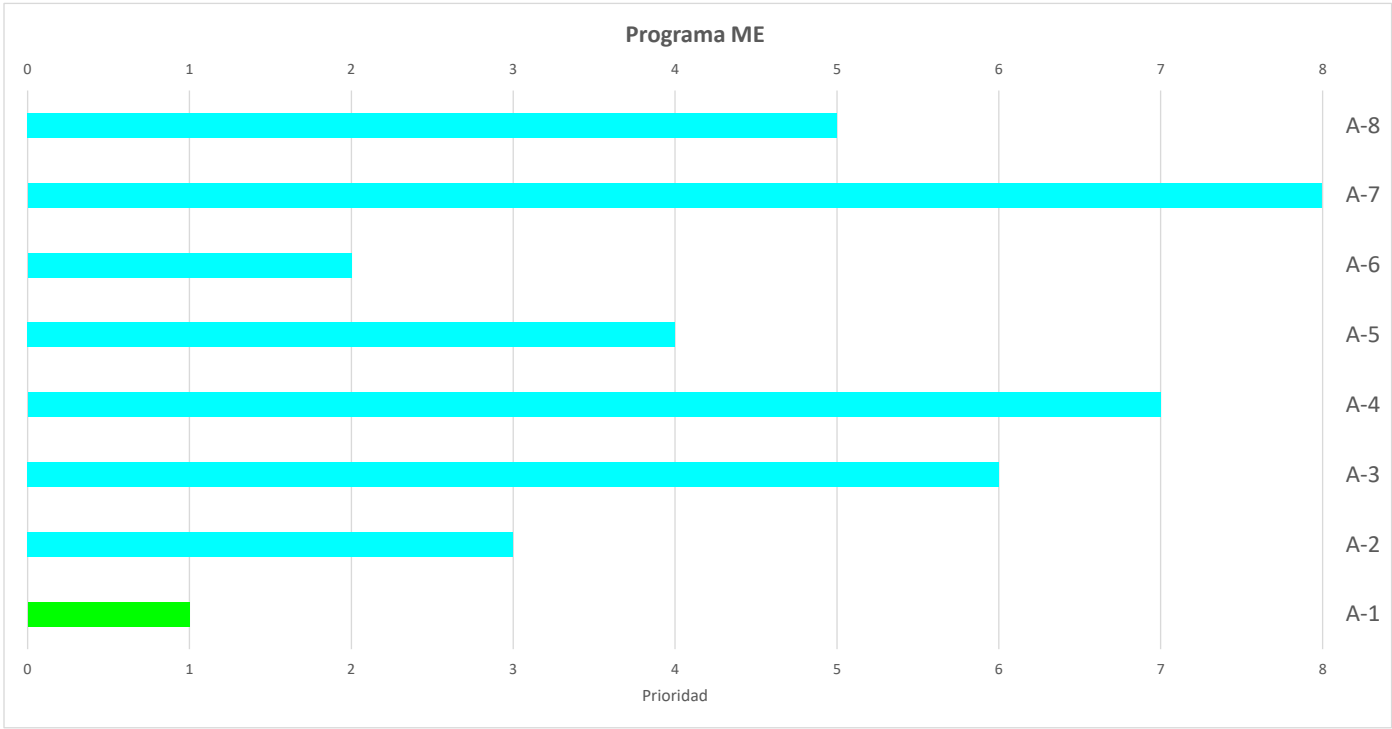
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 24 Priorización de actuaciones del Programa TM



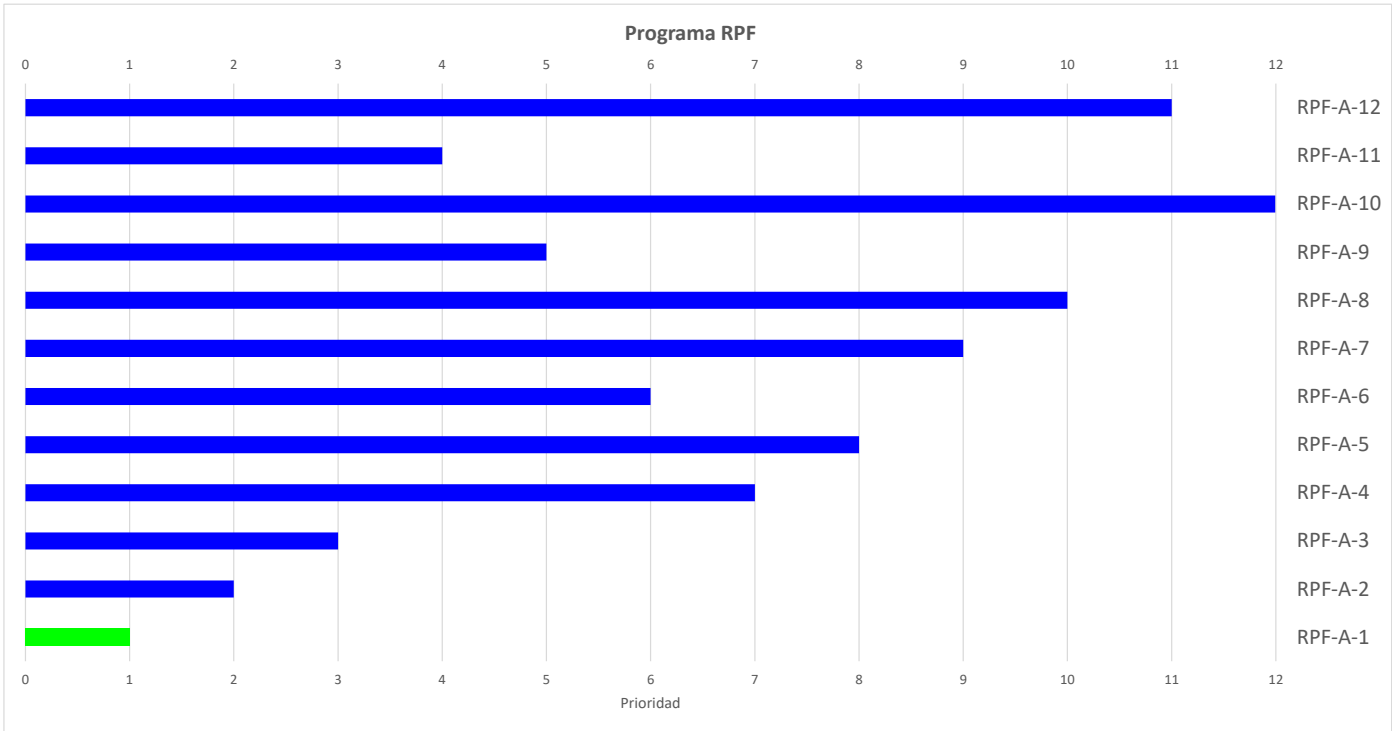
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 25 Priorización de actuaciones del Programa ME



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 26 Priorización de actuaciones del Programa RPF



Fuente: Elaboración propia

9 Programación y financiación de las actuaciones

Los Presupuestos incluyen las partidas ya consignadas o comprometidas en los Presupuestos de las Administraciones Públicas Insulares (Cabildo y Ayuntamientos y, en algunos casos, también los Operadores del Transporte) y las partidas convenidas con la Comunidad Autónoma y con la Administración General del Estado.

Es importante señalar que los importes recogidos en este apartado tienen un carácter meramente orientativo y se presentan con fines informativos y de planificación preliminar. En ningún caso estos valores deben considerarse definitivos ni vinculantes para las distintas administraciones implicadas, dado que están sujetos a procesos de validación, posibles revisiones presupuestarias y a la disponibilidad real de financiación en cada ejercicio.

Asimismo, se advierte que la inclusión de estas partidas no implica un compromiso formal de ejecución en los términos aquí reflejados, sino que responde a la necesidad de ofrecer una visión agregada y orientativa de las fuentes de financiación potencialmente disponibles para el desarrollo de las actuaciones previstas en el PIMSIT.

Las tablas de Presupuestos incluyen dos Claves, una alfabética (tres letras) y una numérica (dos dígitos), con los siguientes significados:

- Clave alfabética:
 - AYU, Ayuntamientos
 - CAB, Cabildo Insular de Tenerife (y eventualmente Operadores)
 - CAC, Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias
 - AGE, Administración General del Estado
- primer dígito de la Clave numérica
 - 7, Inversión
 - 2, Gasto Corriente
- segundo dígito de la Clave numérica
 - 1, Comprometido con la Comunidad Autónoma o con la Administración General, y
 - 0, NO Comprometido con la Comunidad Autónoma ni con la Administración General

A modo de resumen, el Presupuesto del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) para el periodo 2025 – 2035 asciende a un total de **CINCO MIL NOVENTA Y SIETE CON SESENTA MILLONES DE € (5.097,60 millones de €)** distribuidos como sigue:

- | | |
|---|------------------------|
| • Administraciones municipales (AYU)→ | 239,25 millones de € |
| • Administración Insular (CAB) → | 1.222,35 millones de € |
| • Comunidad Autónoma (CAC)→ | 2.704,67 millones de € |
| • Administración General del Estado (AGE) → | 931,33 millones de € |

9.1 Presupuesto por Programa de Actuación

El detalle del presupuesto estimado para cada actuación se adjunta en las fichas incluidas en el Apartado 6 del presente documento, si bien en las siguientes tablas se adjunta el resumen para cada uno de los Programas de Actuación. En la primera de las tablas se muestra una ficha resumen con el total por Programa de Actuación mientras que en la segunda tabla se especifica con mayor detalle las diferentes partidas asignadas a cada administración según proceda. Finalmente se incluye una tabla con la distribución del Presupuesto por Actuación y por año.

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público				CLAVE	IIS	
OBJETIVO del PROGRAMA		Definir y cuantificar las características de los elementos materiales que dan soporte al modelo de ordenación propuesto (Proyectos, Construcción y Explotación)						
Relación de ACTUACIONES en el PROGRAMA								
CLAVE		DESCRIPCIÓN BREVE						
A.01		Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión						
A.02		Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas						
A.03		Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas						
A.04		Reorganización, ampliación y modernización de talleres y cocheras de TITSA						
A.05		Evolución del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) hacia un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público						
A.06		Carril BUS-VAO ITS en la TF-5						
A.07		Carril BUS-VAO ITS en la TF-1						
A.08		Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte						
A.09		Ampliación Línea 2 hasta La Gallega (Fases I y II)						
A.10		Tren del Sur: Santa Cruz - Adeje						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN CONJUNTA DEL PROGRAMA (Millones de €)								
PERÍODO		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70							
	CAB 70	646,00		149,90	202,40	203,40	70,40	19,90
	CAC 71							
	CAC 70	20,00		4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
	AGE 71							
	AGE 70	913,13			80,00	224,38	304,38	304,38
Gasto Corriente	AYU 20	0,50		0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
	CAB 20	10,30		1,00	1,80	2,20	2,50	2,80
	CAC 21							
	CAC 20	2,50		0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		1.592,43		155,50	288,80	434,58	381,88	331,68

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público				CLAVES	IIS	
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN (Millones de €)								
PARTIDA TOTAL		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN		1.579,13	0,00	153,90	286,40	431,78	378,78	328,28
Gasto Corriente		13,30	0,00	1,60	2,40	2,80	3,10	3,40
TOTAL		1.592,43	0,00	155,50	288,80	434,58	381,88	331,68
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AYU 20	0,50	0,00	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
TOTAL		0,50	0,00	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAB 70	646,00	0,00	149,90	202,40	203,40	70,40	19,90
Gasto Corriente	CAB 20	10,30	0,00	1,00	1,80	2,20	2,50	2,80
TOTAL		656,30	0,00	150,90	204,20	205,60	72,90	22,70
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	CAC 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 70	20,00	0,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Gasto Corriente	CAC 20	2,50	0,00	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
TOTAL		22,50	0,00	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 70	913,13	0,00	0,00	80,00	224,38	304,38	304,38
Gasto Corriente	AGE 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		913,13	0,00	0,00	80,00	224,38	304,38	304,38

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Infraestructura Viaria					CLAVE	IV
OBJETIVO del PROGRAMA		Infraestructuras viarias incluidas en el modelo y que se han confirmado como indispensables para conseguir los objetivos fijados en el PIMSIT						
Relación de ACTUACIONES en el PROGRAMA								
CLAVE		DESCRIPCIÓN BREVE						
A.01		Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava						
A.02		Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro						
A.03		Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas						
A.04		Variante Aeropuerto Tenerife Norte						
A.05		Circunvalación Oeste (Vía Exterior)						
A.06		Soterramiento TF-1 en Adeje						
A.07		Anillo Insular: Erques – Santiago del Teide (2ª Calzada)						
A.08		Anillo Insular: La Guancha - Icod de los Vinos						
A.09		Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha						
A.10		Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)						
A.11		Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos - El Mojón						
A.12		Mejora del acceso al Puerto de Santa Cruz y su conexión con la Vía Litoral						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN CONJUNTA DEL PROGRAMA (Millones de €)								
PERÍODO		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70							
	CAB 70							
	CAC 71	2.275,42		269,00	568,50	318,50	602,42	517,00
	CAC 70							
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20							
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		2.275,42		269,00	568,50	318,50	602,42	517,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Infraestructura Viaria				CLAVES	IV	
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN (Millones de €)								
PARTIDA TOTAL		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN		2.275,42	0,00	269,00	568,50	318,50	602,42	517,00
Gasto Corriente		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		2.275,42	0,00	269,00	568,50	318,50	602,42	517,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AYU 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAB 70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	CAB 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 71	2.275,42	0,00	269,00	568,50	318,50	602,42	517,00
Gasto Corriente	CAC 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		2.275,42	0,00	269,00	568,50	318,50	602,42	517,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	CAC 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo				CLAVE		MPTC
OBJETIVO del PROGRAMA		Fomento, actuaciones y mejora de los servicios mediante la adecuación de la oferta a la demanda y mejora de la oferta						
Relación de ACTUACIONES en el PROGRAMA								
CLAVE		DESCRIPCIÓN BREVE						
A.01		Plan de Concienciación para el uso del transporte público						
A.02		Mejora de las paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal)						
A.03		Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de transporte público						
A.04		Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria Inteligente del Transporte Público tras la bonificación del 100%						
A.05		Renovación de Flotas de operadores hacia Vehículos Más Sostenibles						
A.06		Reducción de Costes de operación (combustible) y de Mantenimiento de la flota						
A.07		Reducción de la Siniestralidad en el servicio de guaguas						
A.08		Reestructuración de la Compañía TITSA						
A.09		Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife						
A.10		Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC						
A.11		Gestión de Autorizaciones de Larga Duración en el Sector del Taxi y VTC						
A.12		Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife						
A.13		Reordenación de la red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana						
A.14		Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN CONJUNTA DEL PROGRAMA (Millones de €)								
PERÍODO		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	17,10		5,90	3,60	3,60	2,00	2,00
	CAB 70	119,70		39,70	26,50	24,90	14,30	14,30
	CAC 71							
	CAC 70	11,00		4,20	1,50	1,50	1,90	1,90
	AGE 71	14,00		6,00	2,00	2,00	2,00	2,00
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20	141,20		28,40	28,20	28,20	28,20	28,20
	CAB 20	167,30		42,10	31,30	31,30	31,30	31,30
	CAC 21	257,00		77,00	45,00	45,00	45,00	45,00
	CAC 20	68,00			17,00	17,00	17,00	17,00
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		795,30		203,30	155,10	153,50	141,70	141,70

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA			Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo				CLAVES	MPTC
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN (Millones de €)								
PARTIDA TOTAL		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN		161,80	0,00	55,80	33,60	32,00	20,20	20,20
Gasto Corriente		633,50	0,00	147,50	121,50	121,50	121,50	121,50
TOTAL		795,30	0,00	203,30	155,10	153,50	141,70	141,70
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	17,10	0,00	5,90	3,60	3,60	2,00	2,00
	Gasto Corriente	141,20	0,00	28,40	28,20	28,20	28,20	28,20
TOTAL		158,30	0,00	34,30	31,80	31,80	30,20	30,20
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAB 70	119,70	0,00	39,70	26,50	24,90	14,30	14,30
	Gasto Corriente	167,30	0,00	42,10	31,30	31,30	31,30	31,30
TOTAL		287,00	0,00	81,80	57,80	56,20	45,60	45,60
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Gasto Corriente	257,00	0,00	77,00	45,00	45,00	45,00	45,00
TOTAL		257,00	0,00	77,00	45,00	45,00	45,00	45,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 70	11,00	0,00	4,20	1,50	1,50	1,90	1,90
Gasto Corriente	CAC 20	68,00	0,00	0,00	17,00	17,00	17,00	17,00
TOTAL		79,00	0,00	4,20	18,50	18,50	18,90	18,90
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 71	14,00	0,00	6,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Gasto Corriente	AGE 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		14,00	0,00	6,00	2,00	2,00	2,00	2,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Control y Regulación del Vehículo Privado				CLAVE		CRVP
OBJETIVO del PROGRAMA		Reducir viajes en vehículo privado y plantear una estrategia para promover un cambio en la cultura social						
Relación de ACTUACIONES en el PROGRAMA								
CLAVE		DESCRIPCIÓN BREVE						
A.01		Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares						
A.02		Plan de Desincentivación de la Motorización y Renovación de Vehículos Antiguos						
A.03		Plan de restricción de circulación en días de alta contaminación						
A.04		Monitoreo y Control de la Velocidad mediante Sistemas Automatizados						
A.05		Peajes urbanos y tarifas por congestión						
A.06		Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles						
A.07		Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones						
A.08		Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda						
A.09		Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN CONJUNTA DEL PROGRAMA (Millones de €)								
PERÍODO		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	10,20		6,60	1,20	0,80	0,80	0,80
	CAB 70	29,90		10,06	5,44	5,10	7,40	1,90
	CAC 71	4,80			1,20	1,20	1,20	1,20
	CAC 70	14,40		4,00	2,80	2,50	4,80	0,30
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	1,50		0,90		0,20	0,20	0,20
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20	1,20		0,40	0,20	0,20	0,20	0,20
TOTAL		62,00		21,96	10,84	10,00	14,60	4,60

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Control y Regulación del Vehículo Privado				CLAVES	CRVP	
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN (Millones de €)								
PARTIDA TOTAL		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN		59,30	0,00	20,66	10,64	9,60	14,20	4,20
Gasto Corriente		2,70	0,00	1,30	0,20	0,40	0,40	0,40
TOTAL		62,00	0,00	21,96	10,84	10,00	14,60	4,60
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	10,20	0,00	6,60	1,20	0,80	0,80	0,80
Gasto Corriente	AYU 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		10,20	0,00	6,60	1,20	0,80	0,80	0,80
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAB 70	29,90	0,00	10,06	5,44	5,10	7,40	1,90
Gasto Corriente	CAB 20	1,50	0,00	0,90	0,00	0,20	0,20	0,20
TOTAL		31,40	0,00	10,96	5,44	5,30	7,60	2,10
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 71	4,80	0,00	0,00	1,20	1,20	1,20	1,20
Gasto Corriente	CAC 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		4,80	0,00	0,00	1,20	1,20	1,20	1,20
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 70	14,40	0,00	4,00	2,80	2,50	4,80	0,30
Gasto Corriente	CAC 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		14,40	0,00	4,00	2,80	2,50	4,80	0,30
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 20	1,20	0,00	0,40	0,20	0,20	0,20	0,20
TOTAL		1,20	0,00	0,40	0,20	0,20	0,20	0,20

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Promoción de la Movilidad Activa				CLAVE		PMA
OBJETIVO del PROGRAMA		Actuaciones encaminadas al fomento y promoción de los viajes en modos no motorizados (movilidad activa) para conseguir un incremento de su participación en el reparto modal.						
Relación de ACTUACIONES en el PROGRAMA								
CLAVE		DESCRIPCIÓN BREVE						
A.01		Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa						
A.02		Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peatonales						
A.03		Promoción del Turismo Activo (Cicloturismo) a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa						
A.04		Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos						
A.05		Mejora de los recorridos peatonales preferentes						
A.06		Implantación de carriles bici en zonas urbanas						
A.07		Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos						
A.08		Sistemas de alquiler público de bicicletas						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN CONJUNTA DEL PROGRAMA (Millones de €)								
PERÍODO		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	25,70		7,90	5,20	5,20	3,70	3,70
	CAB 70	59,25		6,35	7,85	15,35	14,85	14,85
	CAC 71							
	CAC 70	8,00		1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20	1,20			0,30	0,30	0,30	0,30
	CAB 20	0,60			0,15	0,15	0,15	0,15
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		94,75		15,85	15,10	22,60	20,60	20,60

PROGRAMA		PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)					CLAVES	PMA
		Promoción de la Movilidad Activa						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN (Millones de €)								
PARTIDA TOTAL		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN Gasto Corriente		92,95	0,00	15,85	14,65	22,15	20,15	20,15
		1,80	0,00	0,00	0,45	0,45	0,45	0,45
TOTAL		94,75	0,00	15,85	15,10	22,60	20,60	20,60
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	25,70	0,00	7,90	5,20	5,20	3,70	3,70
Gasto Corriente	AYU 20	1,20	0,00	0,00	0,30	0,30	0,30	0,30
TOTAL		26,90	0,00	7,90	5,50	5,50	4,00	4,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAB 70	59,25	0,00	6,35	7,85	15,35	14,85	14,85
Gasto Corriente	CAB 20	0,60	0,00	0,00	0,15	0,15	0,15	0,15
TOTAL		59,85	0,00	6,35	8,00	15,50	15,00	15,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	CAC 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 70	8,00	0,00	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Gasto Corriente	CAC 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		8,00	0,00	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora				CLAVE	GMDI	
OBJETIVO del PROGRAMA		Contribuir a la reducción de la movilidad obligada motorizada y fomentar el uso de los modos públicos de transporte frente a los modos privados. Digitalización e innovación en el sector del transporte y movilidad						
Relación de ACTUACIONES en el PROGRAMA								
CLAVE		DESCRIPCIÓN BREVE						
A.01		Desarrollo de plataformas de Car-sharing						
A.02		Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas						
A.03		Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad						
A.04		Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)						
A.05		Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM)						
A.06		Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico						
A.07		Fomento de Startups y Proyectos de innovación en movilidad						
A.08		Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT)						
A.09		Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN CONJUNTA DEL PROGRAMA (Millones de €)								
PERÍODO		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	1,20			0,60	0,60		
	CAB 70	24,65		8,25	10,30	2,60	2,00	1,50
	CAC 71							
	CAC 70	5,50		1,50	1,00	1,00	1,00	1,00
	AGE 71							
	AGE 70	3,00			3,00			
Gasto Corriente	AYU 20	0,40					0,20	0,20
	CAB 20	9,50			0,90	2,70	3,10	2,80
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		44,25		9,75	15,80	6,90	6,30	5,50

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora				CLAVES	GMDI	
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN (Millones de €)								
PARTIDA TOTAL		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN		34,35	0,00	9,75	14,90	4,20	3,00	2,50
Gasto Corriente		9,90	0,00	0,00	0,90	2,70	3,30	3,00
TOTAL		44,25	0,00	9,75	15,80	6,90	6,30	5,50
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	1,20	0,00	0,00	0,60	0,60	0,00	0,00
Gasto Corriente	AYU 20	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,20
TOTAL		1,60	0,00	0,00	0,60	0,60	0,20	0,20
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAB 70	24,65	0,00	8,25	10,30	2,60	2,00	1,50
Gasto Corriente	CAB 20	9,50	0,00	0,00	0,90	2,70	3,10	2,80
TOTAL		34,15	0,00	8,25	11,20	5,30	5,10	4,30
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	CAC 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 70	5,50	0,00	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00
Gasto Corriente	CAC 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		5,50	0,00	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 70	3,00	0,00	0,00	3,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		3,00	0,00	0,00	3,00	0,00	0,00	0,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Transporte de Mercancías				CLAVE		TM
OBJETIVO del PROGRAMA		Incorporar actuaciones destinadas a la ordenación de zonas de carga y descarga, horarios e itinerarios de vehículos pesados y transporte de mercancías con el fin de disminuir la congestión.						
Relación de ACTUACIONES en el PROGRAMA								
CLAVE		DESCRIPCIÓN BREVE						
A.01		Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos						
A.02		Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga						
A.03		Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías						
A.04		Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad						
A.05		Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles						
A.06		Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes						
A.07		Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística						
A.08		Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes						
A.09		Incentivos para la Adopción de Tecnologías y Nuevas Soluciones Logísticas						
A.10		Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN CONJUNTA DEL PROGRAMA (Millones de €)								
PERÍODO		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	16,05		1,50	6,55	6,05	1,95	
	CAB 70	29,05		2,75	8,00	7,55	5,75	5,00
	CAC 71							
	CAC 70	4,20		0,40	1,10	1,10	0,80	0,80
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	0,25		0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		49,55		4,70	15,70	14,75	8,55	5,85

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Transporte de Mercancías				CLAVES	TM	
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN (Millones de €)								
PARTIDA TOTAL		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN		49,30	0,00	4,65	15,65	14,70	8,50	5,80
Gasto Corriente		0,25	0,00	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
TOTAL		49,55	0,00	4,70	15,70	14,75	8,55	5,85
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	16,05	0,00	1,50	6,55	6,05	1,95	0,00
Gasto Corriente	AYU 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		16,05	0,00	1,50	6,55	6,05	1,95	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAB 70	29,05	0,00	2,75	8,00	7,55	5,75	5,00
Gasto Corriente	CAB 20	0,25	0,00	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
TOTAL		29,30	0,00	2,80	8,05	7,60	5,80	5,05
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	CAC 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 70	4,20	0,00	0,40	1,10	1,10	0,80	0,80
Gasto Corriente	CAC 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		4,20	0,00	0,40	1,10	1,10	0,80	0,80
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Movilidad Eléctrica				CLAVE		ME
OBJETIVO del PROGRAMA		Intervenir en las Políticas de promoción del uso del vehículo eléctrico con el único objetivo de eliminar las emisiones de carbono y la apuesta por energías limpias y renovables.						
Relación de ACTUACIONES en el PROGRAMA								
CLAVE		DESCRIPCIÓN BREVE						
A.01		Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)						
A.02		Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos (Públicos y Privados)						
A.03		Despliegue de Hidrogeneras y Promoción del Hidrógeno Verde						
A.04		Instalación de Infraestructuras de Recarga en Viviendas y Áreas Residenciales						
A.05		Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías						
A.06		Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica						
A.07		Desarrollo de un Plan de Gestión de Residuos y Reciclaje de Baterías de Vehículos Eléctricos						
A.08		Implantación de zonas de Recarga por inducción						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN CONJUNTA DEL PROGRAMA (Millones de €)								
PERÍODO		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	15,00		3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	CAB 70	93,10		15,30	16,20	16,20	22,20	23,20
	CAC 71							
	CAC 70	20,00					10,00	10,00
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20							
	CAB 20	2,10				0,60	0,60	0,90
	CAC 21							
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		130,20		18,30	19,20	19,80	35,80	37,10

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA			Movilidad Eléctrica				CLAVES	ME
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN (Millones de €)								
PARTIDA TOTAL		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN		128,10	0,00	18,30	19,20	19,20	35,20	36,20
Gasto Corriente		2,10	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60	0,90
TOTAL		130,20	0,00	18,30	19,20	19,80	35,80	37,10
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	15,00	0,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Gasto Corriente	AYU 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		15,00	0,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAB 70	93,10	0,00	15,30	16,20	16,20	22,20	23,20
Gasto Corriente	CAB 20	2,10	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60	0,90
TOTAL		95,20	0,00	15,30	16,20	16,80	22,80	24,10
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	CAC 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 70	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00
Gasto Corriente	CAC 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)								
PROGRAMA		Regulación, Planeamiento y Financiación					CLAVE	RPF
OBJETIVO del PROGRAMA		Clarificar la Política de precios adaptándola a la demanda, mejorar la eficiencia de los operadores e institucionalizar la coordinación interadministrativa y con los operadores. Regulación y planeamiento (herramienta clave para regular la generación y atracción de viajes)						
Relación de ACTUACIONES en el PROGRAMA								
CLAVE		DESCRIPCIÓN BREVE						
A.01		Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife						
A.02		Oficina de Gestión del PIMSIT (Oficina de movilidad)						
A.03		Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)						
A.04		Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes						
A.05		Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible						
A.06		Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros						
A.07		Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible						
A.08		Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife						
A.09		Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO)						
A.10		Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad						
A.11		Reforma del marco jurídico y promoción del Transporte a la demanda						
A.12		Reforma Normativa y Ordenanza Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN CONJUNTA DEL PROGRAMA (Millones de €)								
PERÍODO		TOTAL	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	8,20		2,60	1,45	1,45	1,45	1,25
	CAB 70	21,65		8,05	5,30	3,30	2,80	2,20
	CAC 71	1,90			1,40	0,50		
	CAC 70	5,55		0,65	1,00	1,60	1,90	0,40
	AGE 71							
	AGE 70							
Gasto Corriente	AYU 20	2,50		0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	CAB 20	7,50		1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	CAC 21	6,40		0,20	2,00	2,00	2,00	0,20
	CAC 20							
	AGE 21							
	AGE 20							
TOTAL		53,70		13,50	13,15	10,85	10,15	6,05

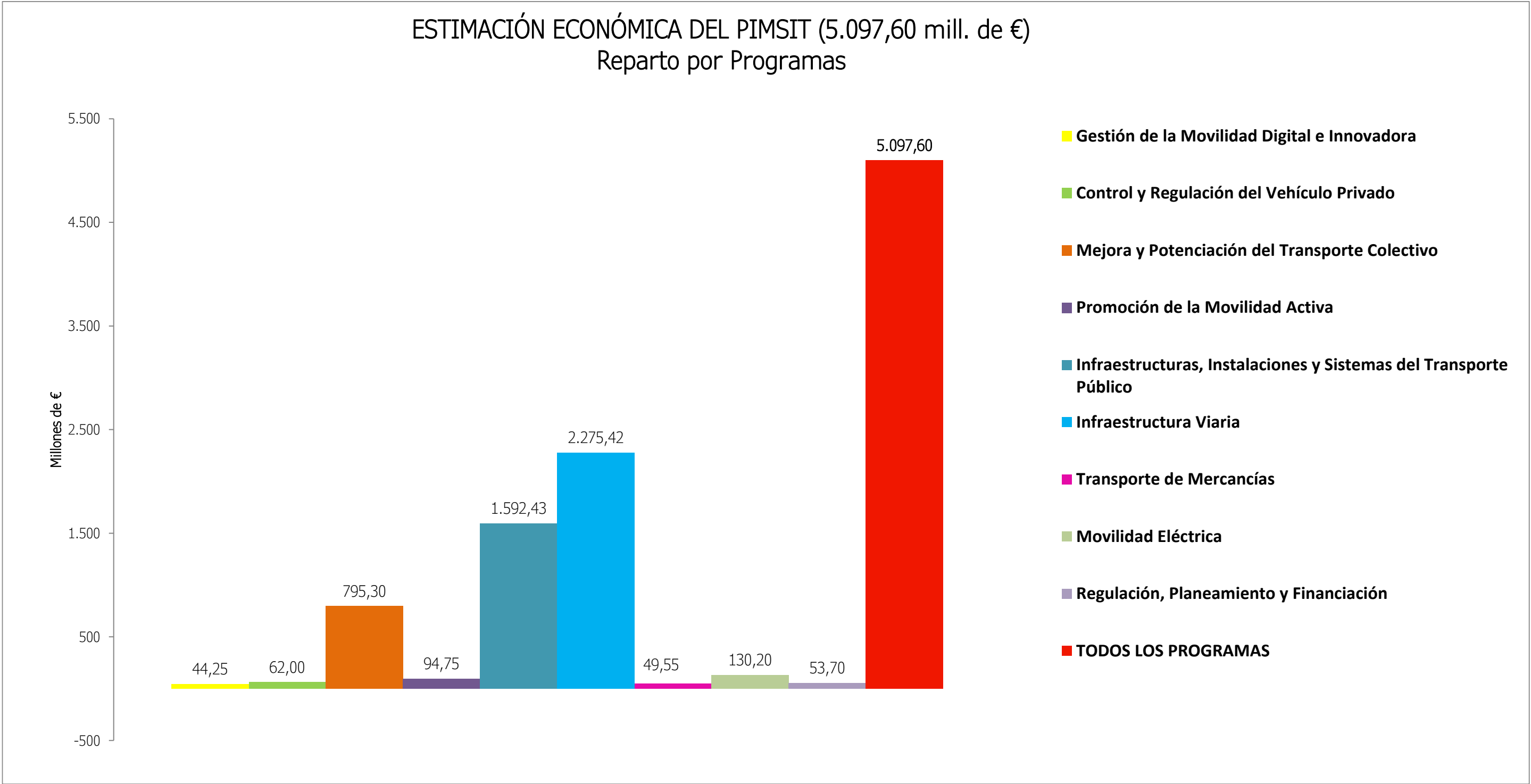
PROGRAMA		PLAN INSULAR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TENERIFE (PIMSIT)					CLAVES	RPF
		Regulación, Planeamiento y Financiación						
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN (Millones de €)								
PARTIDA TOTAL		TOTAL	2023-2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN		37,30	0,00	11,30	9,15	6,85	6,15	3,85
Gasto Corriente		16,40	0,00	2,20	4,00	4,00	4,00	2,20
TOTAL		53,70	0,00	13,50	13,15	10,85	10,15	6,05
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2023-2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AYU 70	8,20	0,00	2,60	1,45	1,45	1,45	1,25
Gasto Corriente	AYU 20	2,50	0,00	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
TOTAL		10,70	0,00	3,10	1,95	1,95	1,95	1,75
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2023-2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAB 70	21,65	0,00	8,05	5,30	3,30	2,80	2,20
Gasto Corriente	CAB 20	7,50	0,00	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
TOTAL		29,15	0,00	9,55	6,80	4,80	4,30	3,70
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2023-2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 71	1,90	0,00	0,00	1,40	0,50	0,00	0,00
Gasto Corriente	CAC 21	6,40	0,00	0,20	2,00	2,00	2,00	0,20
TOTAL		8,30	0,00	0,20	3,40	2,50	2,00	0,20
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2023-2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	CAC 70	5,55	0,00	0,65	1,00	1,60	1,90	0,40
Gasto Corriente	CAC 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		5,55	0,00	0,65	1,00	1,60	1,90	0,40
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2023-2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PARTIDA Y TITULAR		TOTAL	2023-2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035
INVERSIÓN	AGE 70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto Corriente	AGE 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035	TOTAL (€)			
GMDI	A-1	Desarrollo de plataformas de Car-sharing	GMDI-A-1	0,000	2,000	0,600	0,600	0,600	0,600	4,400	44,25	5.097,60	5.097,60
	A-2	Desarrollo de plataformas de Car-pooling integradas	GMDI-A-2	0,000	0,750	0,300	0,300	0,300	0,000	1,650			
	A-3	Creación de gemelos digitales para la monitorización de la movilidad	GMDI-A-3	0,000	0,000	1,500	0,200	0,200	0,200	2,100			
	A-4	Plataforma integrada y centralizada de viajes (MaaS)	GMDI-A-4	0,000	0,000	1,800	1,000	1,000	1,000	4,800			
	A-5	Creación de un Sistema de Data sharing para una movilidad sostenible (EDIM)	GMDI-A-5	0,000	0,000	1,600	0,200	0,200	0,200	2,200			
	A-6	Creación de una Red de sensores IoT para la monitorización ambiental y del tráfico	GMDI-A-6	0,000	0,000	1,000	1,000	1,000	0,500	3,500			
	A-7	Fomento de Startups y Proyectos de innovación en movilidad	GMDI-A-7	0,000	3,000	2,000	2,000	2,000	2,000	11,000			
	A-8	Centro de Control del Tráfico: Implementación de un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT)	GMDI-A-8	0,000	4,000	6,000	0,600	0,600	0,600	11,800			
	A-9	Gestión dinámica del tráfico en principales puntos de congestión municipal	GMDI-A-9	0,000	0,000	1,000	1,000	0,400	0,400	2,800			
CRVP	A-1	Implantación de Ramp Metering en Zonas Críticas de los Corredores Insulares	CRVP-A-1	0,000	5,100	0,000	0,000	0,000	0,000	5,100	62,00		
	A-2	Plan de Desincentivación de la Motorización y Renovación de Vehículos Antiguos	CRVP-A-2	0,000	8,000	4,000	4,000	0,000	0,000	16,000			
	A-3	Plan de restricción de circulación en días de alta contaminación	CRVP-A-3	0,000	0,000	0,600	0,200	0,200	0,200	1,200			
	A-4	Monitoreo y Control de la Velocidad mediante Sistemas Automatizados	CRVP-A-4	0,000	2,200	1,400	1,400	0,200	0,200	5,400			
	A-5	Peajes urbanos y tarifas por congestión	CRVP-A-5	0,000	0,000	0,000	0,000	10,000	0,000	10,000			
	A-6	Promoción del Teletrabajo y Horarios Laborales Flexibles	CRVP-A-6	0,000	0,000	0,800	0,800	0,600	0,600	2,800			
	A-7	Impulso y apoyo a la creación de Zonas de Bajas Emisiones	CRVP-A-7	0,000	6,000	0,000	0,000	0,000	0,000	6,000			
	A-8	Plan de regulación del aparcamiento en zonas de alta demanda	CRVP-A-8	0,000	0,660	0,440	0,000	0,000	0,000	1,100			
MPTC	A-9	Desarrollo de Corredores Verdes Urbanos	CRVP-A-9	0,000	0,000	3,600	3,600	3,600	3,600	14,400	795,30		
	A-1	Plan de Concienciación para el uso del transporte público	MPTC-A-1	0,000	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,500			
	A-2	Mejora de las paradas y de accesos peatonales (accesibilidad universal)	MPTC-A-2	0,000	16,000	4,500	4,500	0,500	0,500	26,000			
	A-3	Reorganización de un nuevo esquema insular de oferta de transporte público	MPTC-A-3	0,000	102,000	77,000	77,000	77,000	77,000	410,000			
	A-4	Revisión y Optimización de la Estructura Tarifaria Inteligente del Transporte Público tras la bonificación del 100%	MPTC-A-4	0,000	0,350	0,000	0,000	0,000	0,000	0,350			
	A-5	Renovación de Flotas de operadores hacia Vehículos Más Sostenibles	MPTC-A-5	0,000	26,000	20,500	20,500	11,500	11,500	90,000			
	A-6	Reducción de Costes de operación (combustible) y de Mantenimiento de la flota	MPTC-A-6	0,000	2,100	1,400	1,400	1,400	1,400	7,700			
	A-7	Reducción de la Siniestralidad en el servicio de guaguas	MPTC-A-7	0,000	1,950	1,300	1,300	1,300	1,300	7,150			
	A-8	Reestructuración de la Compañía TITSA	MPTC-A-8	0,000	2,200	2,200	0,700	0,700	0,700	6,500			
	A-9	Optimización y Ampliación del Transporte Escolar en Tenerife	MPTC-A-9	0,000	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000	85,000			
	A-10	Regulación y Gestión Dinámica del Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-10	0,000	3,600	0,000	0,000	0,000	0,000	3,600			
	A-11	Gestión de Autorizaciones de Larga Duración en el Sector del Taxi y VTC	MPTC-A-11	0,000	3,400	3,000	3,000	0,000	0,000	9,400			
	A-12	Integración del Servicio de Taxi y VTC en el Sistema Multimodal de Transporte de Tenerife	MPTC-A-12	0,000	0,000	0,000	0,000	4,200	4,200	8,400			
	A-13	Reordenación de la red urbana y suburbana de guaguas en el área metropolitana	MPTC-A-13	0,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	140,000			
A-14	Ordenación de Áreas Sensibles de prestación del taxi	MPTC-A-14	0,000	0,600	0,100	0,000	0,000	0,000	0,700				
PMA	A-1	Campañas de Sensibilización y Educación sobre Movilidad Activa	PMA-A-1	0,000	3,000	0,000	0,000	0,000	0,000	3,000	94,75		
	A-2	Creación de una Red Insular de Rutas Ciclistas y Peonales	PMA-A-2	0,000	0,000	1,000	10,000	10,000	10,000	31,000			
	A-3	Promoción del Turismo Activo (Cicloturismo) a través de Rutas y Actividades de Movilidad Activa	PMA-A-3	0,000	0,000	3,000	1,500	1,500	1,500	7,500			
	A-4	Implantación de Programas de Movilidad Activa y Caminos Escolares Seguros en Centros Educativos	PMA-A-4	0,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	10,000			
	A-5	Mejora de los recorridos peatonales preferentes	PMA-A-5	0,000	3,400	2,400	2,400	2,400	2,400	13,000			
	A-6	Implantación de carriles bici en zonas urbanas	PMA-A-6	0,000	2,250	1,750	1,750	1,750	1,750	9,250			
	A-7	Fomento de medidas de calmado del tráfico en centros urbanos	PMA-A-7	0,000	3,000	2,500	2,500	2,500	2,500	13,000			
	A-8	Sistemas de alquiler público de bicicletas	PMA-A-8	0,000	2,200	2,450	2,450	0,450	0,450	8,000			
IIS	A-1	Implantación de la Red Insular de Aparcamientos de disuasión	IIS-A-1	0,000	5,500	2,500	2,500	2,000	2,000	14,500	1.592,93		
	A-2	Desarrollo de Intercambiadores de Transporte en Zonas Estratégicas	IIS-A-2	0,000	74,000	12,800	11,200	11,500	11,800	121,300			
	A-3	Implantación del servicio de transporte a la demanda por comarcas	IIS-A-3	0,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	10,000			
	A-4	Reorganización, ampliación y modernización de talleres y cocheras de TITSA	IIS-A-4	0,000	4,000	12,000	12,000	12,000	12,000	52,000			
	A-5	Evolución del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) hacia un Centro de Control y Gestión Integral del Transporte Público	IIS-A-5	0,000	0,000	4,500	4,500	0,000	0,000	9,000			

PROGRAMA	ACTUACIÓN		CÓDIGO ACTUACIÓN	2025	2026-2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	2034-2035	TOTAL (€)		
	A-6	Carril BUS-VAO ITS en la TF-5	IIS-A-6	0,000	30,000	35,000	45,000	0,000	0,000	110,000		
	A-7	Carril BUS-VAO ITS en la TF-1	IIS-A-7	0,000	40,000	45,000	38,000	0,000	0,000	123,000		
	A-8	Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte	IIS-A-8	0,000	0,000	50,000	50,000	50,000	0,000	150,000		
	A-9	Ampliación Línea 2 hasta La Gallega (Fases I y II)	IIS-A-9	0,000	0,000	45,000	45,000	0,000	0,000	90,000		
	A-10	Tren del Sur: Santa Cruz - Adeje	IIS-A-10	0,000	0,000	80,000	224,375	304,375	304,375	913,125		
IV	A-1	Tercer carril en la TF-5: Aeropuerto Norte - La Orotava	IV-A-1	0,000	0,000	50,000	80,000	80,000	110,000	320,000	2.275,42	
	A-2	Tercer carril en la TF-1: Tramo Güímar - San Isidro	IV-A-2	0,000	0,000	52,500	52,500	0,000	0,000	105,000		
	A-3	Tercer carril en la TF-1: Tramo San Isidro - Las Américas	IV-A-3	0,000	137,500	137,500	0,000	0,000	0,000	275,000		
	A-4	Variante Aeropuerto Tenerife Norte	IV-A-4	0,000	0,000	150,000	150,000	150,000	123,000	573,000		
	A-5	Circunvalación Oeste (Vía Exterior)	IV-A-5	0,000	0,000	0,000	0,000	100,000	100,000	200,000		
	A-6	Soterramiento TF-1 en Adeje	IV-A-6	0,000	0,000	30,000	36,000	24,420	0,000	90,420		
	A-7	Anillo Insular: Erques - Santiago del Teide (2ª Calzada)	IV-A-7	0,000	0,000	0,000	0,000	113,000	0,000	113,000		
	A-8	Anillo Insular: La Guancha - Icod de los Vinos	IV-A-8	0,000	74,000	101,000	0,000	0,000	0,000	175,000		
	A-9	Anillo Insular: Los Realejos - La Guancha	IV-A-9	0,000	0,000	0,000	0,000	135,000	184,000	319,000		
	A-10	Circunvalación Norte de San Cristóbal de la Laguna (Conexión con la TF-13: Túnel Mesa Mota/Gorgolana)	IV-A-10	0,000	42,500	32,500	0,000	0,000	0,000	75,000		
	A-11	Mejora del acceso al Puerto de los Cristianos - El Mojón	IV-A-11	0,000	7,500	7,500	0,000	0,000	0,000	15,000		
	A-12	Mejora del acceso al Puerto de Santa Cruz y su conexión con la Vía Litoral	IV-A-12	0,000	7,500	7,500	0,000	0,000	0,000	15,000		
TM	A-1	Regulación y Ordenación Específica para Núcleos Urbanos Principales, zonas turísticas y Cascos históricos	TM-A-1	0,000	0,000	1,500	1,500	1,500	0,000	4,500	49,55	
	A-2	Hubs Urbanos y Zonas de Consolidación de Carga	TM-A-2	0,000	0,000	5,000	5,000	0,000	0,000	10,000		
	A-3	Implementación de ITS para la Gestión del Transporte de Mercancías	TM-A-3	0,000	0,000	1,200	2,000	1,200	1,200	5,600		
	A-4	Flexibilización de Horarios de Distribución y Mantenimiento Preventivo en Zonas de Especial Protección y Alta actividad	TM-A-4	0,000	0,000	1,000	1,000	0,000	0,000	2,000		
	A-5	Electrificación del Transporte de Última Milla en Zonas Sensibles	TM-A-5	0,000	0,000	2,800	2,800	2,800	1,600	10,000		
	A-6	Creación de Espacios de Carga y Descarga Inteligentes	TM-A-6	0,000	0,000	2,400	2,400	0,000	0,000	4,800		
	A-7	Plataformas de Movilidad para la Economía Colaborativa en la Logística	TM-A-7	0,000	1,000	1,000	0,000	0,000	0,000	2,000		
	A-8	Promoción de Entregas en Horarios No Convencionales y Taquillas Inteligentes	TM-A-8	0,000	2,250	0,750	0,000	0,000	0,000	3,000		
	A-9	Incentivos para la Adopción de Tecnologías y Nuevas Soluciones Logísticas	TM-A-9	0,000	0,000	0,000	0,000	3,000	3,000	6,000		
	A-10	Creación de Plataformas de Intercambio de Datos entre Empresas y Administraciones Públicas	TM-A-10	0,000	1,450	0,050	0,050	0,050	0,050	1,650		
ME	A-1	Desarrollo de una Red Insular de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos (VE)	ME-A-1	0,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	30,000	130,20	
	A-2	Incentivos para la Adquisición de Vehículos Eléctricos (Públicos y Privados)	ME-A-2	0,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	30,000		
	A-3	Despliegue de Hidrogeneras y Promoción del Hidrógeno Verde	ME-A-3	0,000	0,000	0,000	0,000	18,000	17,000	35,000		
	A-4	Instalación de Infraestructuras de Recarga en Viviendas y Áreas Residenciales	ME-A-4	0,000	3,000	2,000	2,000	2,000	2,000	11,000		
	A-5	Fomento de la Electrificación del Transporte de Mercancías	ME-A-5	0,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	15,000		
	A-6	Campañas de Sensibilización y Formación sobre Movilidad Eléctrica	ME-A-6	0,000	0,300	0,200	0,200	0,200	0,200	1,100		
	A-7	Desarrollo de un Plan de Gestión de Residuos y Reciclaje de Baterías de Vehículos Eléctricos	ME-A-7	0,000	0,000	2,000	2,600	0,600	0,600	5,800		
	A-8	Implantación de zonas de Recarga por inducción	ME-A-8	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	2,300	2,300		
RPF	A-1	Creación del Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife	RPF-A-1	0,000	4,000	2,200	2,200	2,200	2,200	12,800	53,70	
	A-2	Oficina de Gestión del PIMSIT (Oficina de movilidad)	RPF-A-2	0,000	2,500	1,500	0,000	0,000	0,000	4,000		
	A-3	Planes de Movilidad en ENP (El Teide, Anaga y Teno)	RPF-A-3	0,000	1,000	1,000	0,500	0,000	0,000	2,500		
	A-4	Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes Centros Generadores de viajes	RPF-A-4	0,000	1,400	1,100	1,100	1,100	1,100	5,800		
	A-5	Actividades de Formación y Comunicación en Movilidad Sostenible	RPF-A-5	0,000	1,500	1,000	1,000	1,000	1,000	5,500		
	A-6	Planes de Transporte para Centros Educativos y Caminos Escolares Seguros	RPF-A-6	0,000	0,000	2,600	2,600	2,600	0,000	7,800		
	A-7	Creación de un Fondo Insular y Plan de Financiación Multianual para la Movilidad Sostenible	RPF-A-7	0,000	0,500	0,000	0,000	0,000	0,000	0,500		
	A-8	Observatorio de Movilidad Sostenible de Tenerife	RPF-A-8	0,000	0,000	1,400	0,500	0,000	0,000	1,900		
	A-9	Fomento de la Integración de la Estrategia Insular de Movilidad en los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGO)	RPF-A-9	0,000	0,600	0,400	0,400	0,400	0,400	2,200		
	A-10	Plan de Adaptación y Evaluación del Cambio Climático en la Movilidad	RPF-A-10	0,000	0,950	0,550	0,550	0,550	0,550	3,150		
	A-11	Reforma del marco jurídico y promoción del Transporte a la demanda	RPF-A-11	0,000	0,250	0,600	1,200	1,500	0,000	3,550		
	A-12	Reforma Normativa y Ordenanza Reguladora del Taxi en el Área Metropolitana y Zona Sur de Tenerife	RPF-A-12	0,000	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	4,000		

Si se representa gráficamente los presupuestos anteriores según el Programa de Actuación resulta lo siguiente.

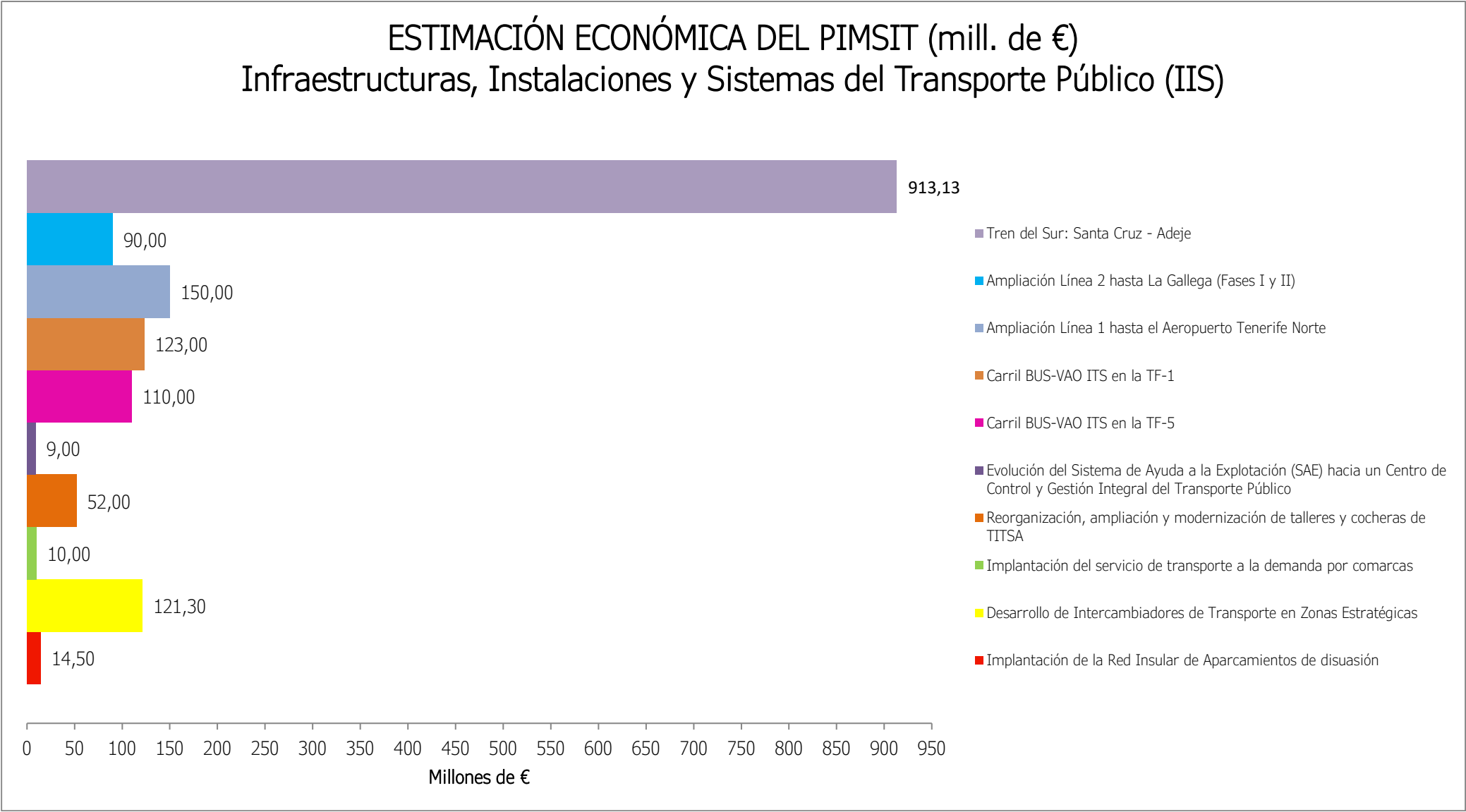
Gráfico 27 Reparto de Estimación Económica por Programas



Fuente: Elaboración propia

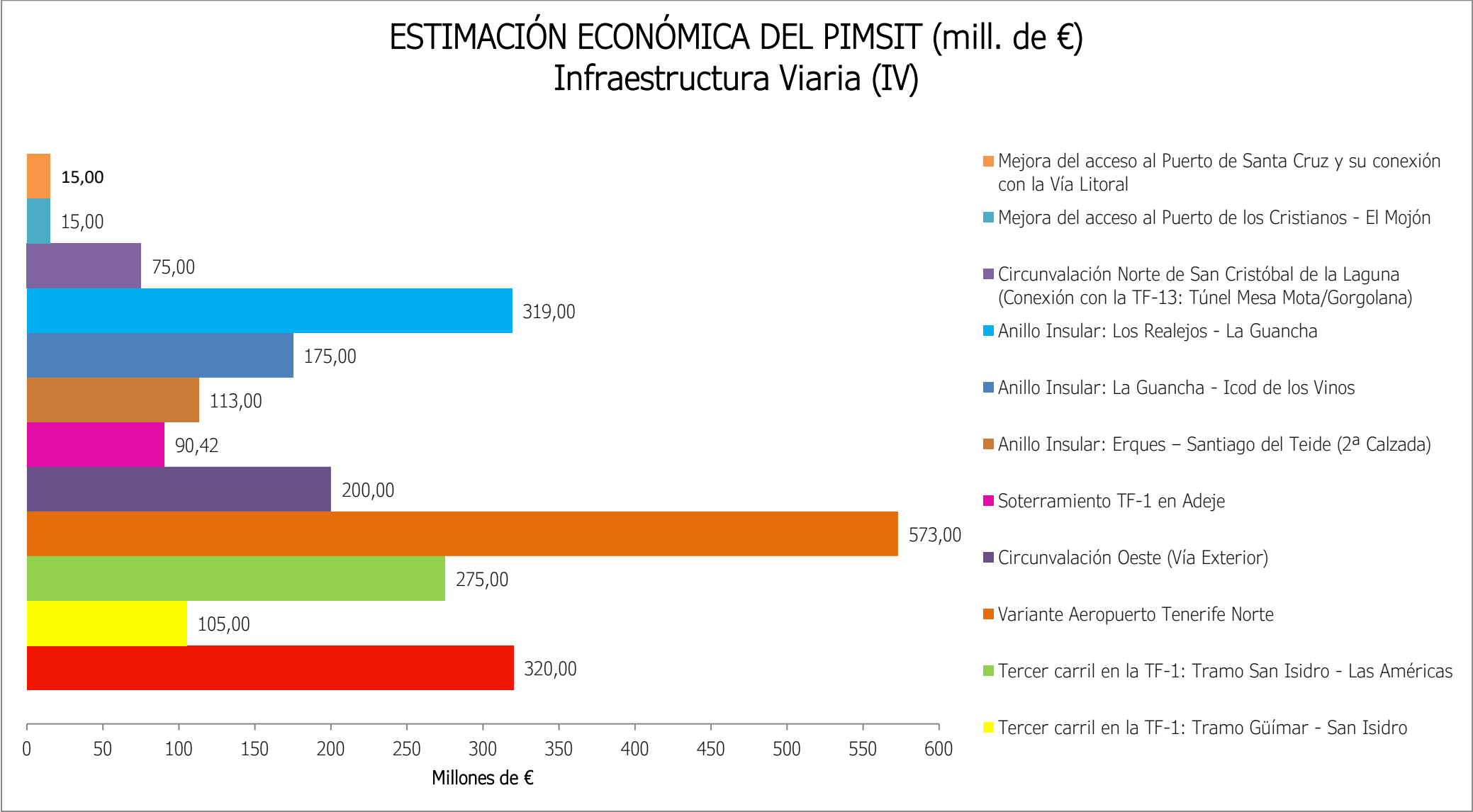
De igual manera, atendiendo al detalle para cada actuación incluida en cada Programa se tienen los siguientes gráficos.

Gráfico 28 Reparto por actuación del Programa IIS



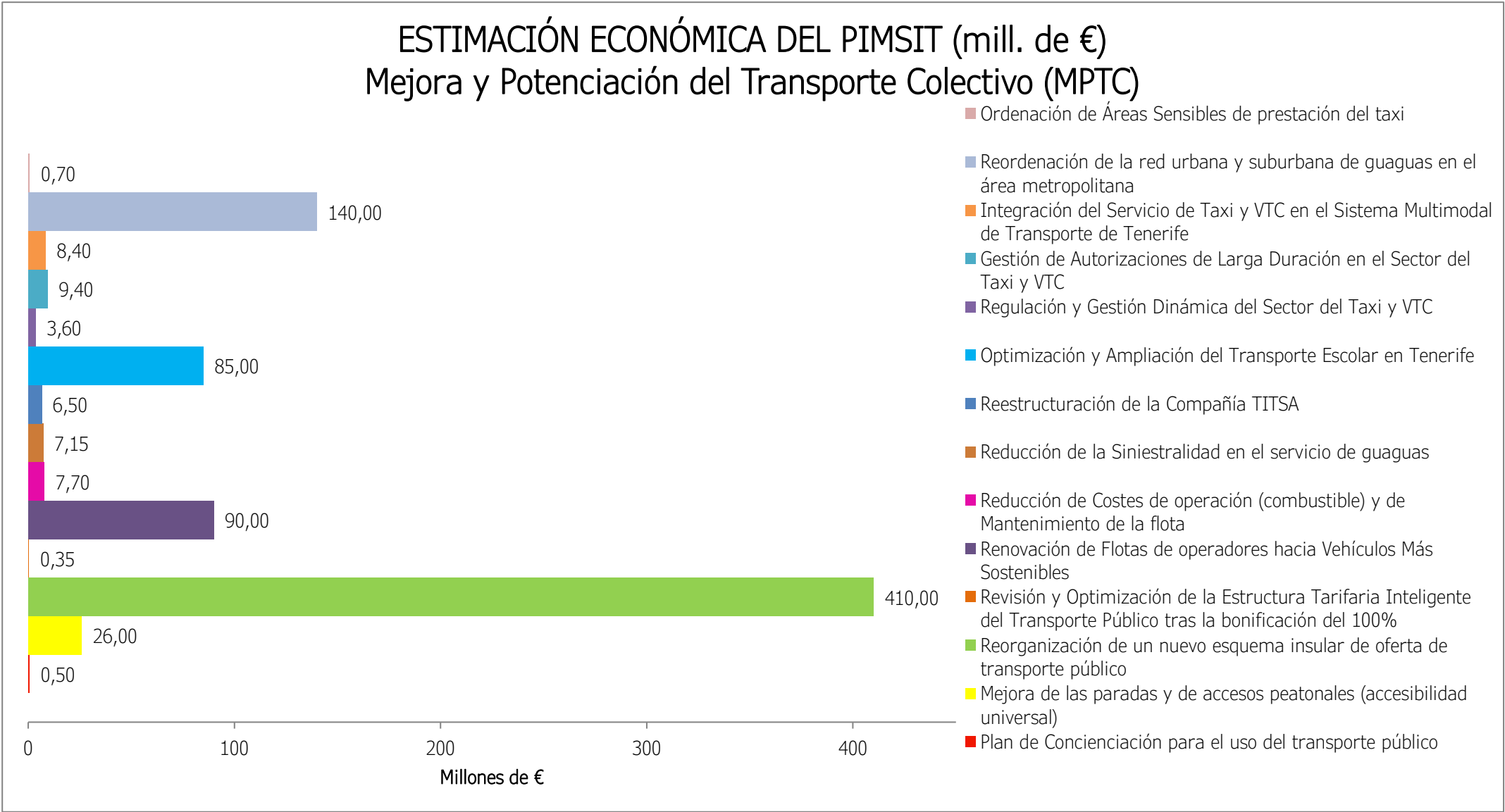
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 29 Reparto por actuación del Programa IV



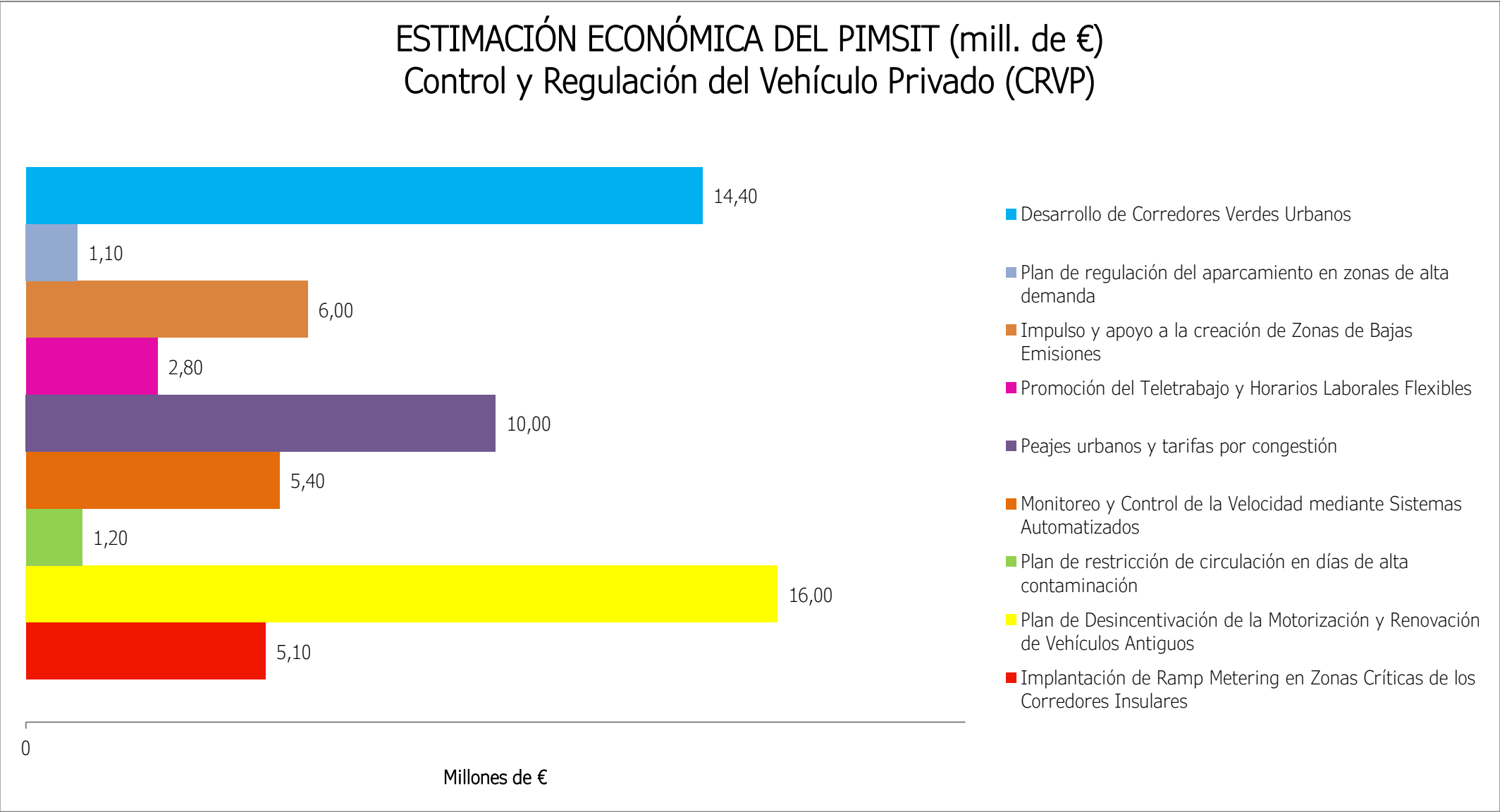
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 30 Reparto por actuación del Programa MPTC



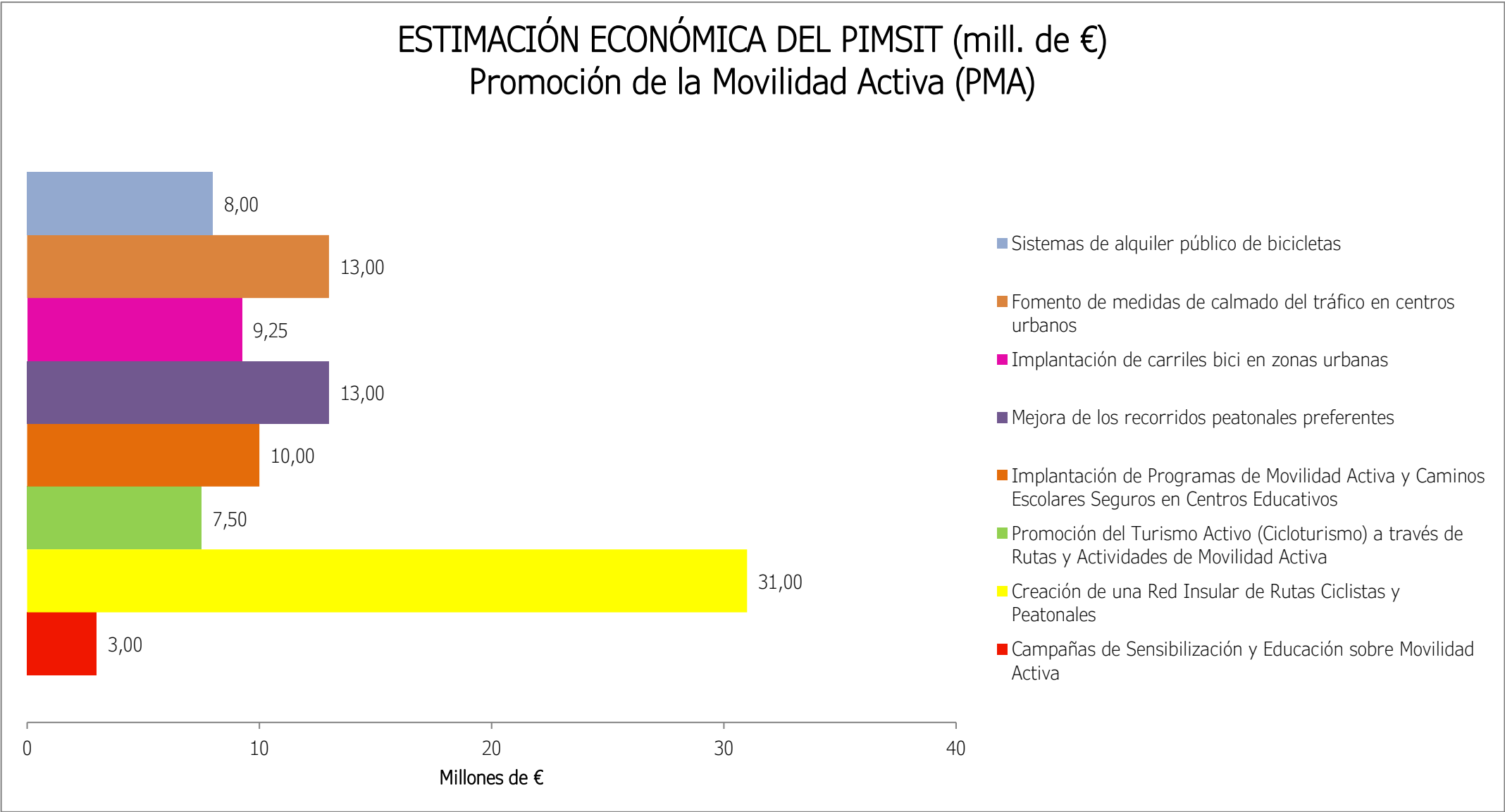
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 31 Reparto por actuación del Programa CRVP



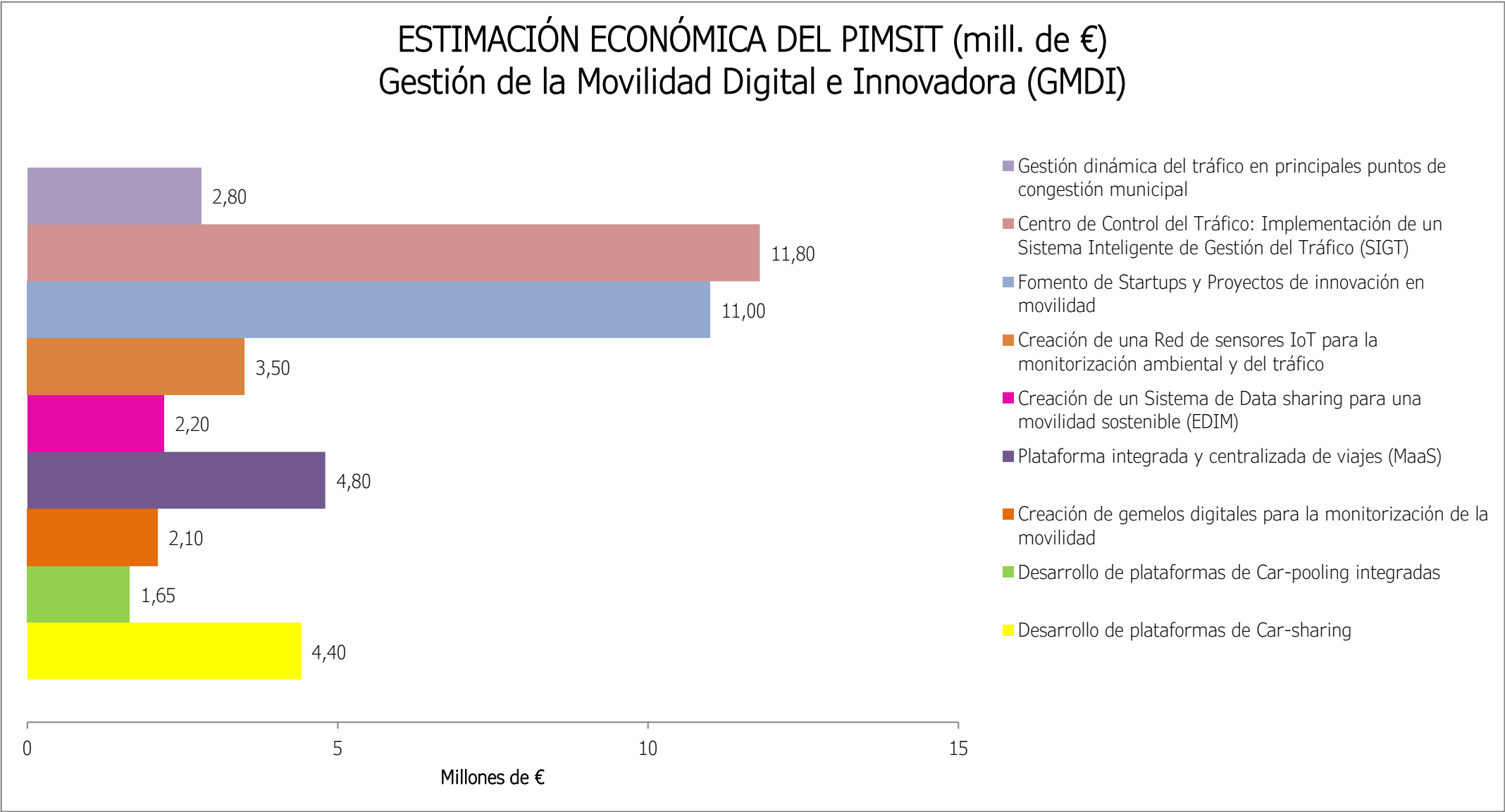
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 32 Reparto por actuación del Programa PMA



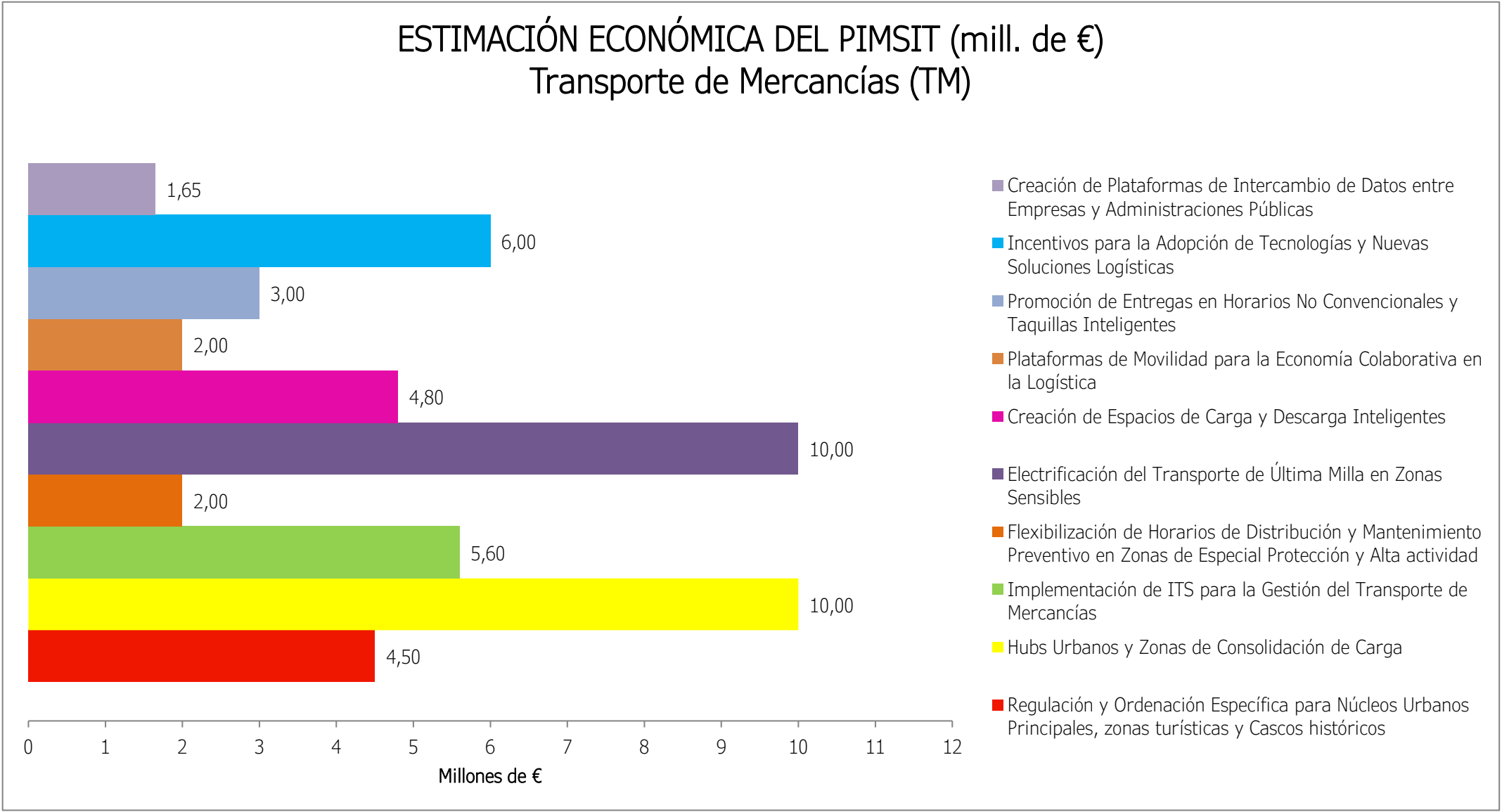
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 33 Reparto por actuación del Programa GMDI



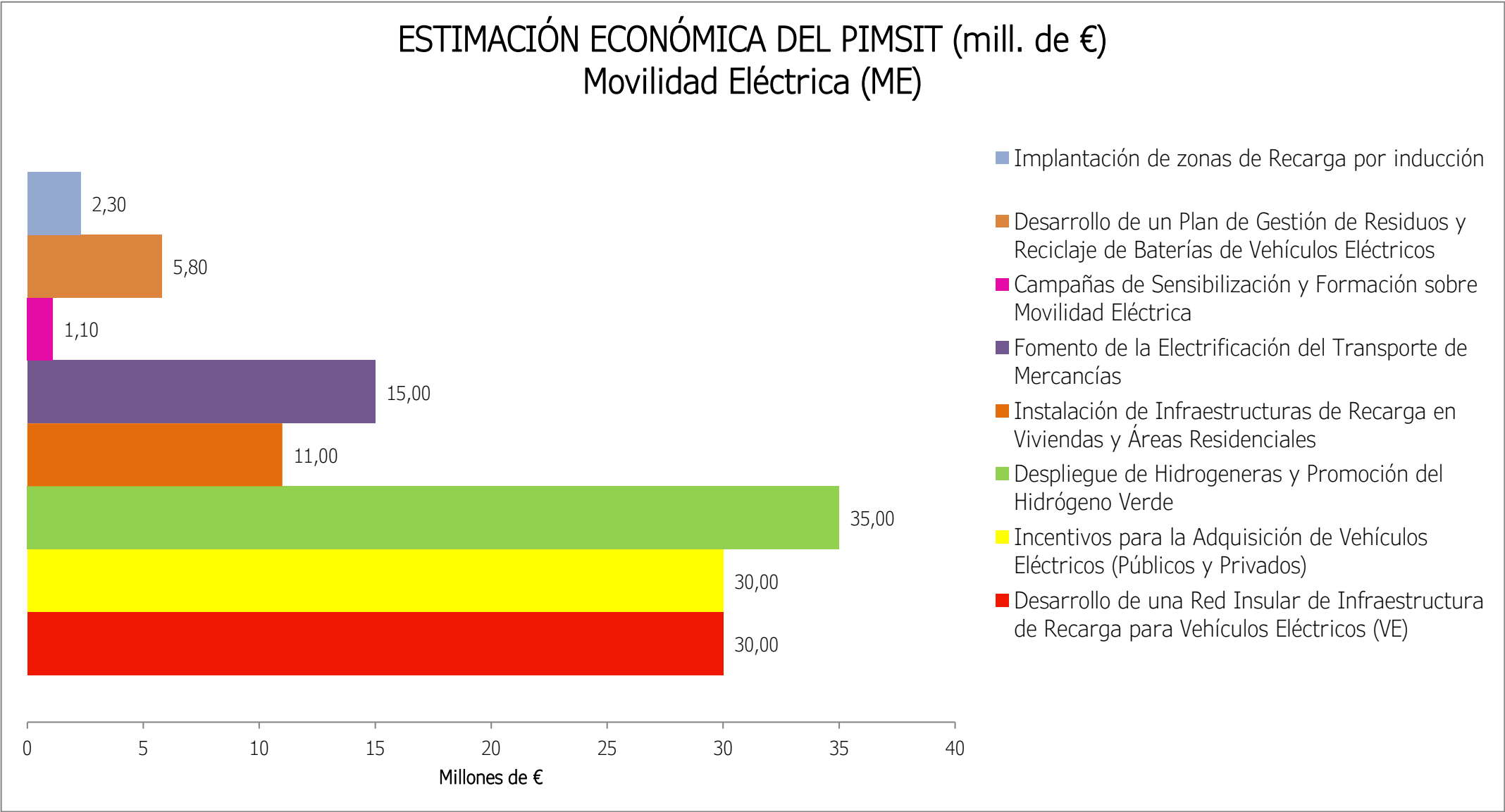
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 34 Reparto por actuación del Programa TM



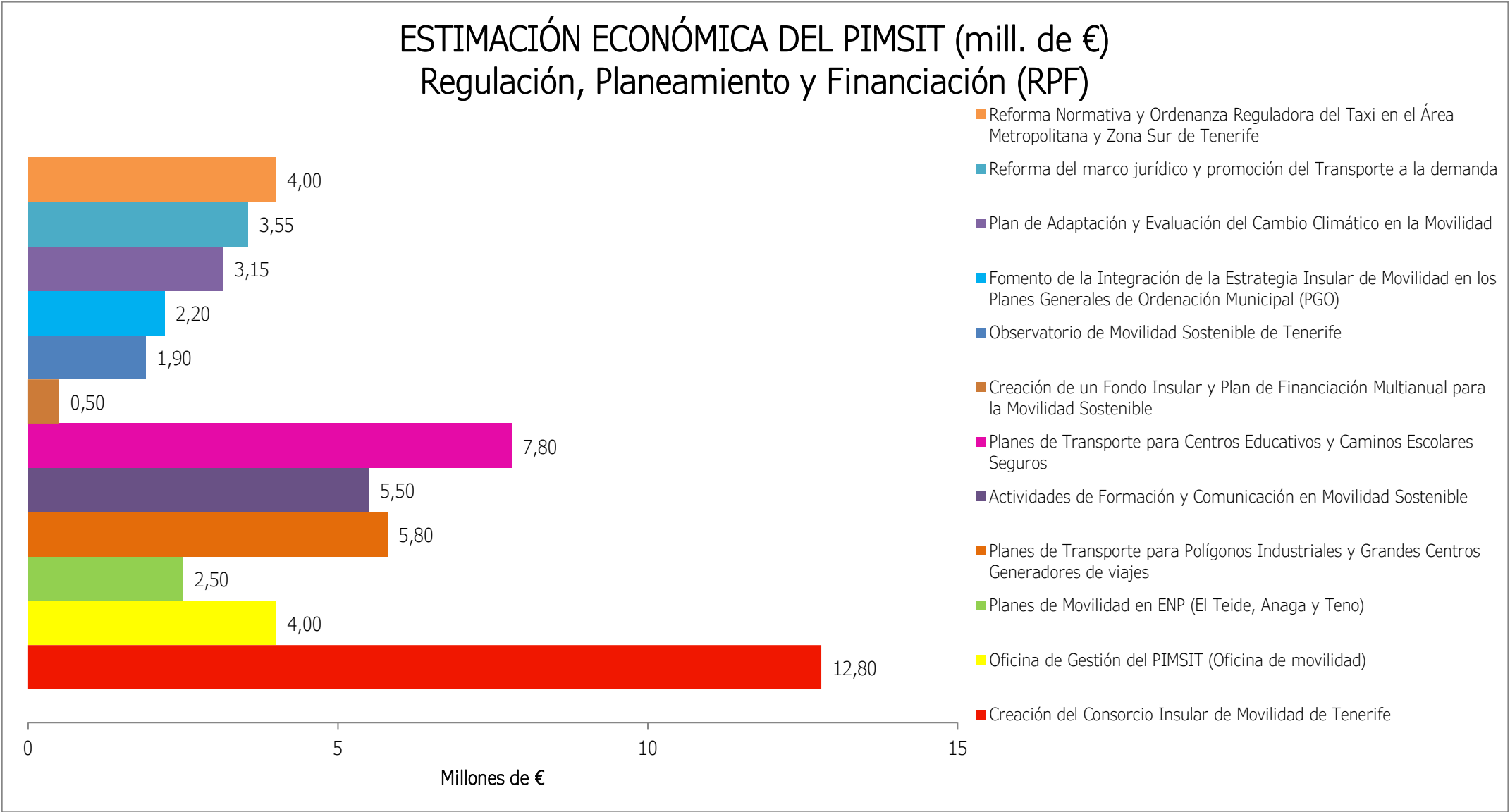
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 35 Reparto por actuación del Programa ME



Fuente: Elaboración propia

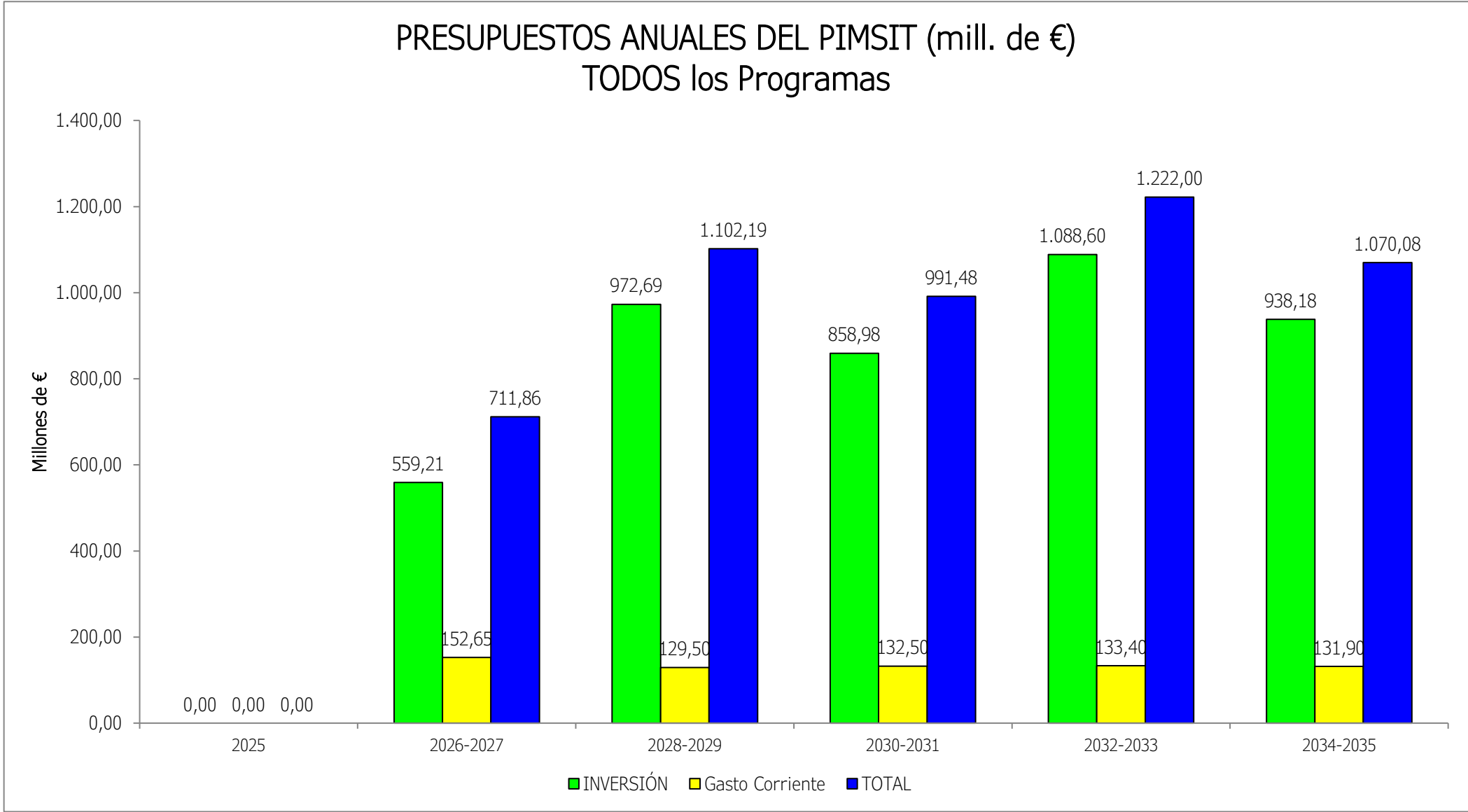
Gráfico 36 Reparto por actuación del Programa RPF



Fuente: Elaboración propia

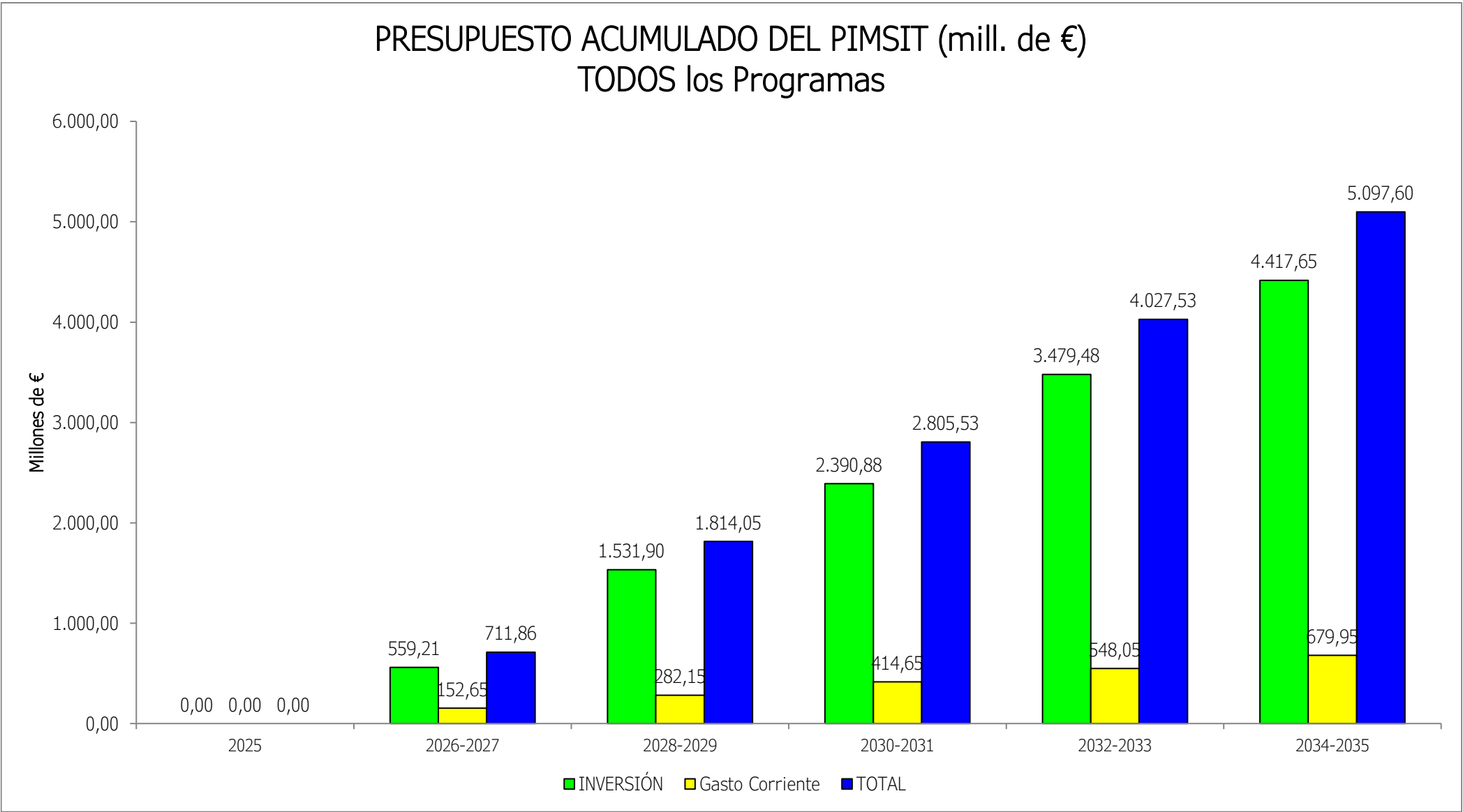
A continuación, se adjuntan diferentes gráficos con el detalle de los presupuestos anuales del total de los Programas de Actuación.

Gráfico 37 Presupuestos anuales del PIMSIT



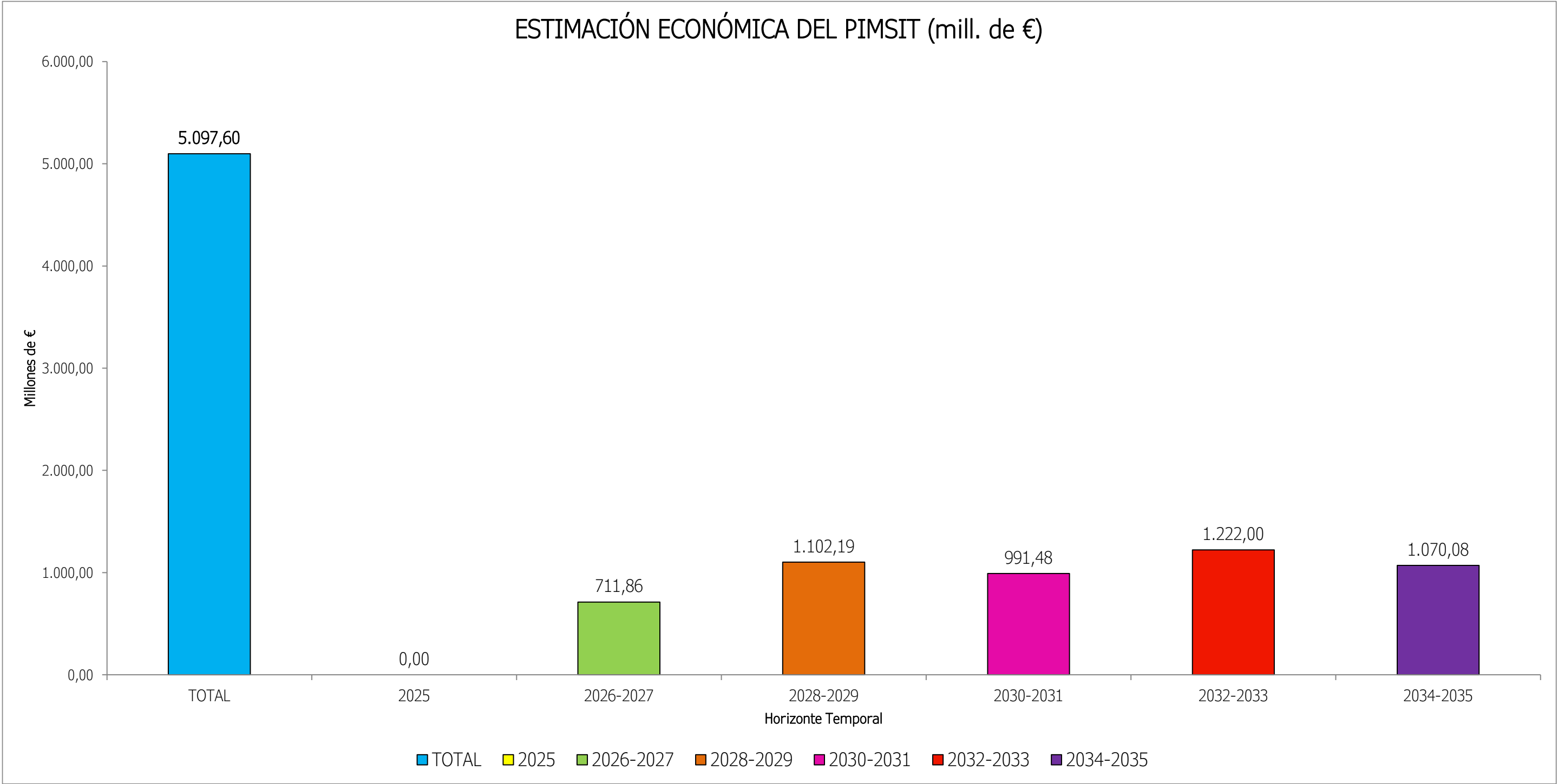
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 38 Presupuesto Acumulado del PIMSIT



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 39 Estimación económica del PIMSIT

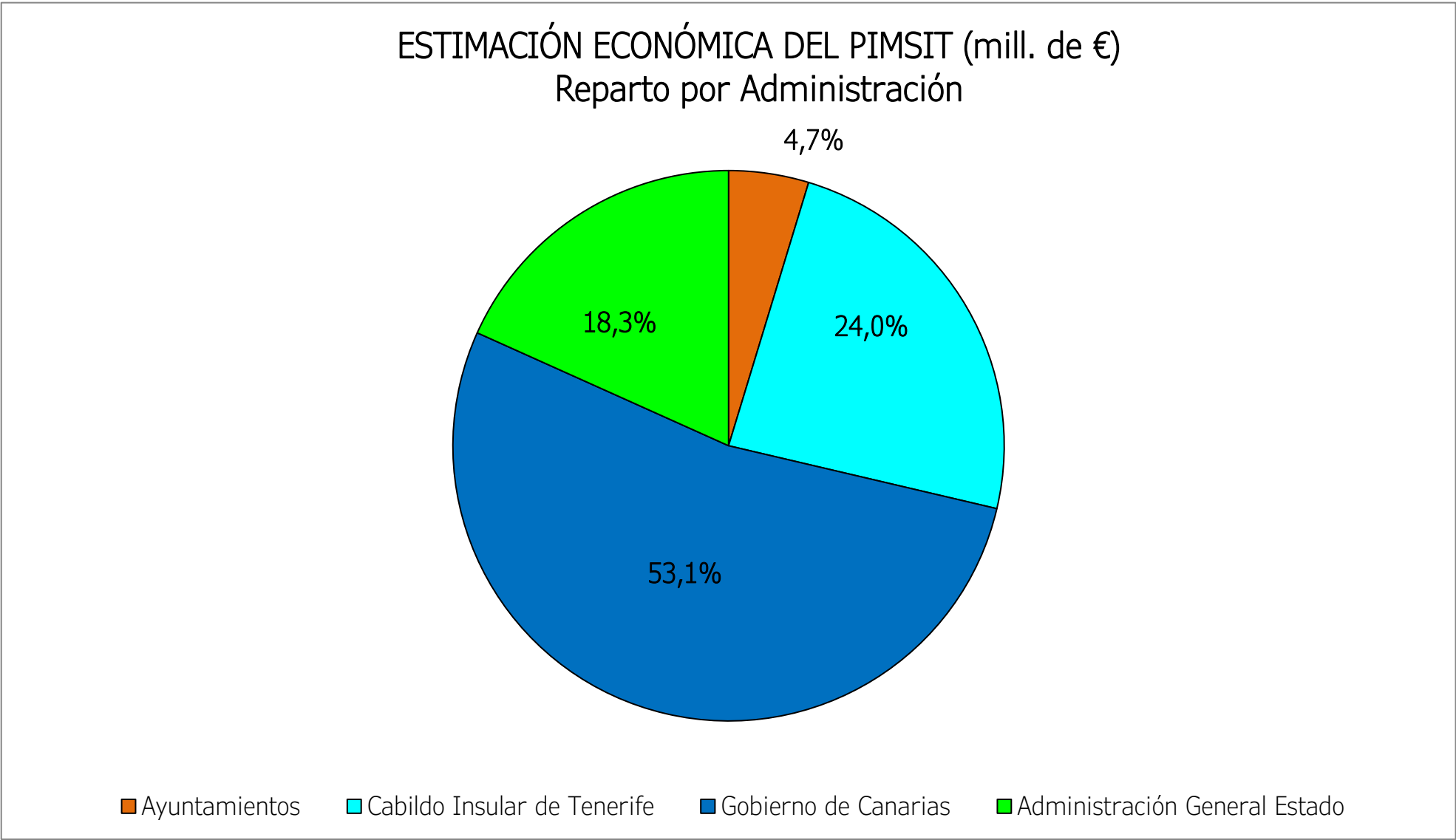


Fuente: Elaboración propia

9.2 Presupuesto por Administración

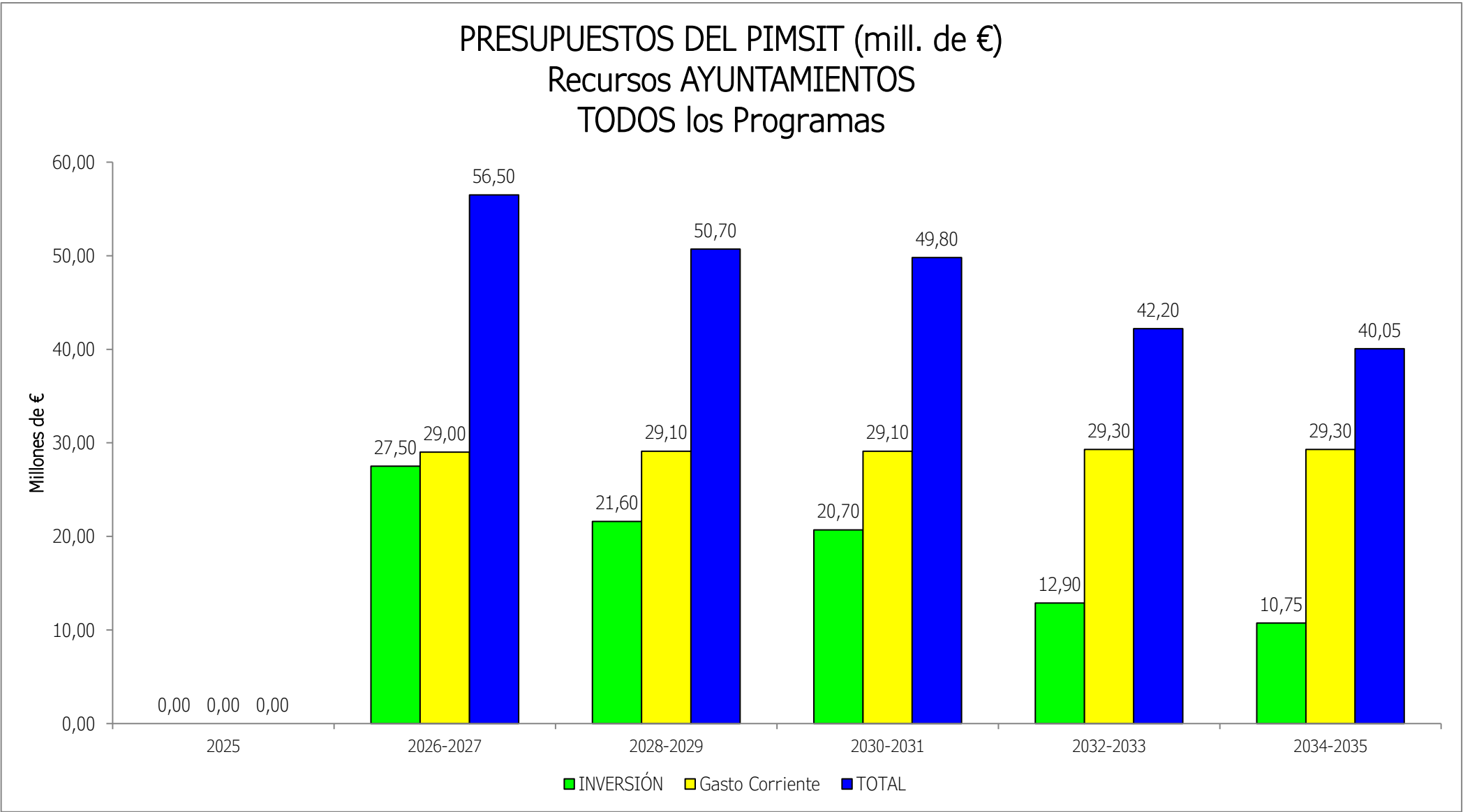
El este apartado se desagrega el presupuesto según los recursos asignados a las diferentes administraciones. Se observa cómo el 53,1% del presupuesto del PIMSIT corresponde con recursos de la Comunidad Autónoma de Canarias mientras que el 24% corresponde con recursos del Cabildo Insular de Tenerife. Tan sólo un 4,7% corresponde a los ayuntamientos y un 18,3% a la Administración General del Estado.

Gráfico 40 Reparto por Administración



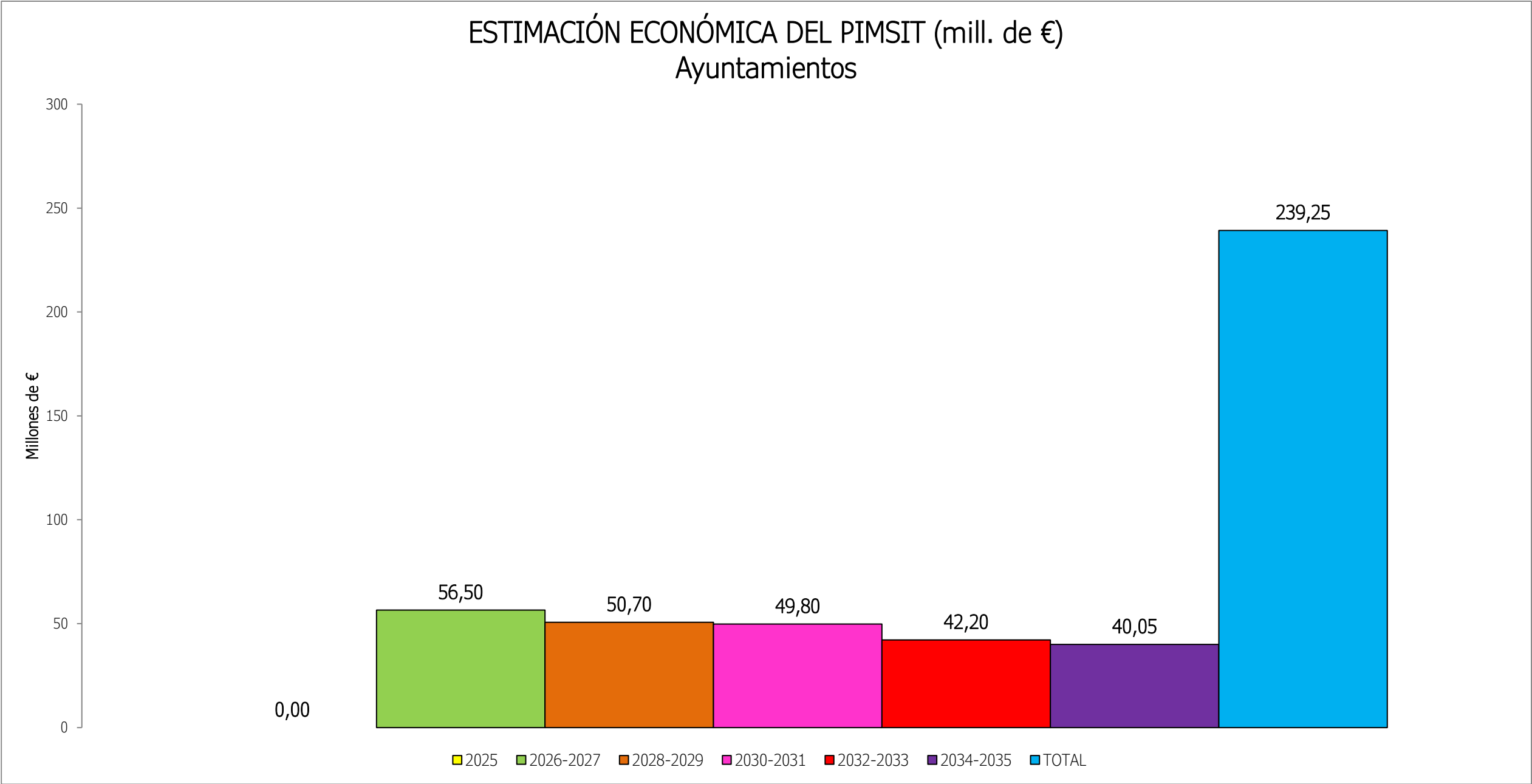
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 41 Recursos de los Ayuntamientos



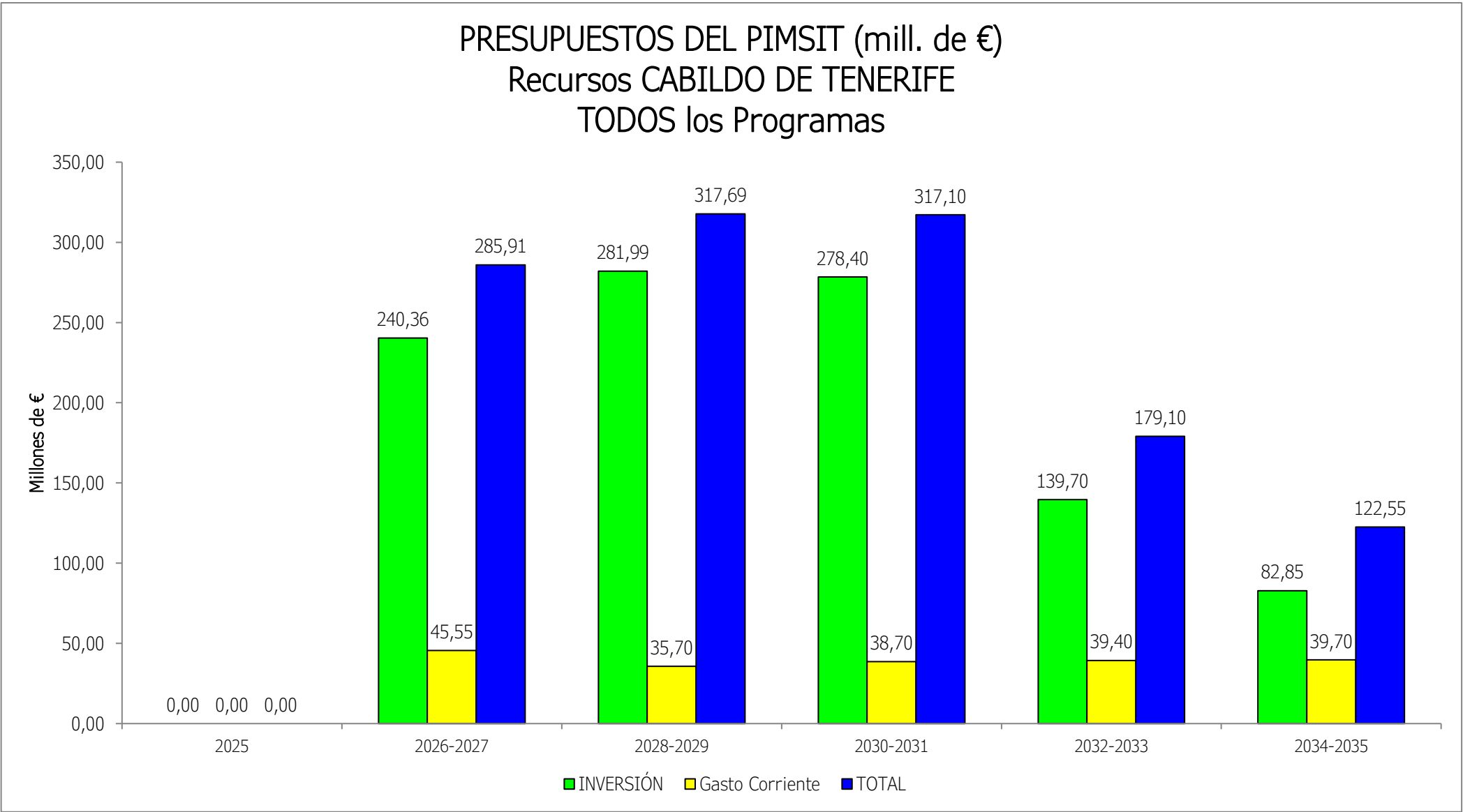
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 42 Aportaciones anuales de los ayuntamientos



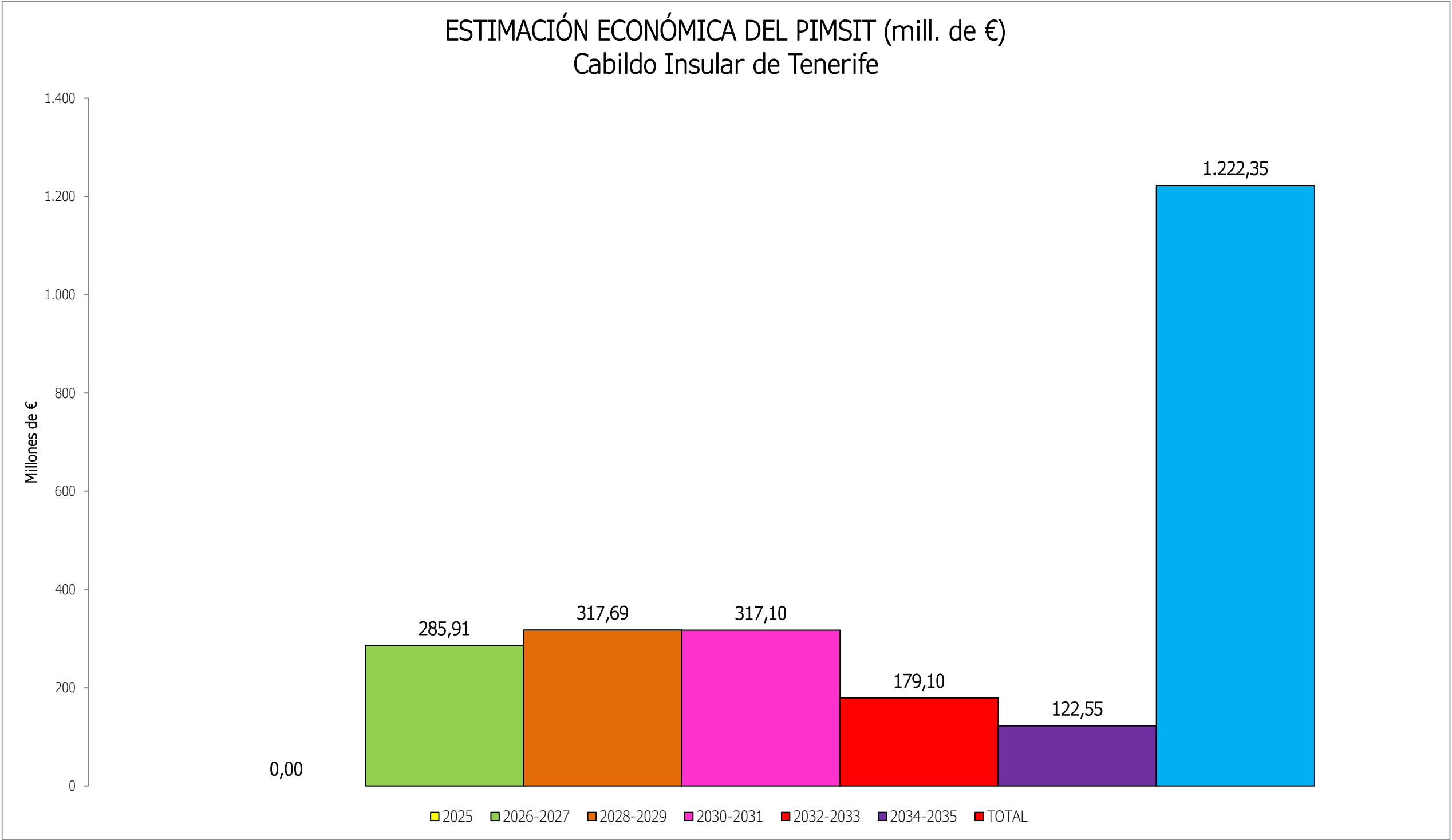
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 43 Recursos del Cabildo de Tenerife



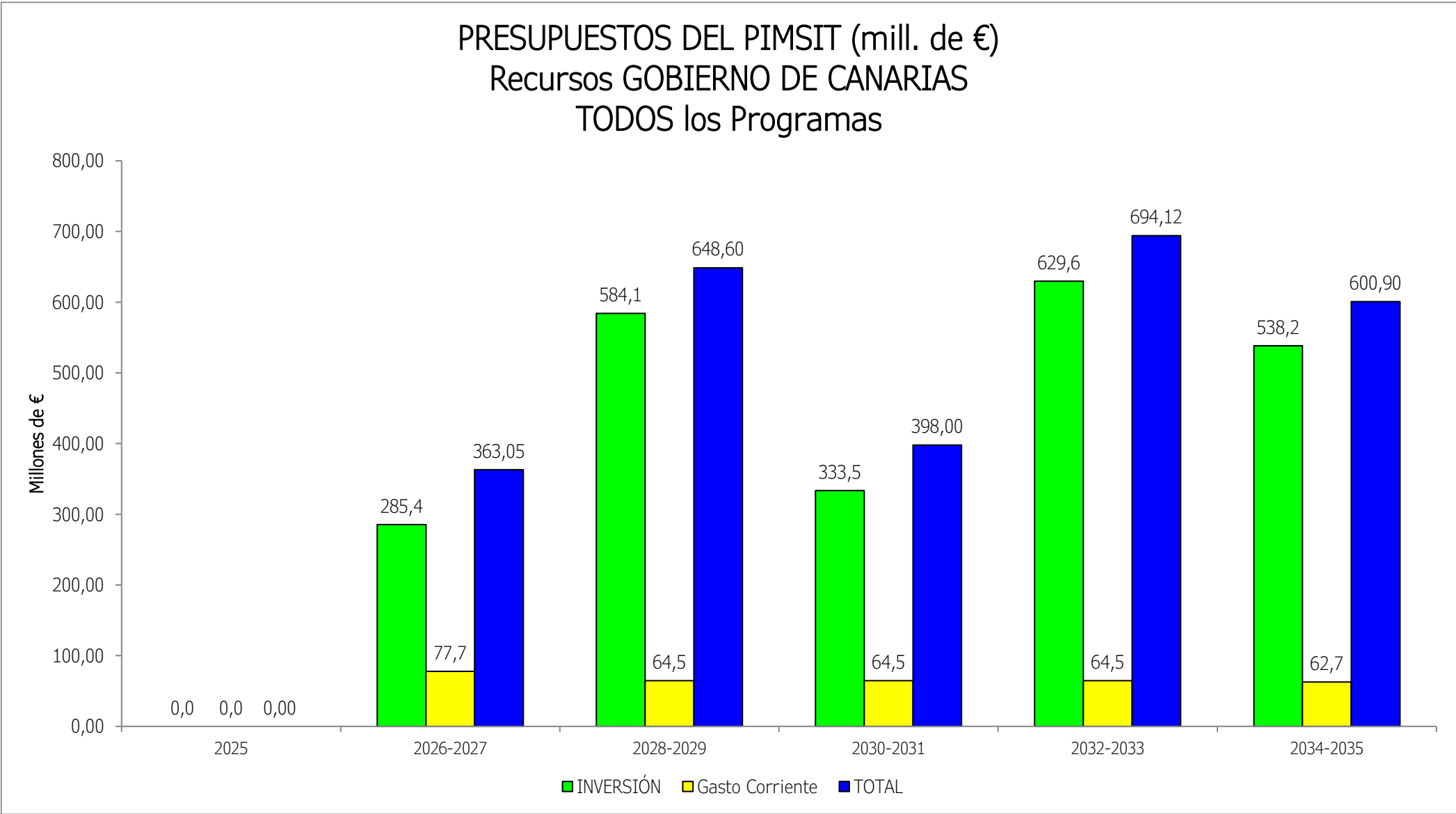
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 44 Aportaciones anuales del Cabildo de Tenerife



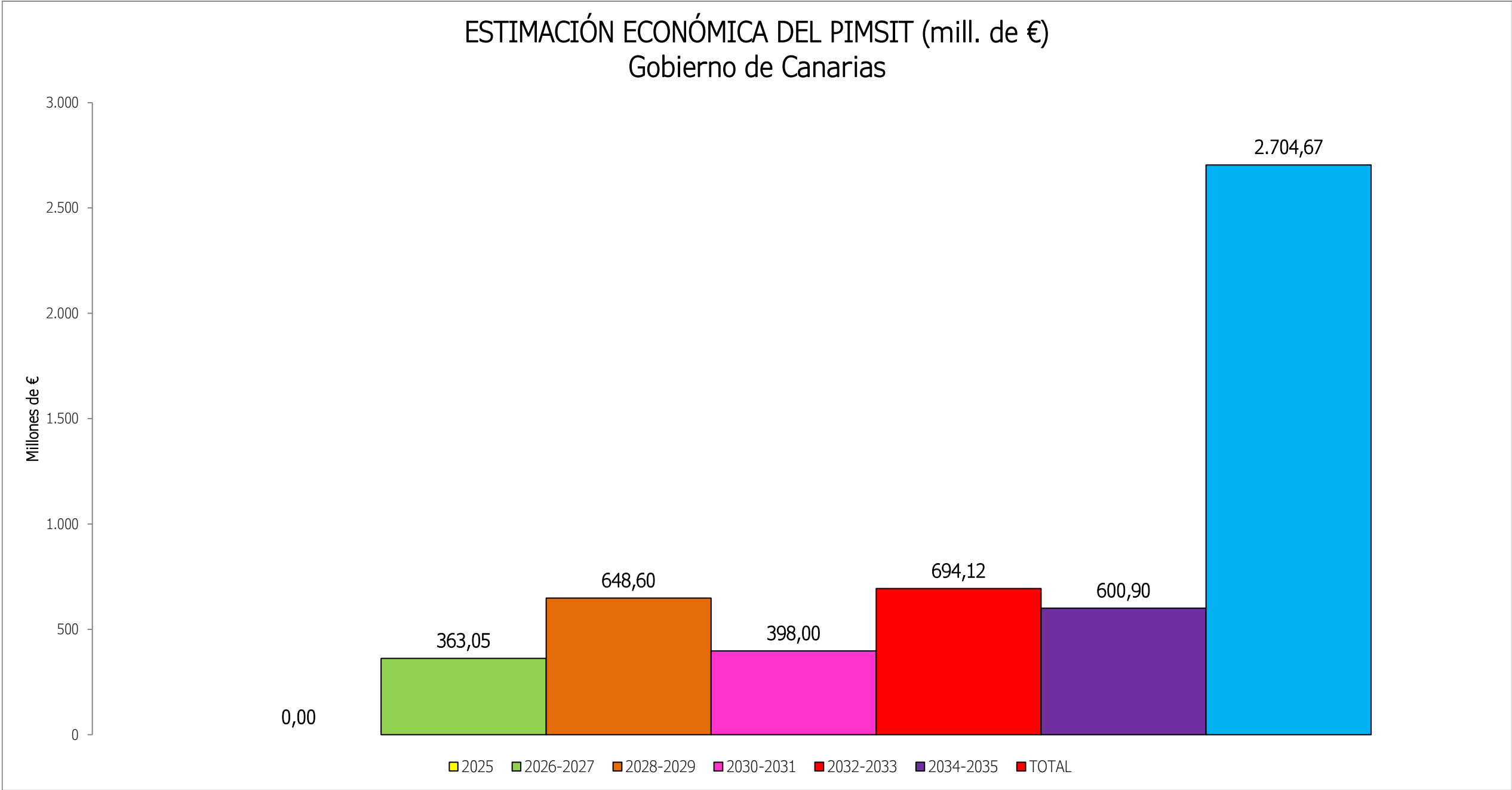
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 45 Recursos del Gobierno de Canarias



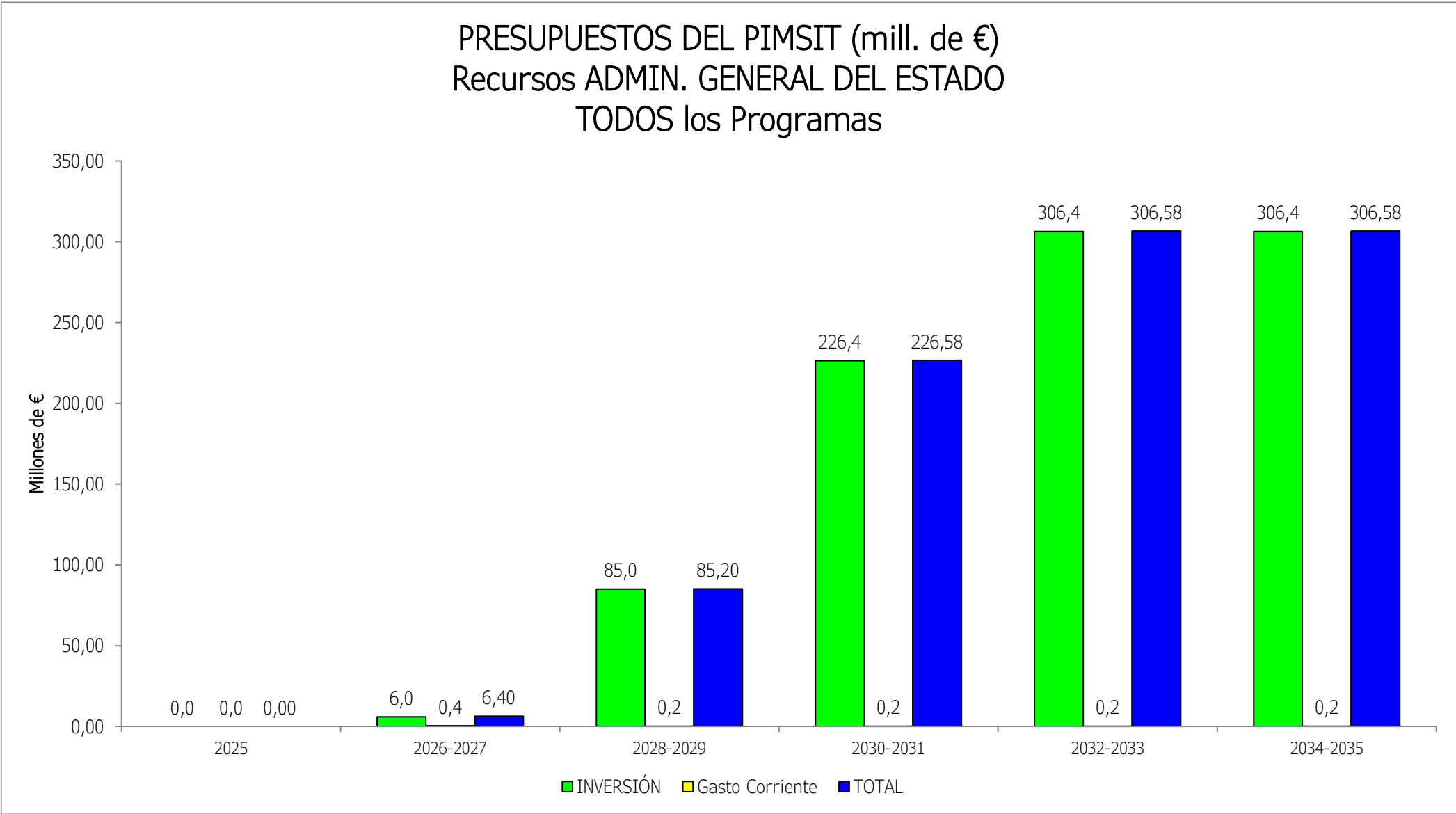
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 46 Aportaciones anuales del Gobierno de Canarias



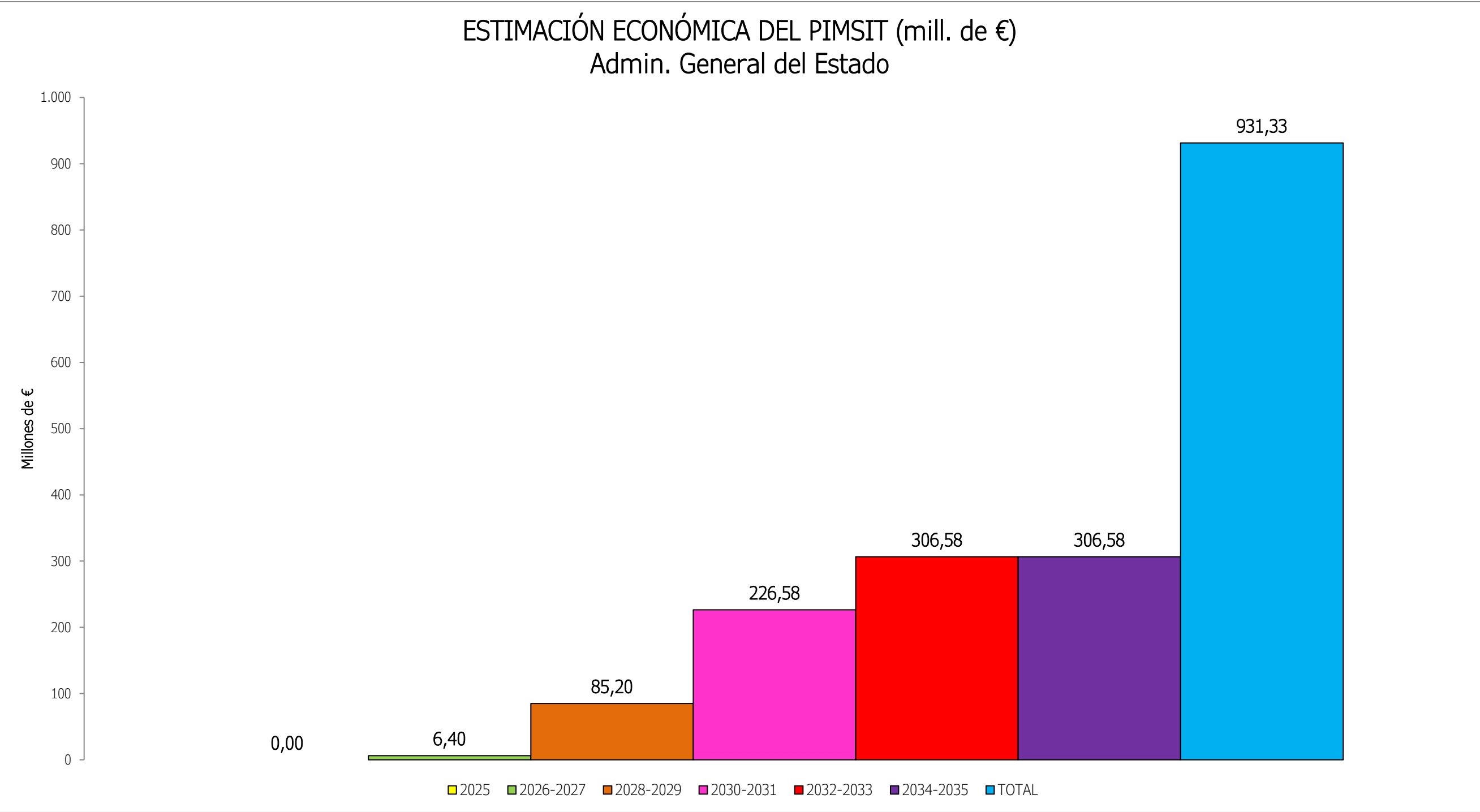
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 47 Recursos de la Administración General del Estado



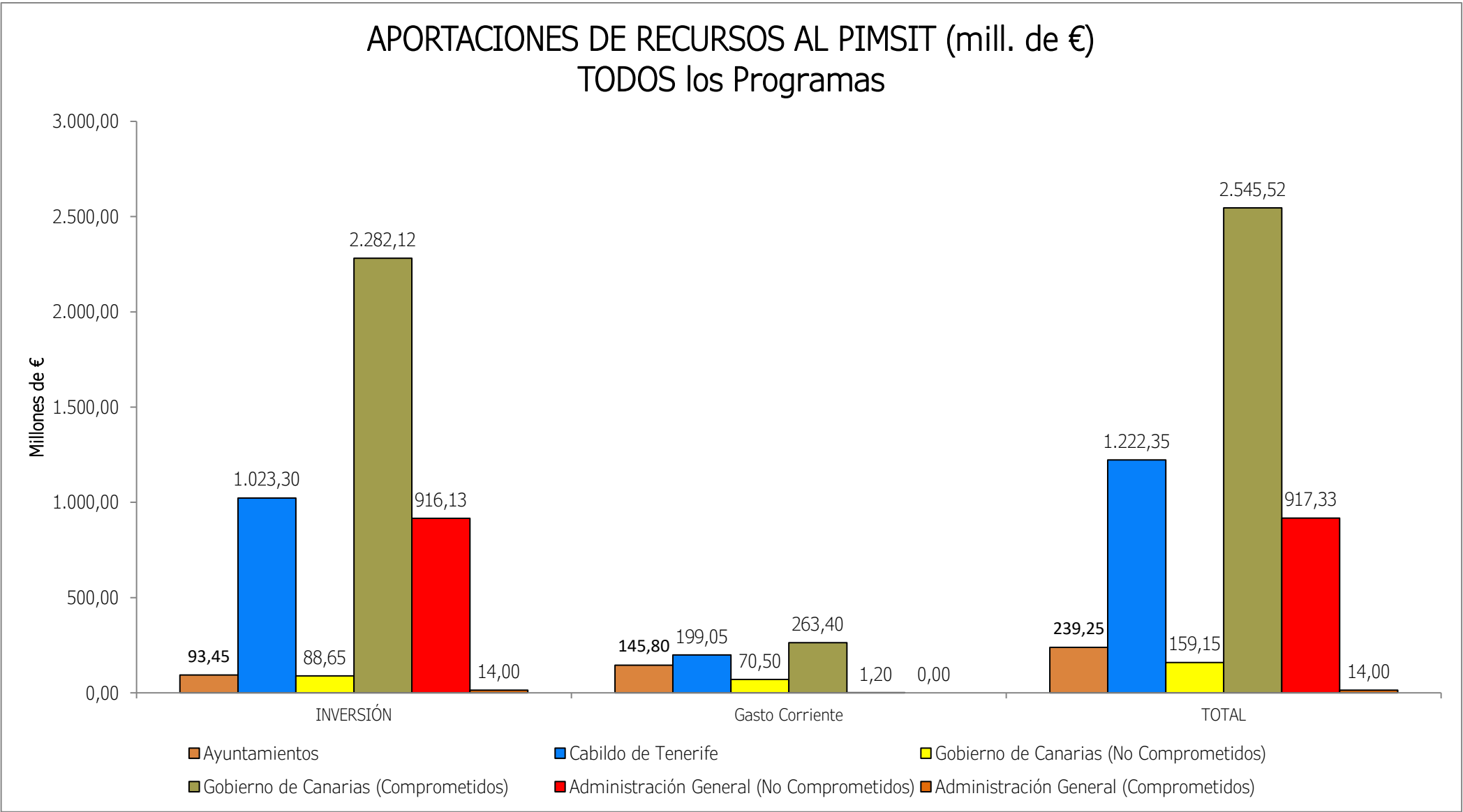
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 48 Aportaciones anuales de la Administración General del Estado



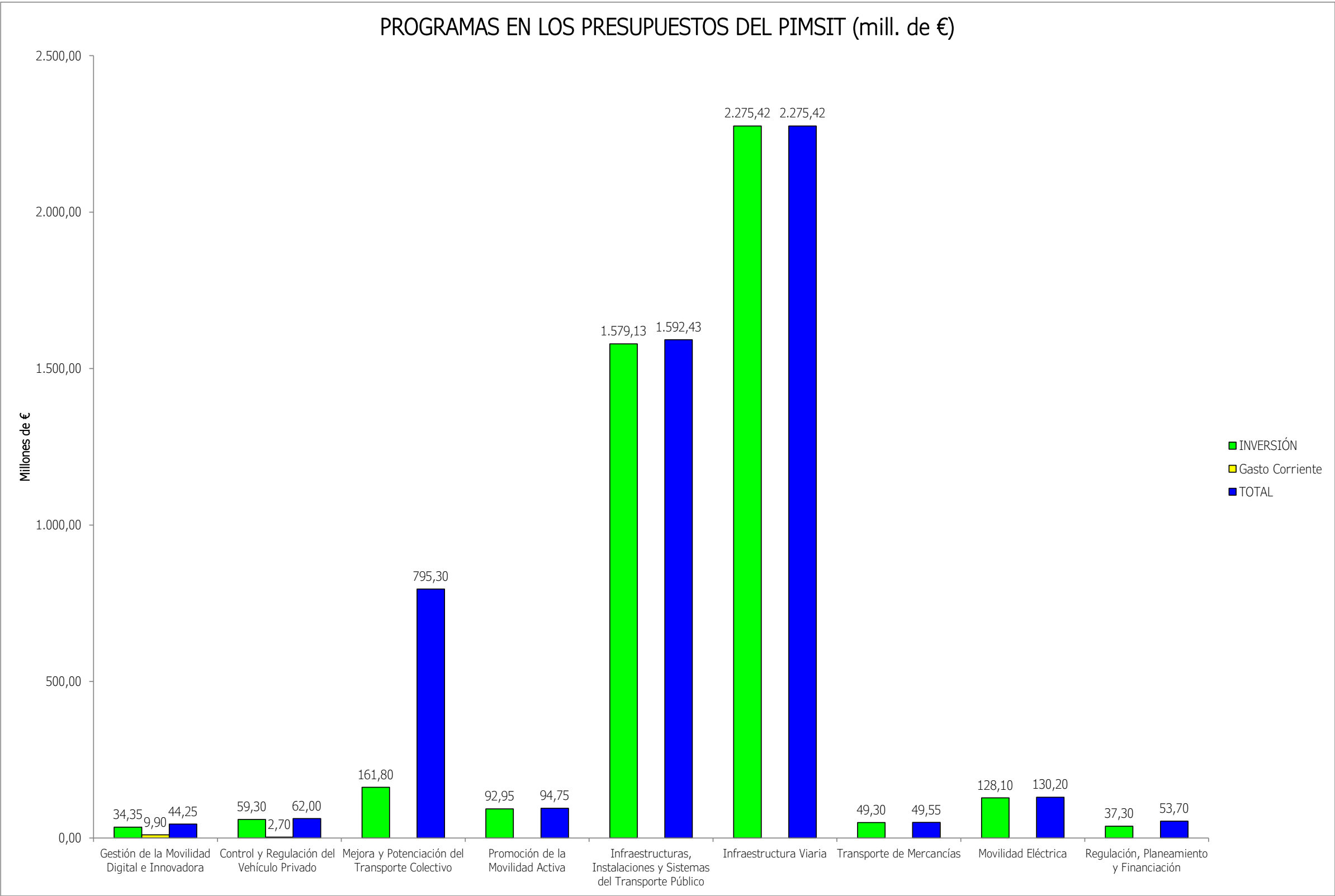
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 49 Aportaciones de los distintos Recursos al PIMSIT



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 50 Recursos por programas en los presupuestos del PIMSIT



Fuente: Elaboración propia

ANEXO 1. INFORME DE ANÁLISIS Y RESPUESTA A LAS SUGERENCIAS RECIBIDAS

ANEXO 2. GRÁFICOS DE LA VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES

