

1. INTRODUCCIÓN

La Memoria y Planos de Ordenación del Documento del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT), que se desarrollan en las siguientes páginas, abordan de acuerdo con su Pliego de Prescripciones Técnicas SIETE bloques de contenido:

- Introducción
- Diagnóstico, Escenarios y Directrices
- Generación y Evaluación de Alternativas
- Desarrollo del Modelo de Movilidad del PTEOTT
- **Justificación Ambiental**
- Esquema de Normativa Básica
- Programación de Actuaciones

La Memoria contiene CUATRO Apéndices, como elementos complementarios para garantizar la comprensión del Diagnóstico y la Ordenación. Estos cuatro Apéndices son:

- Fichas de problemas: Clasificación y líneas de actuación. Se adjuntan como resultado del Diagnóstico.
- Fichas de actuaciones: Dan una definición concreta y estructurada de la actuación, así como de los agentes intervinientes y el coste económico programado.
- Fichas de ordenación de Infraestructuras e instalaciones del Transporte: Señalan los emplazamientos y describen las características de la ordenación estructural y pormenorizada de aquellos elementos con implantación fija sobre el territorio.
- Fichas de evaluación ambiental de los elementos definitorios del modelo: Describen las características de la evaluación ambiental de aquellos elementos con implantación fija sobre el territorio.

Junto con el Documento se presentan el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la Propuesta de Memoria Ambiental.

1.1. MODIFICACIONES RESPECTO AL DOCUMENTO DE AVANCE

El Documento Borrador de la Aprobación Inicial da cumplimiento a la Fase B del Pliego de Condiciones del Contrato y abarca los siguientes trabajos:

- Definición del Modelo de **Ordenación propuesto** de acuerdo con la Alternativa seleccionada
- Exposición de actuaciones para la consecución del Modelo de Ordenación propuesto (definición, propuesta de gestión y valoración económica).
- Respuestas a la Participación Pública.
- Propuesta de Memoria Ambiental.
- Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Este Documento Borrador, que se presenta sin desarrollo Normativa, conformará el Documento para Aprobación Inicial por el Excelentísimo Cabildo Insular de Tenerife y para posterior tramitación.

Es preceptivo señalar que el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) se actualiza como consecuencia de la definición exhaustiva del Modelo de Ordenación propuesto por la Alternativa seleccionada. Esta actualización es especialmente significativa en aquellos términos señalados en el Informe que la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias ha presentado sobre el Documento de Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT).

En el Informe, aprobado por la COTMAC en sesión de 30 de Noviembre de 2011 se expusieron las siguientes conclusiones:

1. El presente PTEOTT no cumple con el objeto previsto para el mismo según las Directrices de Ordenación General (Ley 19/2003, de 114 de abril) y por el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.
2. La ordenación del PTEOTT no contiene determinaciones relativas a los intercambiadores de transporte, red de aparcamientos y trazado ferroviarios pertenecientes a los modelos territoriales del PIOT y los planes territoriales que lo desarrollan en el ámbito del Área Metropolitana.
3. Se debe subsanar la incoherencia existente entre el nivel de determinación de las distintas infraestructuras y la evaluación ambiental realizada.

En Diciembre de 2011 se presentó un Documento Borrador para la Aprobación Inicial que contenía un ISA actualizado y Propuesta de Memoria Ambiental que recogiese las observaciones expuestas que recogiese la evaluación ambiental ajustada al nivel de detalle de la ordenación propuesta.

Ese documento fue informado por la Ponencia Técnica Occidentela de la COTMAC, en sesión celebrada el 16 de febrero de 2012 donde se expusieron las siguientes conclusiones:

Observaciones procedimentales:

- Realizar el trámite de consulta a diversas instituciones de las Administraciones del Estado y Autonómica.

Observaciones ambientales respecto al ISA actualizados

- No se contemplan propuestas concretas sobre las medidas para prevenir, reducir y contrarrestar los efectos negativos sobre el medio ambiente por la aplicación del PTEOTT
- Se deberá justificar la no inclusión de la ampliación del Tren del Sur hasta Fonsalía en las alternativas de ordenación
- Se deben corregir las discordancias entre las fichas de ordenación y los planos así como otros errores menores (punto 5 del informe)

Observaciones territoriales:

- Tener en cuenta en el Documento que se apruebe inicialmente de las conclusiones y observaciones de los informes preceptivos vinculantes
- Justificar la no contemplación de la ordenación del transporte de bienes

Todos estos puntos se les da respuesta en los siguientes apartados, en el ISA Actualizado y en la Propuesta de Memoria Ambiental, especialmente en el apartado 1.2., en tanto que respecto al segundo se argumenta en el epígrafe 5 de este mismo Documento (*Desarrollo del Modelo de Ordenación Propuesto*). Todo ello, de acuerdo con lo prescrito en el Pliego de Condiciones para la elaboración del PTEOTT y de acuerdo con el desarrollo del Modelo de ordenación insular del Transporte, desde la selección de la Alternativa correspondiente hasta el detalle alcanzado en su posterior desarrollo.

También, el grado de “determinación” alcanzado en este Documento atiende a la precisión solicitada en el Informe de la Dirección General de Ordenación respecto a la evaluación ambiental (punto 3 de su Informe de Noviembre de 2011), considerándose conveniente la elaboración de un ISA actualizado que recoja la evaluación ambiental ajustada al nivel de detalle de la ordenación propuesta.

Es preciso subrayar que las determinaciones alcanzadas en este Documento para Aprobación Inicial respecto al Documento de Avance no se consideran sustanciales y especialmente se destaca que no tienen efectos significativos para el medio ambiente por las siguientes razones:

- Las afecciones como consecuencia de la localización con mayor precisión de los elementos definitorios del modelo (infraestructuras) no son significativas para el medio ambiente, localizándose en todos los casos sobre áreas ya transformadas y desnaturalizadas, sin afección a Espacios Protegidos ni especies de flora y fauna recogidas en los Catálogos de protección.
- Las determinaciones de ordenación pormenorizada para las infraestructuras no suponen cambios en el Modelo de Ordenación general ni en las determinaciones de ordenación estructurante que dicho modelo ya preveía en el Documento de Avance.
- No hay cambios en los modos y servicios previstos en la alternativa seleccionada por el Documento de Avance.
- No se producen afecciones que varíen el resultado de la evaluación multicriterio del Documento de Avance.

Por lo tanto, se concluye que el ISA actualizado que se presenta con este Documento abunda en la evaluación ambiental con el grado de detalle solicitado por el Órgano Ambiental. Esta actualización no invalida el ISA presentado junto con el Documento de Avance, sometido al proceso de Información Pública requerido, pues tan solo analiza con mayor grado de detalle áreas ya recogidas en el Documento de Avance. Por ello, no procede la repetición de dicho proceso de Información Pública, de acuerdo con el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias.

1.2. CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO

En este epígrafe se muestra la plena adecuación del PTEOTT a las diferentes Leyes y Normas de aplicación que establece el Sistema de Planeamiento. Para ello, se resume el tratamiento que el PTEOTT da a cuantas determinaciones establece el sistema de ordenamiento territorial para el sistema de transportes en general (en la medida que este Documento puede darles respuesta) y a cuantas determinaciones asigna ese sistema de ordenamiento territorial al PTEOTT de forma directa.

1.2.1. Las Directrices de Ordenación

La Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, es el instrumento que se encuentra en la cúspide de la pirámide del Planeamiento y la Ordenación del territorio de Canarias, al que se encuentra subordinado todo el resto de instrumentos de planeamiento de rango inferior.

La **Memoria de las Directrices de Ordenación General de Canarias**, en la que se describen las líneas fundamentales de la ordenación que se pretende articular, reserva en su punto III, Descripción y Justificación, un punto específico para las infraestructuras y el transporte (epígrafe 3.5 de las Determinaciones).

Con respecto al **transporte colectivo**, el punto 3.5.4. apunta la necesidad de la articulación de un sistema de transporte público que esté conectado con las otras modalidades y sistemas mediante intercambiadores para reducir la presión de los vehículos sobre las infraestructuras. Cita a los **Planes Territoriales Especiales de Transporte** como elemento de planificación, pero además hace referencia a la necesidad de infraestructuras convenientemente adaptadas, con la previsión incluso de la implantación de sistemas de plataforma exclusiva, tanto en las grandes ciudades como en los principales ejes de comunicación. También menciona la necesidad de creación de aparcamientos públicos a nivel urbano atractivos desde el punto de vista económico y de localización, relacionados con los intercambiadores y la implantación de modos de transporte alternativos, no motorizados, como el peatonal y ciclista.

El PTEOTT recoge íntegramente este esquema, por cuanto:

- Ordena el transporte colectivo como un Sistema multimodal de transportes, garantizando la integración de modos y sistemas.
- Da determinaciones para las infraestructuras señaladas, entre otras: Intercambiadores, aparcamientos de disuasión, etc.
- Considera la implantación de sistemas de plataforma exclusiva, cuyo desarrollo y determinación precisos corresponden a otros PTE, de acuerdo con las determinaciones del PIOT.

El **Capítulo I, Sistema de Transporte, del Título V, Infraestructuras y Transporte, de la Normativa de las Directrices de Ordenación General de Canarias**, establece los Principios, objetivos y Planificación para la ordenación del sistema de transportes (Directrices 81,82 y 83).

La **Directriz 81. Principios (NAD)**. El PTEOTT cumple con los principios enunciados que no mencionan directamente al PTEOTT, si bien, ya se señala que *“las metas señaladas requieren la consolidación de un sistema de transporte público de personas y bienes¹, con amplia cobertura y alta calidad”*.

La **Directriz 82. Objetivos (NAD)** expone los objetivos de la política de movilidad y transportes, que el PTEOTT asume, sin comentario a lo señalado en los epígrafes a.,b.,f y g. y haciendo consideraciones sobre lo expuesto en los epígrafes c., d. y e. que se transcriben a continuación con el fin de comentarlos seguidamente:

- c) *El establecimiento de un sistema intermodal de transporte, que vertebré los distintos sistemas de transporte y los diferentes servicios. La configuración que se adopte para hacer efectiva esa intermodalidad debe estimular el uso de los **transportes colectivos** y reducir la necesidad de uso del vehículo privado.*
- d) *El desarrollo de un **sistema integrado** de transporte que vertebré todas las islas, articulando y jerarquizando rutas sobre la base de los **modos colectivos de transporte**.*
- e) *La implantación en cada isla de un **sistema integrado para el transporte público terrestre de personas y bienes**, con una amplia cobertura y calidad de servicio, adecuado a las necesidades particularizadas de las distintas demandas insulares, coordinado con el sistema intermodal”*.

¹ El subrayado no forma parte del documento transcrito. Tampoco los subrayados sucesivos. Esta definición es objeto de comentario posterior al hablar de las directrices 82 y 83.

La **Directriz 83. Planificación (ND)** establece la planificación de los transportes y en concreto para el Plan Territorial Especial del Transporte establece que:

- 2.La planificación de los servicios de transporte terrestres de cada isla tomará la forma de un Plan Territorial Especial, conforme y de acuerdo con la Directriz de Ordenación sectorial correspondiente y con las determinaciones del Plan Insular de Ordenación, debiendo prestar una atención especial a las acciones propias del **transporte colectivo de bienes y personas.**"
- 3. El Plan Territorial Especial de Transporte de cada isla determinará los itinerarios previstos para las nuevas infraestructuras de transporte terrestre, así como la ubicación y compatibilidad de los distintos modos de transporte, dentro de cada corredor.

Las Directrices anteriores utilizan dos conceptos que no definen y que es conveniente aclarar:

- *Transporte colectivo o modos colectivos de transporte*, que deben ser estimulados para reducir la necesidad de uso del vehículo privado. Evidentemente, como no puede ser de otra manera, el **transporte colectivo** se refiere al transporte de personas, no sólo por el fin (*reducir la necesidad de uso del vehículo privado*) sino por su propia definición (el adjetivo colectivo según el Diccionario de la Lengua Española de la RAE es referido a la pertenencia a una agrupación de individuos).
- *Sistema integrado para el transporte público terrestre de personas y bienes*. Hay que remitirse a la definición que el artículo 55 de la Ley de Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias da para el **Transporte Insular Integrado**, donde se refiere únicamente al transporte público regular de viajeros ("*se entiende por transporte insular integrado, aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle en el ámbito insular integrado por las distintas modalidades de transporte público regular de viajeros por carretera en los términos de la presente Ley*").

Por otra parte, el Transporte de Mercancías no forma parte de ningún ... **sistema de transporte público** ..., sino que es una actividad económica como otra cualquiera aunque sujeta a autorización. En este sentido, no se debe confundir ni identificar la expresión *transporte público*, en el sentido de *por cuenta ajena sin discriminación* (Mercancías y transporte discrecional), y la expresión *transporte público* en el sentido de *servicio de titularidad de la Administración* (Viajeros regulares y taxi²).

Estos principios (directriz 81) y objetivos (directriz 82) son asumidos por el PTEOTT y el modelo de ordenación propuesto los hace suyos, como Sistema de transporte colectivo, destacando la implantación de un **Sistema Multimodal que vertebra los diferentes sistemas y servicios en referencia al transporte "colectivo", "Integrado" y "Público" como propios del transporte de viajeros y no de mercancías, por cuanto carece de sentido la expresiones que mezclan estos adjetivos con las mercancías.**

El PTEOTT cumple con lo prescrito en la directriz 83.3. por cuanto determina las infraestructuras de transporte, su ubicación y compatibilidad con otros modos, determinando incluso el marco de servicios y tarifas.

El **Capítulo IV, Transporte colectivo, del Título V, Infraestructuras y Transporte, de la Normativa de las Directrices de Ordenación General de Canarias**, establece los Principios, objetivos y Planificación para la ordenación del Transporte colectivo (Directrices 99,100 y101).

La **Directriz 99. Principios (NAD)** establece que es necesario disponer de sistemas de transporte público eficaces y competitivos e integrará los diferentes sistemas. Dichos principios son asumidos por el PTEOTT, que los recoge dentro de sus objetivos globales:

- Alcanzar una configuración del Sistema Multimodal de Transportes de Viajeros de Tenerife que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida de la Sociedad y el Espacio Económico y Comercial de Tenerife.
- Promover en la medida de lo posible una reducción (número y longitud de recorrido) de los Viajes Motorizados.
- Asegurar que las Demandas de Movilidad de la Población son bien atendidas:
 - Mejorando la Calidad y Tiempo de los Viajes y equiparando las condiciones de accesibilidad de todas las Personas a las Redes y Sistemas de Transporte.
 - Reduciendo el consumo de recursos y la generación de costes externos y medioambientales por causa de la Movilidad, mediante el fomento terminante de los Modos Públicos Colectivos y la disuasión del uso del Vehículo Privado.
 - Impulsando la integración operacional de los Sistemas Públicos de Transporte, hasta lograr su percepción como sistema único de prestaciones.

² El taxi, pese a ser un transporte discrecional se diferencia notablemente del resto por cuanto supone una parte fundamental del conjunto del sistema de transportes que es necesario regular como otros que son Titularidad de la Administración y así se ha venido haciendo tradicionalmente, como en otros territorios, motivado por los principios fijados en el artículo 81 la Ley 13/2007, de 17

de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias. Asimismo. La Directriz 102 establece que será el PTEOTT el que establezca el marco para la prestación del servicio del taxi.

Destaca lo señalado en el punto 2 de la mencionada Directriz 99: "los sistemas de transporte público terrestre a implantar o mejorar tendrán como objetivo satisfacer al menos a igual número de movimientos que los realizados mediante el vehículo privado". El PTEOTT se propone acercarse a ese referente en la medida en que lo hagan posible los recursos de Inversión y de Gasto previsibles para sus Actuaciones dentro de los horizontes temporales considerados y como se verá más adelante, se manifestará como un objetivo alcanzable a mayor plazo.

La **Directriz 100. Objetivos (ND)** establece la planificación del transporte colectivo, como transporte público regular y hace detalle de que se trata de satisfacer las necesidades de movilidad de viajeros, confirmando lo señalado anteriormente respecto a la definición adoptada sobre el transporte colectivo. No se hacen referencias específicas al PTEOTT pero éste se adecua a los objetivos expuestos por cuanto:

- Establece una oferta de transporte cualificada, suficiente y sostenible.
- Promueve el establecimiento de medidas de utilización más eficiente del vehículo privado y de contención de la movilidad motorizada.

La **Directriz 101. Gestión** establece que las administraciones públicas competentes habrán de adoptar medidas activas y coordinadas para potenciar el atractivo del transporte público. El PTEOTT establece actuaciones en ese sentido definidas en los diferentes programas (Servicios, tarifas, infraestructuras, moderación de la movilidad, desincentivación del transporte privado).

La **Directriz 102. Ordenación (ND)** establece referencias concretas al papel que el PTEOTT debe asumir dentro de la planificación y ordenación del transporte público terrestre del archipiélago.

Hay varios aspectos de importancia en esta directriz que se comentan a continuación:

- Esta Directriz vuelve a utilizar el término Transporte público terrestre, sin mención a las mercancías y por lo tanto, tal y como se justificó anteriormente, únicamente puede ser interpretado como referido al transporte de viajeros.
- El Plan Territorial Especial de Transporte intervendrá en el servicio del Taxi (a pesar de ser un transporte discrecional pero derivado de su carácter complementario al servicio de guaguas) y "establecerá el marco para la prestación de los servicios de taxis en cada isla, fomentando el alcance supramunicipal de sus servicios y la diversificación de sus prestaciones como elementos subsidiarios de las guaguas. El plan señalará igualmente las acciones necesarias para la gestión y ordenación del transporte colectivo en la isla, estimulando la formación de Consorcios Insulares de Transporte o de figuras similares que atiendan la implantación y la debida integración de los diferentes elementos del sistema"

- La Directriz señala el papel principal que el Gobierno de Canarias adopta en el desarrollo del PTEOTT por cuanto se señala que requiere la adopción de un Contrato programa que aseguren la financiación de de las actuaciones del PTEOT, donde el Gobierno de Canarias prestará una destacada contribución. El PTEOTT en el Documento de Programación y Financiación de las actuaciones ya distribuye la aportación de las diferentes administraciones.

1.2.2. El Plan Insular de Ordenación

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) establece criterios sobre la ordenación del Transporte y asigna directamente al PTEOTT la misión de formular las estrategias que los desarrollen de tal forma que se consolide un sistema de "transporte público eficaz". Parece oportuno insistir en que el PIOT utiliza el concepto de transporte público referido sólo a viajeros tal y como se ha venido utilizando en el PTEOTT. El PIOT establece que el PTEOTT intervendrá globalmente sobre la estructura de la movilidad insular centrándose en los aspectos de organización e implementación del Modelo. Incluirá criterios para la ordenación del tráfico, minimizando la realización de viajes en vehículo privado.

El PTEOTT da respuesta a los requerimientos del PIOT y en el Modelo de Ordenación de Transportes correspondiente a la alternativa seleccionada no limita sus actuaciones a la infraestructura (lo que sería propio de un PTOI), sino que establece Actuaciones en más campos con incidencia en la realización de Viajes y en cómo se realizan. A tal efecto establece **57 Actuaciones** número concreto que estructuran considerando simultáneamente:

- OCHO diferentes Ámbitos de Actuación
 - El Territorio insular y todos los Sistemas
 - Las Guaguas Metropolitanas, las Guaguas Intercomarcales y las Guaguas Comarcales
 - El Tranvía Metropolitano y los Trenes del Sur y del Norte
 - El Cuarto Modo Colectivo y el Servicio del Taxi
- CINCO diferentes Programas de Actuación
 - Actuaciones en Movilidad y Transportes
 - Actuaciones en Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas
 - Actuaciones en Mejora de los Servicios y los Precios
 - Actuaciones en Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas
 - Actuaciones en Normativa y Planeamiento Urbanístico

El PIOT establece, independientemente del PTEOTT, la elaboración de **Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado**, que analizarán la implantación de líneas ferroviarias en los siguientes ámbitos espaciales:

- Área Metropolitana de Santa Cruz – La Laguna.
- Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.
- Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla.

Estos documentos se encuentran elaborados o en fase de elaboración y tramitación, de forma independiente y ajenos al PTEOTT, y establecen la configuración de sistemas, trazados e infraestructuras que el PTEOTT recoge con el fin de garantizar la coherencia del Modelo de ordenación Insular de transportes.

1.2.3. La Ley 13/2007, de 17 de mayo de Ordenación del Transporte Terrestre

La Ley del Transporte Terrestre de Canarias tiene por objeto la ordenación del transporte por carreteras y de las actividades complementarias. Son objeto de regulación el transporte público y discrecional de viajeros, el transporte de mercancías y transportes especiales.

Dentro del Capítulo II del Título III de la Ley, referido a la *“Planificación de la movilidad, promoción del Sector y financiación de los transportes públicos regulares”* se establecen determinaciones para los Planes Territoriales Especiales del Transporte, encomendándoles su planificación, con subordinación a lo que dispongan las Directrices de Ordenación de Infraestructuras.

En concreto, el artículo 34 establecen que los Planes Territoriales Especiales de Transportes:

- Desarrollarán medidas para conseguir la continuidad e integración entre los diferentes modos de transportes en cada isla.
- Incentivarán el uso del Transporte público regular.

El PTEOTT establece un modelo de ordenación multimodal, con planificación en infraestructuras, servicios, tarifas, elementos de gestión y actuaciones normativas y de planeamiento de cara a incentivar una mayor eficacia en la realización de los viajes (disminución de tiempos y costes de todo tipo) que conlleven una mayor participación del transporte público regular de viajeros en el reparto modal.

En el Capítulo III del Título III de la Ley, referido a las modalidades de gestión del *“Transporte público regular de **viajeros por carretera**”* se establecen determinaciones para los Planes Territoriales Especiales del Transporte de tal forma que:

- Deben recoger la programación del transporte insular integrado.
- Debe organizarse de forma conjunta para asegurar la gestión, de tal forma que no haya duplicidades de servicios (trayectos urbanos e interurbanos en un mismo eje).

El PTEOTT ha considerado cinco modos de transporte público de viajeros, que ordenados de mayor a menor capacidad, son el ferrocarril, tranvía, guaguas, cuarto modo de transporte y taxi) asegurando la coordinación entre todos mediante la organización de servicios y la utilización de las infraestructuras.

La Ley 13/2007 corrobora lo expresado anteriormente, en cuanto a que el PTEOTT se circunscribe a la ordenación de los transportes públicos regulares, y que por el hecho de ser regulares no incluye la ordenación de las mercancías (artículo 3 de la Ley).