

5. DESARROLLO DEL MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO

La Alternativa TRES-MP, seleccionada en el proceso de Evaluación Multicriterio, debe ser definida mediante los elementos que componen su ordenación estructurante y debe ser concretada mediante el Desarrollo del Modelo de Ordenación del PTEOTT.

Este Desarrollo del Modelo de Ordenación del PTEOTT no se limita a la Infraestructura (lo que sería propio de un PTOI), sino que entra también en otros campos con incidencia en la realización de los Viajes y en el cómo se realizan. Por ello, el Desarrollo del Modelo de Ordenación del PTEOTT se concreta en **CINCUENTA Y NUEVE Propuestas de Actuación**, cada una de las cuales puede tener un carácter individual o puede incluir a su vez varios Planes o Proyectos individuales. Las Actuaciones atañen a OCHO Ámbitos funcionales y se distribuyen en CINCO Programas temáticos.

Los Ámbitos de Actuación del PTEOTT tienen un doble carácter, pues cuentan tanto con los diferentes Modos de Transporte que componen el Sistema Multimodal como con el espacio físico donde prestan sus Servicios. Con ese planteamiento, los OCHO diferentes Ámbitos de Actuación del PTEOTT son los que conciernen a:

- el Territorio y todos los Modos;
- el Servicio de Guaguas Metropolitanas;
- el Servicio de Guaguas Intercomarcales;
- el Servicio de Guaguas Comarcales;
- el Tranvía Metropolitano;
- el Tren del Sur y el Tren del Norte;
- el Cuarto Modo Colectivo (... a la Demanda); y
- el Servicio del Taxi

Por su parte, los CINCO Programas en que se agrupan las Actuaciones del PTEOTT son:

- Programa de Movilidad y Transporte Privado, que se propone,
 - reducir o, cuando 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, favorable a los Modos de Transporte Público Colectivo y a los Modos No Motorizados;
- Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas, que se propone,
 - mejorar y ampliar las dotaciones de los soportes físicos y operacionales necesarios para la producción, la prestación, la comercialización y la utilización del Transporte Público Colectivo,
- Programa de Reordenación y Mejora de los Servicios, que se 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, y
 - 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 Organización, Gestión y Financiación, que se propone intervenir en las condiciones organizativas, de gestión y financieras que interesan al Sistema de Transporte Público Colectivo de Tenerife con objeto de,
 - Clarificar la política de Precios, adaptándola a la demanda sin que implique disminución de los Ingresos ni de los Viajeros,
 - Mejorar la eficiencia de los Operadores, gestionando los Modos de acuerdo con sus ventajas comparativas, y
 - Facilitar la coordinación interadministrativa y la de las Administraciones con los Operadores; y
- Programa de Normativa y Planeamiento Urbanístico, que se propone dotar al PTEOTT de los instrumentos necesarios para una adecuada realización e implantación de sus Propuestas.

En última instancia, las **CINCUENTA Y NUEVE Propuestas de Actuación** del PTEOTT se distribuyen según Ámbitos y Programas conforme indica la tabla adjunta.

En las páginas siguientes aparecen las denominaciones de las **CINCUENTA Y SIETE Propuestas de Actuación** y en las restantes páginas de este Documento se hacen las consideraciones oportunas respecto a los objetivos y contenidos de cada Programa y sus Actuaciones.

Adicionalmente, el Documento del PTEOTT referente a *Programación y Financiación de Actuaciones* presenta las Fichas-Resumen de las **CINCUENTA Y NUEVE** Actuaciones que se proponen, incorporando otras informaciones de interés como, sus complementariedades y sinergias, la identificación de los Agentes implicados y el importe, calendario y origen de los recursos financieros necesarios.

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN DEL PTEOTT	PROGRAMAS Y NÚMERO DE ACTUACIONES EN EL PTEOTT					TOTAL
	MOVILIDAD Y TRANSPORTE PRIVADO	INFRAESTRUCTURAS, INSTALACIONES Y SISTEMAS	REORDENACIÓN Y MEJORAS DE LOS SERVICIOS	ORGANIZACIÓN, GESTIÓN Y FINANCIACIÓN	NORMATIVA Y PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	
EL TERRITORIO Y TODOS LOS MODOS	8	6	3	8	5	30
TODO EL SERVICIO DE GUAGUAS		1	1	4		6
GUAGUAS METROPOLITANAS		4				4
GUAGUAS INTERCOMARCALES		4				4
TRANVÍA METROPOLITANO		3				3
TREN DEL SUR Y TREN DEL NORTE		4				4
CUARTO MODO COLECTIVO			1	3	2	6
SERVICIO DEL TAXI			1		1	2
TOTAL	8	22	6	15	8	59

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN DEL PTEOTT	PROGRAMAS Y ACTUACIONES EN EL PTEOTT				
	MOVILIDAD Y TRANSPORTE PRIVADO	INFRAESTRUCTURAS, INSTALACIONES Y SISTEMAS	REORDENACIÓN Y MEJORAS DE LOS SERVICIOS	ORGANIZACIÓN, GESTIÓN Y FINANCIACIÓN	NORMATIVA Y PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
EL TERRITORIO Y TODOS LOS MODOS	Tarificación por congestión	Aparcamientos de disuasión	Mejora en la productividad del Personal	Nuevo Marco Tarifario Zonal	Autoridad del Transporte Insular
	Regulación del Aparcamiento en la Vía Pública	Control de Accesos y Calmado de Tráfico en centros urbanos	Incremento de la Velocidad Comercial	Autoridad del Transporte Insular	Ordenanzas Municipales del Transporte
	Planes de Movilidad Urbana Sostenible	Diseño e Implantación de un nuevo Sistema de Billética	Adecuación de Vehículos y Paradas para PMR	Nuevo Régimen Económico y Financiero	Directrices para el Planeamiento Urbanístico
	Planes de Transporte para Polígonos Industriales y Grandes	Implantación de Carriles Bici		Oficina y Observatorio de Movilidad Insular	Norma sobre Planes de Movilidad Sostenible
	Planes de Transporte para Centros Educativos	Mejora de Recorridos Peatonales preferentes		Convenio Insular de Financiación de las Guaguas	Norma sobre Planes de Transporte (Atracción Viajes)
	Plan de Concienciación para el uso del Transporte Público	Sistema de Alquiler de Bicicletas		Convenios para la financiación del Cuarto Modo	
	Sistema de vehículo compartido (carsharing)			Contratos-Programa Administraciones-Operadores	
	Plataforma para compartir viajes (carpooling)			Convenio para la ejecución de Infraestructuras Intermodales	

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN DEL PTEOTT	PROGRAMAS Y ACTUACIONES EN EL PTEOTT				
	MOVILIDAD Y TRANSPORTE PRIVADO	INFRAESTRUCTURAS, INSTALACIONES Y SISTEMAS	REORDENACIÓN Y MEJORAS DE LOS SERVICIOS	ORGANIZACIÓN, GESTIÓN Y FINANCIACIÓN	NORMATIVA Y PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
TODO EL SERVICIO DE GUAGUAS		Mejora general de Paradas y de accesos peatonales	Jerarquización y Clasificación de las Redes de Guaguas	Renovación de Flota	
				Reducción de Costes de Mantenimiento	
				Reducción de la Siniestralidad	
				Reducción del Consumo de Combustible	
GUAGUAS METROPOLITANAS		Intercambiador de Proximidad de Tíncer			
		Paradas Preferentes			
		Red de Carriles Bus urbanos			
		Carriles Bus de acceso			
GUAGUAS INTERCOMARCALES		Intercambiadores de Proximidad			
		Estaciones de Guaguas			
		Paradas Preferentes			
		Carril Bus TF-1: Guaza-Adeje			

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN DEL PTEOTT	PROGRAMAS Y ACTUACIONES EN EL PTEOTT				
	MOVILIDAD Y TRANSPORTE PRIVADO	INFRAESTRUCTURAS, INSTALACIONES Y SISTEMAS	REORDENACIÓN Y MEJORAS DE LOS SERVICIOS	ORGANIZACIÓN, GESTIÓN Y FINANCIACIÓN	NORMATIVA Y PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
TRANVÍA METROPOLITANO		Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte			
		Ampliación Línea 2 hasta Tíncer			
		Nueva Línea 3 del Tranvía			
TREN DEL SUR Y TREN DEL NORTE		Tren del Sur			
		Intercambiadores del Tren del Sur			
		Tren del Norte			
		Intercambiadores del Tren del Norte			
CUARTO MODO			Creación de un Cuarto Modo Colectivo (... a la Demanda)	Organizaciones Empresariales Cooperativas Cuarto Modo	Cuarto Modo en la Ley de Transportes de Canarias
				Ayudas para el Centro de Control y Gestión y su S.A.E.	Ordenanza Reguladora para la prestación del Cuarto Modo
				Ayudas para la adquisición y equipamiento de Flota	
SERVICIO DEL TAXI			Reordenación del Taxi en el área metropolitana		Ordenanza reguladora en el área metropolitana

5.1. ÁMBITO: EL TERRITORIO Y TODOS LOS MODOS

El Ámbito de Actuación *El Territorio y todos los Modos* incluye un total de TREINTA Actuaciones, que interesan a los CINCO Programas del PTEOTT:

- Movilidad y Transporte Privado, OCHO Actuaciones;
- Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas, SEIS Actuaciones;
- Reordenación y Mejora de los Servicios, TRES Actuaciones;
- Organización, Gestión y Financiación, OCHO Actuaciones; y
- Normativa y Planeamiento Urbanístico, CINCO Actuaciones.

5.1.1. Programa de Movilidad y Transporte Privado

El Programa de Movilidad y Transporte Privado incluye OCHO Actuaciones en el Ámbito que concierne a *El Territorio y Todos los Modos*:

- Tarificación por congestión;
- Regulación del Aparcamiento en la Vía Pública
- Planes de Movilidad Urbana Sostenible;
- Planes de Transporte para Polígonos Industriales;
- Planes de Transporte para Centros Educativos; y
- Plan de Concienciación para el uso del Transporte Público.
- Sistema de vehículo compartido (carsharing)
- Plataforma para compartir viajes (carpooling)

5.1.1.1. Tarificación por Congestión

La Tarificación por Congestión tiene por objeto aumentar el grado de internalización de los Costes generados por el Transporte Privado y promover una utilización más eficiente de las Infraestructuras Vías y del Sistema Multimodal de Transporte.

Esta Actuación incluye un número abierto de Proyectos individuales, cada uno de los cuales será el resultado del siguiente proceso de análisis y evaluación:

- Identificación y análisis de,
 - Tramos de las Redes viarias y períodos horarios con problemas de congestión, y
 - Itinerarios alternativos y oportunidades de Transporte Público en esas Redes;

- Diseño y análisis técnico y económico de Sistemas de Peaje para la redistribución de los Viajes en Automóvil hacia otros itinerarios y otros modos;
- Análisis Coste-Beneficio y Evaluación Multicriterio de la implantación de los Sistemas de Peaje; e
- Implantación de los Sistemas de Peaje si se alcanza un resultado positivo en los análisis anteriores.

5.1.1.2. Regulación del Aparcamiento en la Vía Pública

La Regulación del Aparcamiento en la Vía Pública aborda la gestión de este recurso escaso y tiene, por otra parte, incidencia importante en el Reparto Modal de los Viajes atraídos por los núcleos urbanos, por lo que puede utilizarse como instrumento desincentivador del uso del Vehículo Privado.

La Actuación incluye NUEVE Proyectos individuales, en los términos de Adeje y de Arona (en ambos casos, sólo las zonas turísticas), Candelaria, Icod de los Vinos, La Orotava, Los Realejos, Puerto de la Cruz, San Cristóbal de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife. Se trata de regular el 25% de las plazas disponibles en la vía pública (unas 28.000 plazas en total), sea como plazas para residentes o sea como plazas de rotación.

Para garantizar el aparcamiento de los residentes y limitar el aparcamiento de rotación de larga duración (Motivo Trabajo) sin perjudicar a los agentes económicos establecidos en las áreas de regulación, su implantación efectiva deberá ir precedida por Estudios técnicos que determinen:

- las plazas de aparcamiento en la vía pública (Inventarios Estáticos);
- la demanda potencial de aparcamiento medida en vehículos y en horas (Inventarios de Rotación diurnos y nocturnos) con el detalle de,
 - tipos de usuarios (residentes o visitantes),
 - motivos de viaje (trabajo, estudios, compras...),
 - distribución horaria de la demanda (total y según tipos de usuario),
 - distribución de la demanda por tiempo de permanencia (total y según tipos de usuario),
 - demanda satisfecha (en aparcamiento legal) y demanda insatisfecha (doble fila, ocupación de plazas de carga y descarga, ...);
- la demanda previsible una vez implantado el sistema (Encuestas de Preferencias Declaradas); y

- el diseño y la economía del sistema de regulación,
 - tipología de plazas (residentes, visitantes, mixtas),
 - límite de tiempo de estacionamiento según tipo de plaza,
 - número y localización de las plazas sobre el viario en función de los usos prioritarios urbanos (vías comerciales, vías residenciales, vías de tráfico de distribución...),
 - sistema de circulación y tecnología de soporte, y
 - Costes y Gastos e Ingresos del sistema.

Adicionalmente, los Estudios técnicos que precederán a la implantación efectiva de los NUEVE Proyectos de Regulación del Aparcamiento en la Vía Pública deberán considerar:

- campañas de difusión y participación social (información a los afectados, consulta y consideración de ideas al respecto y difusión de los beneficios resultantes), ya que la regulación generará probablemente una significativa contestación por parte de ciudadanos y agentes económicos; y
- acciones paralelas necesarias para potenciar la accesibilidad y conectividad de las áreas reguladas mediante el Transporte Público Colectivo.

5.1.1.3. [Planes de Movilidad Urbana Sostenible](#)

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible se asientan sobre el tratamiento integral de los componentes del sistema de movilidad y transporte y tratan de modificar las pautas de la Movilidad hacia modelos más sostenibles (paliar los efectos negativos que el recurso dominante al Vehículo Privado provoca en las áreas urbanizadas). El Plan de Acción de la Estrategia Española de Eficiencia Energética 2004-2012 (E-4), establece la necesidad de Planes de Movilidad Urbana y prevé importantes ayudas para su elaboración y su materialización.

La Actuación del PTEOTT incluye DOCE Proyectos individuales, ya que se propone la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible en los Municipios tinerfeños de más de 20.000 habitantes (2009).

Municipio	Población 2009
Santa Cruz de Tenerife	222.417
San Cristóbal de La Laguna	150.661
Arona	78.614
Adeje	43.204
Orotava (La)	41.171
Granadilla de Abona	39.993
Realejos (Los)	37.559
Puerto de la Cruz	32.219
Candelaria	24.319
Icod de los Vinos	24.024
Tacoronte	23.562
Guía de Isora	20.536

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es al fin un conjunto de acciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en las áreas urbanas (marcha a pie, bicicleta y transporte público), es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando de esta forma una mejor calidad de vida para los ciudadanos. El contenido de estos Planes comprende cinco Fases:

- Fase I: Análisis de la movilidad y el sistema de transporte interno y en las relaciones exteriores;
- Fase II: Diagnóstico y elaboración de alternativas de transporte;
- Fase III: Evaluación de alternativas y definición del Modelo de movilidad;
- Fase IV: Desarrollo de las medidas; y
- Fase V: Participación social y Difusión del Plan.

Y en todo caso, siguiendo las indicaciones de la Guía Práctica que ha preparado el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE), estos Planes abordarán doce áreas de intervención:

- control y ordenación de tráfico y estructura de la red viaria;
- gestión y regulación del estacionamiento, con indicaciones de tipo general que se detallarán en los Planes de Regulación;
- potenciación del transporte colectivo (cobertura y calidad del servicio, la seguridad y accesibilidad, intermodalidad, etc.);

- recuperación del espacio público urbano y ciudadano (itinerarios y áreas protegidas para peatones y ciclistas y, en general, promoción de la movilidad no motorizada);
- gestión de la movilidad (potenciación del vehículo compartido, transporte público a la demanda, aparcamientos de disuasión, ...);
- atención a las Personas de Movilidad Reducida y atención a la inclusión social (accesibilidad y supresión de barreras, personas de tercera edad, jóvenes, desempleados, etc.);
- distribución de mercancías (ordenación y gestión del reparto, regulación de carga/descarga, etc.);
- integración de la movilidad en las políticas urbanísticas (planificación vigente, previsiones de desarrollos y recomendaciones desde la movilidad sostenible, ...);
- calidad ambiental y ahorro energético (reducción de emisiones, consumo eficiente, etc.);
- accesibilidad a grandes centros de atracción de Viajes;
- mejora de la seguridad vial para todos los usuarios de la vía pública; y
- creación de una Concejalía de Movilidad en la estructura municipal.

Las medidas de potenciación de modos de transporte alternativos al vehículo privado y las acciones de tráfico y urbanísticas de disuasión del vehículo privado y favorables a los modos no motorizados (regulación del aparcamiento, áreas de prioridad residencial, ..., carriles bici, itinerarios peatonales, ...), todas ellas coordinadas con la concienciación de la población, harán posible la modificación de las pautas de movilidad en un escenario a medio plazo.

5.1.1.4. [Planes para Polígonos Industriales y grandes empresas](#)

En Tenerife, casi el 30% de los Viajes motorizados se hacen por Motivo Trabajo y en Vehículo Privado. La reorientación modal de esta masa de Viajes, mediante un trasvase significativo a Modos Colectivos, pasa necesariamente por una gestión activa de las demandas de Movilidad a los principales centros de concentración localizada del empleo. En general, estas demandas de Movilidad son atraídas desde el exterior de las zonas urbanas consolidadas, esto es, desde donde la presencia del Transporte Público Colectivo es relativamente débil y el traslado de forma no motorizada es imposible.

La Actuación incluye VEINTIUN Proyectos individuales concretos, ya que se propone la elaboración de DIECISEIS Planes de Movilidad y Transporte para los siguientes Polígonos Industriales:

- Atalaya-Barranco de Las Torres, Cho II, Costa del Silencio, Costa Sur, El Chorrillo, El Mayozgo, Granadilla, Las Andoriñas, Las Chafiras, Las Eras, Llano del Camello, Los Majuelos, San Isidro - La Campana, San Jerónimo, Subida a Arafo y Valle de Güimar.

DOS Planes de Movilidad y Transporte para la Administración pública regional y local según ámbitos geográficos:

- Grandes centros de la Administración pública en Santa Cruz de Tenerife
- Grandes centros de la Administración pública en La Laguna

TRES Planes de Movilidad y Transporte para grandes empresas (más de 400 trabajadores) localizadas fuera de núcleos urbanos y polígonos industriales)

Los Planes en cuestión, con cinco Fases paralelas a las descritas en el epígrafe anterior (aunque obviamente más sencillas), deberán plantear:

- una evaluación de las necesidades de transporte,
 - número de trabajadores, horarios, turnos, flujos de viajes, lugares de residencia, ..., con sus pautas de movilidad y transporte, y
 - visitantes y proveedores de los centros de trabajo (empresas, actividad, localización, plazas de aparcamiento, ...);
- consulta acerca de la predisposición frente a la batería de posibles medidas en el marco de la Gestión de la movilidad laboral (encuestas y entrevistas con representantes de los trabajadores y de los empresarios); y
- diseño del Plan de Gestión de la movilidad laboral, con su batería de propuestas para la gestión de cada caso,
 - gestión del aparcamiento en los recintos de las empresas (eliminación de plazas, limitación de plazas, cobro del aparcamiento, aplicación de criterios de preferencia a vehículos de alta ocupación y a vehículos limpios, ...),
 - eliminación, reducción o regulación del aparcamiento en la vía pública,
 - fórmulas de propiedad y uso del vehículo particular (*car sharing* y *car pooling*),
 - autobuses de empresa,
 - diseño específico y apoyo al uso del Transporte Público mediante subvenciones provenientes del cobro del aparcamiento,
 - creación de un centro Gestor de la movilidad, etc..

La elaboración de estos Planes deberá contar con la colaboración directa de las Empresas ubicadas en los Polígonos.

5.1.1.5. [Planes de Transporte para Centros Educativos](#)

La movilidad por Motivo Estudios en Tenerife se realiza en un 50% en Vehículo Privado, porcentaje que es todavía mayor cuando se trata de estudios superiores. La Universidad atrae los Viajes diarios de 23.000 alumnos y un total de 2.600 trabajadores, entre Profesores y Personal de servicios.

La Actuación incluye Planes de Movilidad y Transporte para los CUATRO principales campus universitarios de la Isla (Central, Anchieta, Guajara y Ofra), con las mismas cinco Fases ya descritas:

- Fase I: Análisis de la movilidad y el transporte;
- Fase II: Diagnóstico y elaboración de alternativas de transporte;
- Fase III: Evaluación de alternativas;
- Fase IV: Desarrollo de las medidas; y
- Fase V: Participación y Difusión del Plan.

Entre las medidas a considerar en estos Planes tendrán una presencia fundamental las destinadas a potenciar el uso de los Modos no motorizados (a pie y bicicleta) y su intercambio con el Transporte Público. En cuanto al Vehículo Privado, se plantearán medidas para reducir con decisión su competitividad (control de aparcamientos, etc.).

La elaboración de estos Planes deberá contar con la colaboración directa de la Universidad de La Laguna.

5.1.1.6. [Plan de Concienciación para el uso del Transporte Público](#)

Las acciones de información y concienciación al Ciudadano son a la postre imprescindibles para lograr nuevas actitudes y nuevas pautas en materia de Movilidad. El Plan de Concienciación para el uso del Transporte Público, mediante una llamada a la reflexión, pretende crear un estado de opinión más favorable a ese Modo de Transporte, como paso previo para un cambio en las actitudes y conductas. El Plan deberá diseñar Acciones de varios tipos:

- según sus destinatarios,
 - Acciones generales para todos los ciudadanos,
 - Acciones específicas para colectivos socio-culturales concretos (Empresarios y sindicatos, Colegios profesionales, Asociaciones, etc.), y
 - Acciones específicas para jóvenes; y

- según sus fórmulas de instrumentación,
 - Eventos (Día de la bicicleta, Jornada del peatón...),
 - Conferencias y debates,
 - Actividades escolares y Jornadas Universitarias,
 - Diseño y difusión de Slogans en medios de comunicación,
 - Diseño de folletos en soporte papel, etc..

5.1.1.7. [Sistema de vehículo compartido \(carsharing\)](#)

Los sistemas para promover una utilización más eficiente del vehículo privado llevan años implantados en los países avanzados aunque no terminan de asentarse en España poco a poco van ganando aceptación. La Creación e implantación de un Sistema para compartir vehículos, más conocido por el término anglosajón *carsharing*, que lo diferencia del *carpooling* (ver siguiente actuación) pretende disminuir la elevada tasa de motorización insular mediante la utilización de vehículos en un régimen similar al alquiler por horas o días para usuarios registrados.

La actuación pretende inventivar, promocionar y colaborar en la creación de un servicio que favorezca la creación de empresas de carsharing " integradas" dentro del Sistema multimodal de transportes que favorezca y promueva el uso combinado.

El Sistema puede disponer de flota propia o P2P (peer-to-peer o red de pares) donde los usuarios particulares lo ceden a la plataforma que gestiona su uso cuando no es utilizado por el propietario. Se basa en tecnologías de plataforma en internet y aplicaciones derivadas (teléfonos móviles, etc) y debe estar favorecido su uso mediante bonificaciones a las compañías en el aparcamiento en superficie, impuestos de circulación y admisión en zonas restringidas para residentes.

Se promoverá la utilización de coches eléctricos o híbridos que generen menos emisiones contaminantes.

La tradición respecto a la propiedad del vehículo es el principal escollo cuyo cambio ha de ser fomentado con una intensa campaña promocional.

5.1.1.8. [Plataforma para compartir viajes \(carpooling\)](#)

La actuación pretende mejorar la eficacia en la utilización del vehículo privado mediante el aumento del índice de ocupación. Es asimismo, una herramienta para disminuir las tasas de congestión y emisiones contaminantes al reducir el número de vehículos en desplazamientos.

La actuación consiste en la creación de una plataforma web con aplicaciones en telefonía móvil donde los usuarios puedan compartir el vehículo en sus desplazamientos en automóvil desde orígenes y destinos próximos. El viaje es ofertado por el conductor-dueño del vehículo y la plataforma facilita el encuentro entre personas interesadas en ese viaje, especialmente indicado para viajes recurrentes al trabajo y estudios. Políticas complementarias de bonificación en transporte público para los usuarios también tienen cabida.

Será necesaria la realización de campañas de promoción pues la componente de “privacidad” del automóvil se pierde, aspecto cultural que necesita ser modificado.

La Actuación está prevista para que sea realizada por la Autoridad del Transporte Insular y en su defecto el Cabildo Insular.

5.1.2. **Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas**

El Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas incluye SEIS Actuaciones en el Ámbito que concierne a *El Territorio y Todos los Modos*:

- Aparcamientos de disuasión (estudios de detalle y ejecución);
- Control de Accesos y Calmado de Tráfico en centros urbanos;
- Diseño e Implantación de un nuevo Sistema de Billética e Información Integrada;
- Implantación de Carriles Bici;
- Mejora de Recorridos Peatonales preferentes; y
- Sistema de Alquiler de Bicicletas.

5.1.2.1. [Aparcamientos de disuasión \(estudios de detalle y ejecución\)](#)

Los Aparcamientos de Disuasión tratan de aumentar la competitividad del Transporte Público, facilitando la localización de aparcamiento y minimizando los tiempos de trasbordo entre el Vehículo Privado y el Sistema Público de Transporte. En cada caso se realizarán:

- Estudios de diseño y análisis técnico-económico para concretar la ubicación y las características de cada Aparcamiento de Disuasión;
- Estudios de reordenación del Tráfico en el área de influencia y de fórmulas de gestión;
- los Anteproyectos y los Proyectos constructivos necesarios para la ejecución de las Obras; y
- la Construcción y puesta en servicio del Aparcamiento.

La Actuación incluye VEINTE Proyectos individuales correspondientes a:

- Puerto de la Cruz, Guía de Isora, Granadilla de Abona y Güimar;
- Buenavista del Norte, Acantilado de los Gigantes, Las Galletas, Arafo y El Porís de Abona;
- Guamasa, Los Rodeos, La Victoria, La Matanza, San Jerónimo (Orotava) y San Juan de la Rambla; y
- Barranco Hondo, Arafo, Fasnía, Guaza y Armeñime.

Los Aparcamientos de Disuasión se situarán en las inmediaciones de los principales enlaces y dispondrán de un mínimo de 25 plazas, con sistemas de acceso controlado y vigilancia mediante grabación con cámaras.

5.1.2.2. [Control de Accesos y Calmado de Tráfico en centros urbanos](#)

El Control de Accesos y Calmado de Tráfico en centros urbanos pretende establecer restricciones a la utilización del Vehículo Privado en áreas centrales de mayor densidad residencial (libertad de acceso para los residentes y sólo acceso a los aparcamientos públicos los no residentes), con el fin de aliviar la presión del Vehículo Privado y sus externalidades negativas en esas áreas.

La Actuación incluye TRES Proyectos individuales, ya que se plantea el diseño de dos Áreas de Prioridad Residencial en el término de Santa Cruz de Tenerife y una en el de San Cristóbal de La Laguna.

El diseño e implantación efectiva de estas áreas deberá ir precedido por Estudios de detalle que:

- detecten y seleccionen las áreas susceptibles de control, a tenor de condicionantes como,
 - extensión limitada,
 - gran predominio del uso residencial (Generación de Viajes),
 - cobertura suficiente de la oferta de Transporte Público, y
 - regulación de las operaciones de carga y descarga;
- identifiquen, evalúen y resuelvan las afecciones al tráfico en el resto de la ciudad;
- determinen las soluciones tecnológicas pertinentes, teniendo en cuenta que el Sistema debe establecer el control en los accesos a las zonas, cotejando matrículas, detectando Vehículos sin permiso de acceso e iniciando los procedimientos sancionadores que correspondan; y
- promuevan como tarea transversal e imprescindible una consistente participación social, integrando en el proceso a los residentes y agentes económicos.

El Calmado del tráfico será un eficaz complemento de estas Actuaciones de Control de Accesos, mediante el diseño y configuración del viario y de sus elementos complementarios en forma que disuada velocidades excesivas. En todo caso, el Calmado del tráfico debe adoptarse como un criterio general para el diseño y configuración de todas las vías urbanas que no tengan el carácter de vías arteriales o de red básica.

5.1.2.3. [Diseño e Implantación de un nuevo Sistema de Billética e Información Integrada](#)

La introducción de un Sistema Centralizado de Control de la Billética e Información Integrada ha de hacer posible:

- la integración tarifaria intermodal en Tenerife;
- la simplificación de los procedimientos de liquidación de los pagos de los Viajeros y de las aportaciones de las administraciones;
- el manejo por los Viajeros de un solo Título de Transporte (sin perjuicio de sus diversas modalidades) para sus desplazamientos cualquiera que sea el Modo elegido; y
- el avance decidido hacia un proceso superior de integración en el conjunto de las Islas Canarias.
- La facilidad en la toma de decisiones de los viajeros en el momento de realización de su viaje
- El conocimiento del viajero de las características de su viaje de forma global

La Actuación pivota sobre tres grandes ejes, supuesta la previa definición de un nuevo Marco Tarifario tal y como se plantea en el epígrafe 5.1.4.1.:

- adquisición de los equipos necesarios, compatibles con los actualmente en funcionamiento o que permitan una fácil migración de datos;
- desarrollo de un software centralizado de gestión del Sistema, que controle las tarifas, reduzca el fraude y permita una compensación transparente entre los Operadores; y
- desarrollo de un software y adaptación del hardware para la información integrada de los diferentes modos(conexiones, costes,etc)

5.1.2.4. [Implantación de Carriles Bici](#)

La Implantación de Carriles Bici trata de favorecer la atención a las Demandas de Movilidad de corto y medio recorrido mediante Modos de Transporte no Motorizados, reduciendo así el consumo específico de recursos para el Transporte de Viajeros.

La Actuación incluye un número no determinado de Proyectos individuales, con sus Estudios previos que deberán abordar:

- la identificación de itinerarios urbanos y periurbanos susceptibles de utilización ciclista;
- el diseño y evaluación de las acciones precisas para su acondicionamiento; y
- la estimación de Costes y Beneficios para implantar los que ofrezcan mejores resultados.

Se identifican los siguientes ámbitos previos: Zonas Turísticas de Adeje-Arona, Casco de La Laguna, Las Galletas-El Fraile-Palmar, Casco de Puerto de la Cruz, Litoral de Santa Cruz de Tenerife, Isla Baja (Buenavista- Los Silos), Zona Turística de Santiago del Teide, Bajamar- Punta del Hidalgo.

5.1.2.5. [Mejora de Recorridos Peatonales preferentes](#)

La Mejora de Recorridos Peatonales preferentes trata también de favorecer la atención a las Demandas de Movilidad de corto y medio recorrido mediante Modos de Transporte no Motorizados, reduciendo así el consumo específico de recursos para el Transporte de Viajeros.

La Actuación incluye un número no determinado de Proyectos individuales, que responden a una amplia variedad de situaciones, con sus Estudios previos que deberán abordar:

- la identificación de recorridos urbanos y periurbanos susceptibles de utilización peatonal, generalmente asociados con la demanda de viajes de centros de enseñanza, centros de salud, zonas comerciales (que ya han sido objeto de peatonalización en diversos núcleos), zonas deportivas;
- el diseño y evaluación de las acciones precisas para su acondicionamiento; y
- la estimación de Costes y Beneficios para implantar los que ofrezcan mejores resultados.

5.1.2.6. [Sistema de Alquiler de Bicicletas](#)

La implantación de Sistemas de Alquiler de Bicicletas trata de potenciar la utilización de este Modo de Transporte, tanto por los residentes como por los turistas, para paliar la baja utilización de los Modos No Motorizados en Tenerife.

La Actuación incluye cinco Proyectos, de alcance global en Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna y para las zonas turísticas de Adeje, Arona y Puerto de la Cruz. Se estima que será necesarias un total de 750 bicicletas, con aproximadamente 50 bases más los correspondientes sistemas de gestión y mantenimiento.

5.1.3. [Programa de Reordenación y Mejoras de los Servicios](#)

El Programa de Reordenación y Mejoras de los Servicios incluye TRES Actuaciones en el Ámbito que concierne a [El Territorio y Todos los Modos](#):

- Mejora en la Productividad del Personal;
- Incremento de la Velocidad Comercial; y
- Adecuación de Vehículos y Paradas para Personas de Movilidad Reducida (PMR).

5.1.3.1. [Mejora en la Productividad del Personal](#)

La Mejora en la Productividad del Personal trata de contribuir a la recuperación de los índices de cobertura de los Gastos por los Ingresos Tarifarios, que se han ido deteriorando de manera persistente. El Personal es la principal rúbrica en los gastos de Explotación.

La Actuación propugna un ajuste del tamaño de la plantilla, a tenor del proceso de reordenación de la Red y de los Servicios.

5.1.3.2. [Incremento de la Velocidad Comercial](#)

El Incremento de la Velocidad Comercial de las Guaguas, que se ha reducido en el último cuatrienio, es un expediente eficaz para reducir los Gastos de Explotación. En efecto, puede estimarse que la reducción de UN km/hora en la Velocidad Comercial de las Guaguas genera en las actuales condiciones del Servicio un Gasto adicional de 600.000 euros anuales.

Con el objetivo último de alcanzar una Velocidad Comercial media de 25 km/hora, el contenido de la Actuación toca varios elementos:

- reducción de las averías del Material Móvil (Plan de Renovación de la Flota);
- disminución de la siniestralidad;
- puesta en funcionamiento del Plan de Carriles Bus que se define en el PTEOTT; y
- avance en la política de priorización de las Guaguas en las intersecciones.

5.1.3.3. [Adecuación de Vehículos y Paradas para Personas PMR](#)

La Adecuación de Vehículos y Paradas para Personas PMR se propone mejorar la accesibilidad de las Personas con Movilidad Reducida al Transporte Público y, con ello, mejorar la competitividad de los Servicios para toda la población.

El contenido de la Actuación consiste en:

- dotar a todos los vehículos con los sistemas que aseguren plenamente el acceso, permanencia en marcha y salida de las Personas con Movilidad Reducida;
- establecer condiciones de diseño y construcción para Intercambiadores y Paradas Preferentes; y
- remodelar las rutas de acceso peatonal a las Paradas para que sean susceptibles de utilización por las Personas con Movilidad Reducida

5.1.4. [Programa de Organización, Gestión y Financiación](#)

El Programa de Organización, Gestión y Financiación incluye OCHO Actuaciones en el Ámbito correspondiente a [El Territorio y Todos los Modos](#):

- Nuevo Marco Tarifario Zonal;
- Entidad Coordinadora o Autoridad del Transporte Insular;
- Nuevo Régimen Económico y Financiero;
- Creación de una Oficina y Observatorio de Movilidad Insular;
- Convenios Insulares de Financiación del Transporte en Guagua;
- Convenio para la ejecución de Infraestructuras Intermodales;
- Contratos-Programa entre Administraciones y Operadores; y
- Convenios para la cofinanciación del Cuarto Modo.

5.1.4.1. [Nuevo Marco Tarifario Zonal](#)

El Documento de Avance del PTEOTT consideró aconsejable la introducción de un nuevo Marco Tarifario en la Isla de Tenerife en función de dos principales objetivos:

- simplificar y hacer más atractiva la comercialización del Servicio de Transporte Público, mediante la homogenización del complejo cuadro tarifario en vigor y del esquema de políticas sociales; y
- con una perspectiva más amplia, promover un desplazamiento del Reparto Modal en favor de Transporte Público e impulsar una mejora de la gestión empresarial que redunde en una mayor cobertura de los Costes de Producción del Servicio.

En el mismo Documento, se tuvo en cuenta la todavía reciente creación de una cámara de compensación que permite al Viajero moverse con un mismo Título de Transporte en todos los modos colectivos del área metropolitana de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna. Y también, de acuerdo con la información de que disponía en aquel momento el PTEOTT, se estimó que los siguientes pasos se orientarían hacia:

- la implantación de una Tarifa Plana en el Área Metropolitana, dejando el resto de la Isla con la vigente Tarifa kilométrica; y
- la simplificación de la tipología tarifaria y la introducción de nuevos Títulos de Transporte Multiviaje.

La valoración que hizo el Avance acerca de estas actuaciones resaltó su contribución a los dos objetivos enunciados anteriormente, pero planteó también una insuficiencia o problema.

Esta crítica se refería al hecho de que las Tarifas Planas, sin perjuicio de su claridad y su fácil gestión, adolecen de falta de equidad en cuanto generan importantes subvenciones cruzadas a cargo de los Viajeros de más corto recorrido y a favor de los Viajeros de más largo recorrido. Estas subvenciones cruzadas carecen de una justificación concluyente desde el punto de vista económico y social. Por otra parte, los problemas de equidad suscitados por una Tarifa Plana en toda el área de Santa Cruz y La Laguna resultarían más visibles todavía al mantenerse la Tarifa Kilométrica en el resto de la Isla.

Por esas razones, el PTEOTT planteó el diseño de un nuevo y único Marco Tarifario Zonal para toda la Isla de Tenerife y para todos los Operadores actuales y futuros, donde el Área Metropolitana aparece dividida en varias zonas. Ese es el Marco Tarifario Zonal que se utilizó para la configuración y evaluación de todas las Alternativas consideradas en aquel Documento de Avance.

5.1.4.1.1. Propuesta de un nuevo Marco Tarifario

La Propuesta de cambio hacia un nuevo Marco Tarifario Zonal plantea varias cuestiones:

- Zonificación de la Isla de Tenerife a estos efectos;
- Estructura del Marco Tarifario, con sus dos componentes,
 - Estructura de Precios relativos interzonales (Base 100), y
 - Nivel Tarifario de referencia para convertir la Estructura de Precios relativos en Precios interzonales efectivos (euros); y
- Devengo y percepción de las Tarifas.

5.1.4.1.1.1 Zonificación Tarifaria

Un Marco Tarifario debe tener tres atributos fundamentales:

- Sencillez de entendimiento, de aplicación y de control;
- Aplicación general a todos los Modos del Sistema de Transporte; y
- Reparto equitativo de las cargas sobre los Viajeros.

Las Tarifas Kilométricas son complicadas y particulares, pero son muy equitativas incluso contando con la existencia de un mínimo de percepción, que puede considerarse como una contrapartida por los Costes Fijos de la producción del servicio. Las Tarifas Planas, indiferentes a la longitud del recorrido, son sencillas y muy aplicables, pero como ya se ha indicado no son equitativas porque generan transferencias cruzadas entre los Viajeros. Además, las Tarifas Planas tienen un efecto de segregación y polarización de los usos del espacio.

Para encontrar un equilibrio entre las ventajas y los inconvenientes de las Tarifas Planas y las Tarifas Kilométricas están las Tarifas Zonales, cuyo Precio depende escalonadamente del número de Zonas que es preciso transitar entre el punto donde se toma el Transporte Colectivo y el punto donde se abandona. Pero en realidad, las Tarifas Planas, las Tarifas Kilométricas y las Tarifas Zonales no son en el fondo tan distintas como puede parecer porque:

- una Tarifa Kilométrica puede entenderse como una Tarifa Zonal cuyas Zonas tienen un mínimo tamaño (un kilómetro cuadrado, o una hectárea, o ...); y
- una Tarifa Plana puede entenderse como una Tarifa Zonal con una sola Zona.

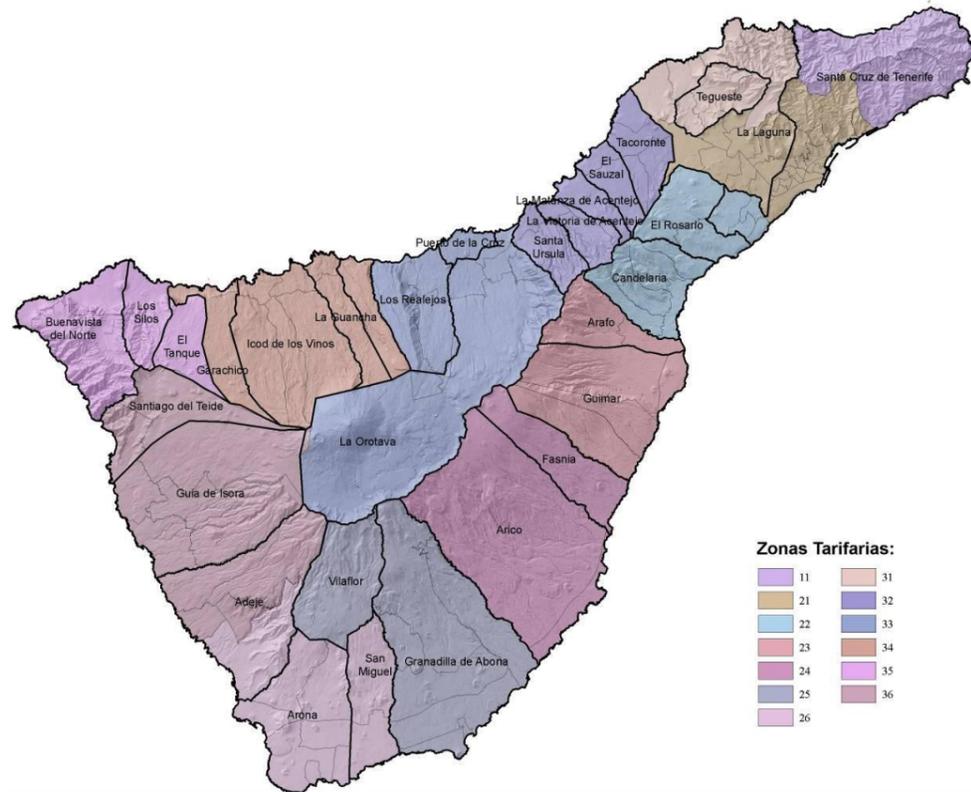
De manera que es posible simplificar el debate acerca de los tipos de Tarifas, llevándolo directamente desde la teoría hasta el número de Zonas que conviene asignar a un Marco Tarifario Zonal. Para el caso de Tenerife podrían ser:

- una Zona, lo que equivaldría de hecho a una Tarifa Plana;
- miles de Zonas, lo que equivaldría de hecho a una Tarifa Kilométrica; o
- un número entre diez y veinte Zonas, lo que sería propiamente una Tarifa Zonal.

Como punto de partida, el PTEOTT entiende que la Zonificación de Tenerife debe tener una estructura de puzle, toda vez que los usos del territorio a escala insular no están tan polarizados como convendría para establecer una estructura de Coronas (las Coronas son una forma particular de Zonas).

En segunda instancia, la Zonificación Tarifaria debe tener en cuenta tanto la configuración espacial de la demanda de movilidad y de los flujos de transporte de Viajeros, como la configuración administrativa y el planeamiento del territorio. Esto último no sería estrictamente necesario, pero suele ser conveniente desde el punto de vista de la aceptabilidad política y social de un Marco Tarifario Zonal.

Combinando esos requerimientos, el PTEOTT optó en su momento por delimitar 13 Zonas Tarifarias para la Isla de Tenerife, que se corresponden con las Macrozonas de Movilidad del propio PTEOTT y con las Comarcas del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) o son subdivisiones de ellas. El mapa adjunto y las tablas que siguen muestran las 13 Zonas Tarifarias delimitadas y la adscripción de las 121 Zonas de análisis del PTEOTT y de los 31 Municipios tinerfeños a cada una de ellas.



ZONA	municipio	ZONA TARIFARIA	ZONA	municipio	ZONA TARIFARIA
82	Santa Cruz de Tenerife	11	3	Adeje	26
83	Santa Cruz de Tenerife	11	9	Arona	26
60	San Cristóbal de La Laguna	21	10	Arona	26
61	San Cristóbal de La Laguna	21	11	Arona	26
62	San Cristóbal de La Laguna	21	12	Arona	26
67	San Cristóbal de La Laguna	21	13	Arona	26
68	San Cristóbal de La Laguna	21	14	Arona	26
69	San Cristóbal de La Laguna	21	15	Arona	26
70	San Cristóbal de La Laguna	21	74	San Miguel de Abona	26
71	San Cristóbal de La Laguna	21	75	San Miguel de Abona	26
72	San Cristóbal de La Laguna	21	63	San Cristóbal de La Laguna	31
78	Santa Cruz de Tenerife	21	64	San Cristóbal de La Laguna	31
79	Santa Cruz de Tenerife	21	65	San Cristóbal de La Laguna	31
80	Santa Cruz de Tenerife	21	66	San Cristóbal de La Laguna	31
81	Santa Cruz de Tenerife	21	115	Tegueste	31
84	Santa Cruz de Tenerife	21	116	Tegueste	31
87	Santa Cruz de Tenerife	21	117	Tegueste	31
88	Santa Cruz de Tenerife	21	48	Matanza de Acentejo	32
89	Santa Cruz de Tenerife	21	103	Santa Úrsula	32
90	Santa Cruz de Tenerife	21	104	Santa Úrsula	32
91	Santa Cruz de Tenerife	21	107	Sauzal (El)	32
92	Santa Cruz de Tenerife	21	108	Sauzal (El)	32
93	Santa Cruz de Tenerife	21	110	Tacoronte	32
94	Santa Cruz de Tenerife	21	111	Tacoronte	32
95	Santa Cruz de Tenerife	21	112	Tacoronte	32
96	Santa Cruz de Tenerife	21	113	Tacoronte	32
97	Santa Cruz de Tenerife	21	118	Victoria de Acentejo (La)	32
98	Santa Cruz de Tenerife	21	119	Victoria de Acentejo (La)	32
99	Santa Cruz de Tenerife	21	120	Victoria de Acentejo (La)	32
100	Santa Cruz de Tenerife	21	49	Orotava (La)	33
101	Santa Cruz de Tenerife	21	50	Orotava (La)	33
102	Santa Cruz de Tenerife	21	51	Orotava (La)	33
18	Candelaria	22	52	Orotava (La)	33
19	Candelaria	22	53	Orotava (La)	33
20	Candelaria	22	54	Puerto de la Cruz	33
21	Candelaria	22	55	Realejos (Los)	33
22	Candelaria	22	56	Realejos (Los)	33
58	Rosario (El)	22	57	Realejos (Los)	33
59	Rosario (El)	22	24	Garachico	34
76	Santa Cruz de Tenerife	22	25	Garachico	34
77	Santa Cruz de Tenerife	22	33	Guancha (La)	34
85	Santa Cruz de Tenerife	22	34	Guancha (La)	34
86	Santa Cruz de Tenerife	22	43	Icod de los Vinos	34
5	Arafo	23	44	Icod de los Vinos	34
6	Arafo	23	45	Icod de los Vinos	34
39	Güímar	23	46	Icod de los Vinos	34
40	Güímar	23	47	Icod de los Vinos	34
41	Güímar	23	73	San Juan de la Rambla	34
42	Güímar	23	16	Buenavista del Norte	35
7	Arico	24	17	Buenavista del Norte	35
8	Arico	24	109	Silos (Los)	35
23	Fasnia	24	114	Tanque (El)	35
26	Granadilla de Abona	25	1	Adeje	36
27	Granadilla de Abona	25	2	Adeje	36
28	Granadilla de Abona	25	4	Adeje	36
29	Granadilla de Abona	25	35	Guía de Isora	36
30	Granadilla de Abona	25	36	Guía de Isora	36
31	Granadilla de Abona	25	37	Guía de Isora	36
32	Granadilla de Abona	25	38	Guía de Isora	36
121	Vilaflor	25	105	Santiago del Teide	36
			106	Santiago del Teide	36

ZONA	municipio	ZONA TARIFARIA	ZONA	municipio	ZONA TARIFARIA
1	Adeje	36	60	San Cristóbal de La Laguna	21
2	Adeje	36	61	San Cristóbal de La Laguna	21
3	Adeje	26	62	San Cristóbal de La Laguna	21
4	Adeje	36	63	San Cristóbal de La Laguna	31
5	Arafo	23	64	San Cristóbal de La Laguna	31
6	Arafo	23	65	San Cristóbal de La Laguna	31
7	Arico	24	66	San Cristóbal de La Laguna	31
8	Arico	24	67	San Cristóbal de La Laguna	21
9	Arona	26	68	San Cristóbal de La Laguna	21
10	Arona	26	69	San Cristóbal de La Laguna	21
11	Arona	26	70	San Cristóbal de La Laguna	21
12	Arona	26	71	San Cristóbal de La Laguna	21
13	Arona	26	72	San Cristóbal de La Laguna	21
14	Arona	26	73	San Juan de la Rambla	34
15	Arona	26	74	San Miguel de Abona	26
16	Buenavista del Norte	35	75	San Miguel de Abona	26
17	Buenavista del Norte	35	76	Santa Cruz de Tenerife	22
18	Candelaria	22	77	Santa Cruz de Tenerife	22
19	Candelaria	22	78	Santa Cruz de Tenerife	21
20	Candelaria	22	79	Santa Cruz de Tenerife	21
21	Candelaria	22	80	Santa Cruz de Tenerife	21
22	Candelaria	22	81	Santa Cruz de Tenerife	21
23	Fasnia	24	82	Santa Cruz de Tenerife	11
24	Garachico	34	83	Santa Cruz de Tenerife	11
25	Garachico	34	84	Santa Cruz de Tenerife	21
26	Granadilla de Abona	25	85	Santa Cruz de Tenerife	22
27	Granadilla de Abona	25	86	Santa Cruz de Tenerife	22
28	Granadilla de Abona	25	87	Santa Cruz de Tenerife	21
29	Granadilla de Abona	25	88	Santa Cruz de Tenerife	21
30	Granadilla de Abona	25	89	Santa Cruz de Tenerife	21
31	Granadilla de Abona	25	90	Santa Cruz de Tenerife	21
32	Granadilla de Abona	25	91	Santa Cruz de Tenerife	21
33	Guancha (La)	34	92	Santa Cruz de Tenerife	21
34	Guancha (La)	34	93	Santa Cruz de Tenerife	21
35	Guía de Isora	36	94	Santa Cruz de Tenerife	21
36	Guía de Isora	36	95	Santa Cruz de Tenerife	21
37	Guía de Isora	36	96	Santa Cruz de Tenerife	21
38	Guía de Isora	36	97	Santa Cruz de Tenerife	21
39	Güímar	23	98	Santa Cruz de Tenerife	21
40	Güímar	23	99	Santa Cruz de Tenerife	21
41	Güímar	23	100	Santa Cruz de Tenerife	21
42	Güímar	23	101	Santa Cruz de Tenerife	21
43	Icod de los Vinos	34	102	Santa Cruz de Tenerife	21
44	Icod de los Vinos	34	103	Santa Úrsula	32
45	Icod de los Vinos	34	104	Santa Úrsula	32
46	Icod de los Vinos	34	105	Santiago del Teide	36
47	Icod de los Vinos	34	106	Santiago del Teide	36
48	Matanza de Acentejo	32	107	Sauzal (El)	32
49	Orotava (La)	33	108	Sauzal (El)	32
50	Orotava (La)	33	109	Silos (Los)	35
51	Orotava (La)	33	110	Tacoronte	32
52	Orotava (La)	33	111	Tacoronte	32
53	Orotava (La)	33	112	Tacoronte	32
54	Puerto de la Cruz	33	113	Tacoronte	32
55	Realejos (Los)	33	114	Tanque (El)	35
56	Realejos (Los)	33	115	Tegueste	31
57	Realejos (Los)	33	116	Tegueste	31
58	Rosario (El)	22	117	Tegueste	31
59	Rosario (El)	22	118	Victoria de Acentejo (La)	32
			119	Victoria de Acentejo (La)	32
			120	Victoria de Acentejo (La)	32
			121	Vilaflor	25

5.1.4.1.1.2 Estructura del Marco Tarifario

El PTEOTT entiende que la Estructura de un nuevo Marco Tarifario debe asegurar dos objetivos:

- que el importe total de los Precios pagados por los Viajeros con el nuevo Marco sea lo más próximo posible al importe total de los Precios pagados con el Marco anterior (Tarifa Kilométrica); y
- que las variaciones de los Precios pagados por unos y otros Viajeros, según las Zonas donde toman y dejan el Transporte Público Colectivo, sean lo más pequeñas posible.

Se trata con todo ello de separar el nuevo Marco Tarifario de cualquier proyecto de incremento de Tarifas y conseguir así que el eventual rechazo por parte de los Viajeros sea también mínimo.

La respuesta a estos objetivos sólo puede encontrarse mediante un primer análisis pormenorizado de los flujos de Viajes con arreglo a la Zonificación que se propone y de los Pagos directos de los Viajeros asociados con ellos. Las dos tablas en la siguiente página muestran esos datos básicos deducidos a partir de la Encuesta de Movilidad del PTEOTT y de la información de los Operadores que ha manejado el PTEOTT, para el conjunto del Transporte Público Colectivo de Tenerife en día medio laborable de 2008 (Guaguas + Tranvía).

Luego, hay que tantear conjuntamente la Estructura de Precios relativos interzonales (Base 100) y el Nivel tarifario de referencia y proceder por aproximaciones sucesivas hasta conseguir, como se ha dicho, que las variaciones de los Precios pagados por los Viajeros sean lo más pequeñas posibles.

La primera tabla de 13 x 13 Zonas en la página ulterior muestra la Estructura de Precios relativos seleccionada al fin por el PTEOTT, estructura que responde a la siguiente secuencia:

NÚMERO DE ZONAS	PRECIO RELATIVO	INCREMENTOS	
1	100	---	
2	130	30	30,0 %
3	250	120	92,3 %
4	370	120	48,0 %
5	490	120	32,4 %
6	610	120	24,5 %
7	730	120	19,7 %

Y tomando como referencia monetaria la de Base 100 = 0,67 euros de 2008, se obtiene la Estructura monetaria para el nuevo Marco Tarifario Zonal (segunda tabla de 13 x 13 Zonas en la página ulterior).

195.311 VIAJEROS en Día Laborable de 2008													
ZONAS Tarifarias	11	21	22	23	24	25	26	31	32	33	34	35	36
11	169												
21	3.226	99.980											
22	231	16.343	3.127										
23		2.306	243	1.201									
24		582											
25		1.547	190		816	1.460							
26		1.294	190		204	1.776	14.187						
31		7.766	380					1.771					
32		6.018						252	1.611				
33		2.511							2.423	6.336			
34		1.303								1.791	2.738		
35		398					15			2.936	785	693	
36		891					2.129					51	3.444

164.461 EUROS en Día Laborable de 2008													
ZONAS Tarifarias	11	21	22	23	24	25	26	31	32	33	34	35	36
11	118												
21	2.346	67.199											
22	218	12.123	2.156										
23		3.374	178	834									
24		1.289											
25		5.010	418		995	999							
26		4.844	499		394	1.786	9.611						
31		6.318	550					1.190					
32		5.979						247	1.090				
33		4.292							1.643	4.429			
34		3.471								2.296	1.841		
35		1.278					43			5.958	568	465	
36		4.019					2.040					38	2.312

Estructura de Precios relativos (Base = 100)													
ZONAS Tarifarias	11	21	22	23	24	25	26	31	32	33	34	35	36
11	100												
21	130	100											
22	250	130	100										
23	370	250	130	100									
24	490	370	250	130	100								
25	610	490	370	250	130	100							
26	730	610	490	370	250	130	100						
31	130	130	130	250	370	490	610	100					
32	250	130	130	250	370	490	610	130	100				
33	370	250	250	370	490	610	490	250	130	100			
34	490	370	370	490	610	490	370	370	250	130	100		
35	610	490	490	610	490	370	250	490	370	250	130	100	
36	730	610	610	490	370	250	130	610	490	370	250	130	100

Estructura Monetaria en Euros de 2008													
ZONAS Tarifarias	11	21	22	23	24	25	26	31	32	33	34	35	36
11	0,67												
21	0,87	0,67											
22	1,67	0,87	0,67										
23	2,47	1,67	0,87	0,67									
24	3,28	2,47	1,67	0,87	0,67								
25	4,08	3,28	2,47	1,67	0,87	0,67							
26	4,88	4,08	3,28	2,47	1,67	0,87	0,67						
31	0,87	0,87	0,87	1,67	2,47	3,28	4,08	0,67					
32	1,67	0,87	0,87	1,67	2,47	3,28	4,08	0,87	0,67				
33	2,47	1,67	1,67	2,47	3,28	4,08	3,28	1,67	0,87	0,67			
34	3,28	2,47	2,47	3,28	4,08	3,28	2,47	2,47	1,67	0,87	0,67		
35	4,08	3,28	3,28	4,08	3,28	2,47	1,67	3,28	2,47	1,67	0,87	0,67	
36	4,88	4,08	4,08	3,28	2,47	1,67	0,87	4,08	3,28	2,47	1,67	0,87	0,67

Y las tres tablas y los dos gráficos siguientes muestran el excelente grado de consecución de los dos objetivos planteados desde el inicio:

- que el importe total de los Precios pagados por los Viajeros con el nuevo Marco sea muy próximo al importe total de los Precios pagados con el Marco anterior;
- que las variaciones de los Precios pagados por unos y otros Viajeros, según las Zonas donde toman y dejan el Transporte Público Colectivo, sean lo más pequeñas posible.

Como advertencia para una eventual comparación entre los resultados expresados en las tablas y los resultados expresados en los gráficos, debe decirse que:

- los primeros están calculados sobre los flujos de Viajes entre las 13 Zonas Tarifarias; y
- los segundos están calculados con mucho mayor detalle, sobre los flujos de Viajes entre las 121 Zonas utilizadas en los análisis y modelización centrales del PTEOTT.

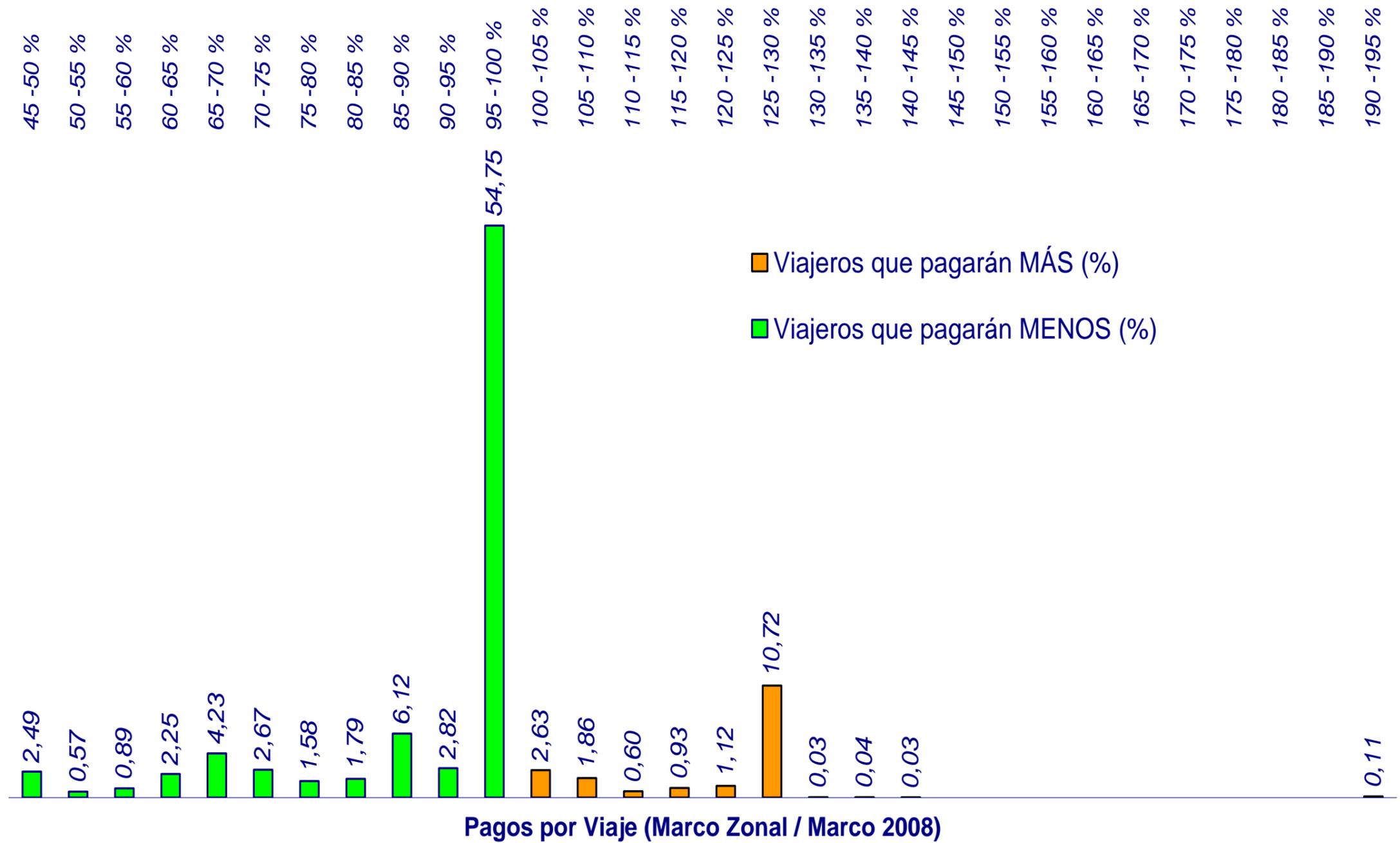
164.461 EUROS de 2008 en Día Laborable con el nuevo Marco Tarifario Zonal													
ZONAS Tarifarias	11	21	22	23	24	25	26	31	32	33	34	35	36
11	113												
21	2.805	66.872											
22	386	14.210	2.092										
23		3.855	211	803									
24		1.441											
25		5.069	470		710	976							
26		5.280	622		341	1.545	9.489						
31		6.752	330					1.185					
32		5.233						219	1.077				
33		4.199							2.106	4.238			
34		3.224								1.557	1.831		
35		1.305					25			4.909	683	463	
36		3.635					1.851					44	2.304

Cocientes de Pagos totales (Marco Tarifario Zonal / Marco Tarifario 2008)													
ZONAS Tarifarias	11	21	22	23	24	25	26	31	32	33	34	35	36
11	0,95												
21	1,20	1,00											
22	1,77	1,17	0,97										
23		1,14	1,18	0,96									
24		1,12											
25		1,01	1,13		0,71	0,98							
26		1,09	1,25		0,87	0,86	0,99						
31		1,07	0,60					1,00					
32		0,88						0,89	0,99				
33		0,98							1,28	0,96			
34		0,93								0,68	0,99		
35		1,02					0,59			0,82	1,20	1,00	
36		0,90					0,91					1,15	1,00

Porcentajes de Viajeros por relaciones entre Zonas Tarifarias													
ZONAS Tarifarias	11	21	22	23	24	25	26	31	32	33	34	35	36
11	0,09												
21	1,65	51,19											
22	0,12	8,37	1,60										
23		1,18	0,12	0,61									
24		0,30											
25		0,79	0,10		0,42	0,75							
26		0,66	0,10		0,10	0,91	7,26						
31		3,98	0,19					0,91					
32		3,08						0,13	0,82				
33		1,29							1,24	3,24			
34		0,67								0,92	1,40		
35		0,20					0,01			1,50	0,40	0,35	
36		0,46					1,09					0,03	1,76

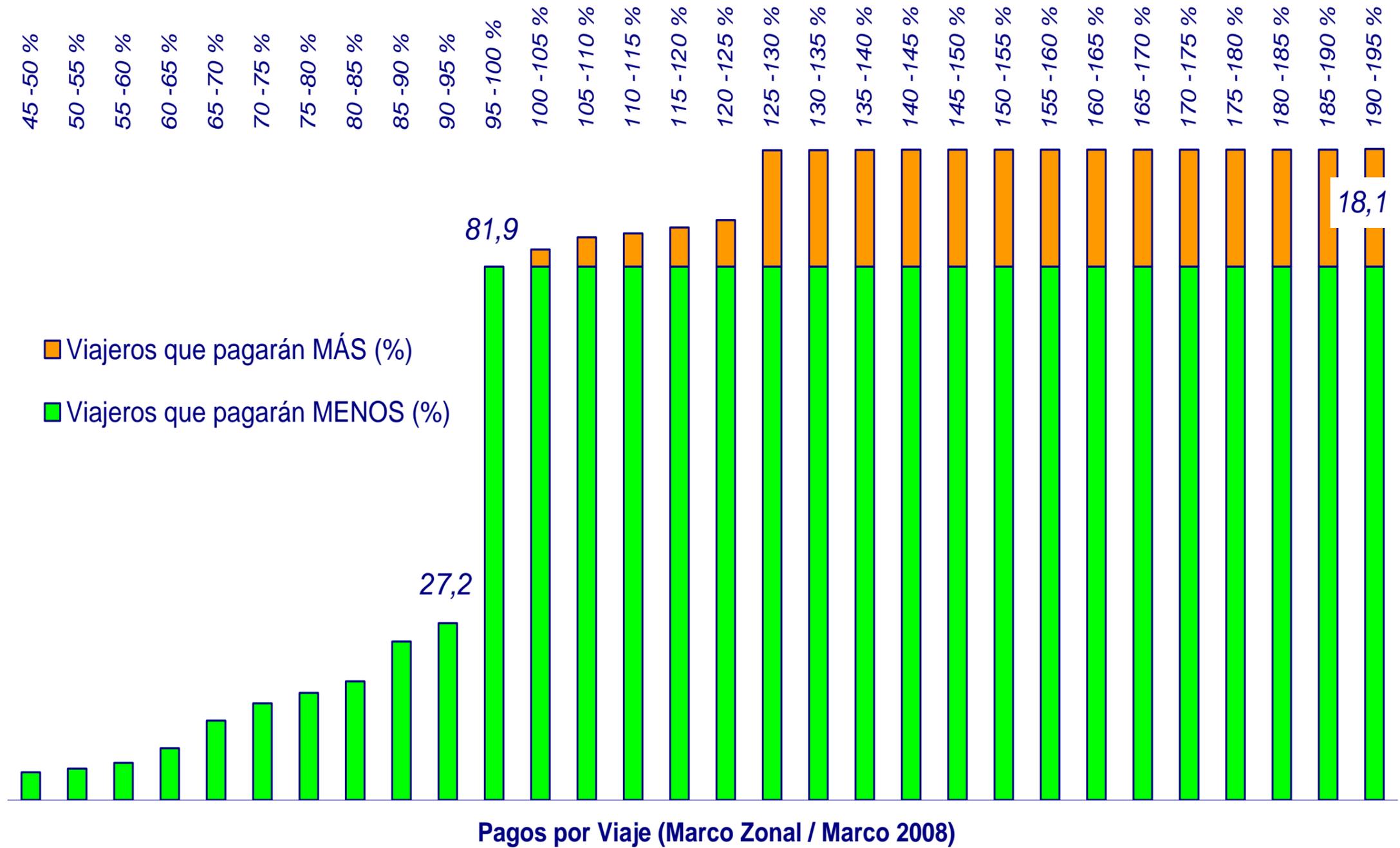
NUEVO MARCO TARIFARIO ZONAL

Pagos de los Viajeros respecto al Marco Tarifario 2008



NUEVO MARCO TARIFARIO ZONAL

Pagos de los Viajeros respecto al Marco Tarifario 2008



5.1.4.1.2. Devengo y percepción de las Tarifas

El nuevo Marco Tarifario que se propone tiene un carácter general, como corresponde al carácter estratégico del PTEOTT. A partir de él será preciso determinar:

- la tipología de Títulos de Transporte, que definirán las condiciones del devengo y percepción de las Tarifas; y
- las características del Sistema de Billética que deba materializar ese devengo y esas percepciones.

5.1.4.1.2.1 Títulos de Transporte

Como es lógico, la tipología de los Títulos de Transporte deberá ser concretada en cada momento por los Operadores y, en su caso, por el la Entidad Coordinadora o Autoridad del Transporte a que se hace referencia más adelante. No obstante, desde este Documento del PTEOTT es posible señalar algunas directrices apropiadas para esos Títulos y concordantes con los objetivos varias veces expuestos.

La tipología de los Títulos de Transporte y sus Precios de Venta, al igual que se ha dicho para el Marco Tarifario, debe ser sencilla y fácilmente abarcable por los Viajeros efectivos y potenciales. Esta recomendación obedece a la conveniencia que los Viajeros tengan siempre una idea clara de todo lo que se les ofrece y de lo que se les pide en cada caso como contrapartida. Y en esta línea siempre será preciso lograr un equilibrio eficaz entre esa sencillez abarcable y la tentación de crear Títulos diferenciados para captar mejor a clases o grupos también diferenciados de potenciales Viajeros.

En última instancia, además de atender a las características recién descritas, la tipología de Títulos de Transporte y sus Precios de Venta deben contribuir a:

- con carácter general,
 - asegurar la movilidad de las Personas cautivas del Transporte Colectivo, aun sin llegar a inducir un excesivo volumen de Viajes no obligados (sobre todo en horas valle),
 - configurar y hacer visible el Transporte Colectivo como una alternativa de transporte de Viajeros competitiva frente al Automóvil, y
 - crear una cultura más proclive al uso del Transporte Colectivo; y
- con carácter específico,
 - fomentar en los Viajeros una percepción unitaria de las distintas líneas, redes y modos de Transporte Colectivo, reduciendo o eliminando los costes de transbordo,

- fomentar la utilización recurrente del Transporte Colectivo (Títulos Multiviaje), en especial para los Motivos de Viaje que nutren la movilidad obligada (Trabajo y Estudios); y
- conseguir la fidelización de los grupos de Viajeros de menor edad.

5.1.4.1.2.2 Sistema de Billética

El devengo y percepción efectiva de las Tarifas en un Marco Tarifario Zonal con estructura de puzle plantea de entrada problemas significativos, en cuanto es preciso que el Sistema de Billética detecte en qué Zona toma el Viajero el Transporte Colectivo y en qué Zona lo abandona. Adicionalmente, en cuanto se quiera aplicar políticas relativas a transbordos o a Motivos de Viaje, será necesario que el Sistema registre también los respectivos horarios.

No obstante, conseguir todas esas prestaciones es relativamente sencillo con las tecnologías actualmente disponibles. En particular, los Títulos de Transporte Electrónicos Sin Contacto y la colocación de equipos detectores tanto a la entrada como a la salida de las Guaguas y Tranvías y en las entradas y salidas de las Estaciones de los Trenes, permitirán recoger esa información, para procesarla y trasladarla como cargo monetario tanto en Títulos de previo pago como en Títulos con saldo bancario abierto.

5.1.4.2. Entidad Coordinadora o Autoridad del Transporte Insular

En la actualidad no existe en Tenerife ninguna fórmula institucionalizada permanente que permita la toma conjunta de decisiones. La coordinación interadministrativa se concreta en la firma de Convenios de duración limitada, que no vinculan o vinculan en pequeña medida las decisiones que toma cada Administración en su ámbito competencial.

En esta línea, la propuesta de una más sólida coordinación administrativa se refiere a la configuración por las Administraciones competentes de un ámbito de encuentro formalizado y estable, que les permita discutir los diferentes asuntos y tomar decisiones y gestionarlas conjuntamente. El establecimiento de esta coordinación administrativa estable contribuiría a:

- simplificar y hacer más efectiva la toma de decisiones;
- facilitar la coordinación técnica y operativa de los Sistemas de Transporte; y
- estabilizar y reducir las incertidumbres en el Régimen Económico y Financiero de los Servicios.

No obstante, en el caso de Tenerife y por más que tanto el Gobierno de Canarias como la Administración General del Estado aporten recursos al Transporte Público Colectivo, parece razonable que esa coordinación administrativa involucre sólo al Cabildo Insular y a los Ayuntamientos.

Las fórmulas institucionales para esa más sólida coordinación administrativa son diversas, pero en todo caso parece que esa repetida coordinación debe instrumentarse a través de una Entidad permanente que tenga personalidad jurídica propia. Este último carácter es importante para estructurar de forma clara y eficaz el nuevo Régimen Económico Financiero que se propone en el epígrafe siguiente. Por lo demás, las principales opciones están en el conjunto de competencias que se atribuya a la Entidad y en el grado de participación de cada una de las Administraciones. Estas son dos cuestiones de carácter técnico y administrativo en primera instancia, pero que tienen un hondo calado político.

La denominación que encabeza el epígrafe, *Entidad Coordinadora o Autoridad del Transporte*, significa que la denominación de la Entidad no tiene un carácter apriorístico y sustantivo, sino que debe derivarse del régimen jurídico y del conjunto de competencias que se le atribuyan. En este sentido, la denominación de *Autoridad del Transporte* será apropiada para una Entidad con mayores competencias, mientras que la de *Entidad Coordinadora* cuadrará mejor con una Entidad de competencias limitadas. Tratando de no establecer este tipo de limitaciones pero sin prejuzgar las competencias que al fin se le atribuyan, se adopta de momento la denominación genérica de Entidad Instrumental.

5.1.4.2.1. Las competencias que pueden ser atribuidas

Es preciso hacer aquí un acercamiento jurídico-funcional a las competencias de que puede ser investida una Entidad Instrumental con este propósito. Y dado que no todas las Entidades Instrumentales son susceptibles de ejercitar competencias de carácter administrativo, se aprovecha al mismo tiempo para realizar una valoración respecto a esa facultad, como elemento importante que ha de ser tenido en cuenta a la hora de seleccionar la fórmula jurídica más adecuada.

A modo de resumen, y con carácter genérico, las competencias de una Entidad Instrumental pueden ser agrupadas en cinco grandes bloques con sus respectivas funciones:

- Normativa;
 - Funciones reglamentarias (sistema concesional, normas de operación, sistema e indicadores de calidad, ...), y
 - Recomendaciones de diseño y operación;

- Planificación,
 - Planificación propiamente dicha, y
 - Programación;
- Ordenación,
 - Integración tarifaria, como un apartado específico dada su importancia,
 - Comunicación, formación, mercadotecnia e investigación y desarrollo e innovación,
 - Marco institucional y de participación, y
 - Coordinación con el planeamiento urbanístico y territorial;
- Gestión (directa e indirecta),
 - Regulación concesional, y
 - Licitación y supervisión concesional; y
- Control (inspección y sanción).

A continuación se hace referencia al contenido jurídico-administrativo de cada una de estas competencias y las funciones que llevan aparejadas, junto con la posibilidad de afrontarlas con una Entidad Instrumental que tenga capacidad para ejercitar funciones administrativas o que no la tenga.

NORMATIVA

Se trata de una competencia de carácter administrativo. Su ejercicio directo, salvo que se limitara a la emisión de recomendaciones o la participación con carácter no consultivo en determinados foros de apoyo técnico, requiere una Entidad Instrumental con capacidad para el ejercicio de potestades administrativas.

Dentro de la competencia normativa, debe diferenciarse la legal de la reglamentaria. Como es obvio, la legal corresponde al Parlamento de Canarias y al Gobierno en determinados casos, con procedimientos tasados (Decreto-Ley, Decreto Legislativo, además de la iniciativa legislativa), por lo que quedaría fuera del ámbito de la Entidad Instrumental. En lo que respecta a la potestad reglamentaria, se trata de una competencia administrativa que tan solo corresponde al Gobierno de Canarias en su forma de Decretos y a los Consejeros competentes por razón de la materia, en su forma de Órdenes. La administración institucional sí posee la capacidad de dictar "instrucciones", lo cual no significa que sean disposiciones dictadas en ejercicio de la potestad reglamentaria.

Así, se concluye de lo anterior que, independientemente de su naturaleza, la Entidad Instrumental podrá dictar instrucciones, pero en ningún caso podrán considerarse como disposiciones reglamentarias.

PLANIFICACIÓN

Las funciones de Planificación podrían ser, como ya se ha mencionado, las siguientes:

- Planificación propiamente dicha,
 - Planificación estratégica de infraestructuras y servicios de transporte público,
 - Planificación a corto plazo de la operación de los servicios de transporte,
 - Coordinación de servicios urbanos en áreas metropolitanas; y
- Programación (seguimiento de los programas de inversión en las materias objeto de planificación).

Las actividades de la Entidad Instrumental en el desarrollo de sus funciones en materia de Planificación y Programación podrán tener características administrativas en el momento en que sean obligatorias. Sin embargo, en ambas cuestiones parece difícil que su actividad sobrepase los estudios y propuestas de Planes, que sean finalmente aprobados por el Cabildo o por el Consejero competente, o propuestos por éste para su aprobación por el Consejo de Gobierno.

ORDENACIÓN

En este campo de la ordenación, la Integración Tarifaria y la gestión del Nuevo Régimen Económico y Financiero sería una de las competencias centrales de la Entidad Instrumental. Entre las tareas asociadas y que se describen con detalle en los epígrafes anterior y siguiente hay algunas que supondrían el ejercicio efectivo de facultades administrativas, como por ejemplo:

- Negociar las aportaciones con las Administraciones;
- Elaborar los Contratos con los Operadores;
- Controlar los flujos de información y elaborar las propuestas de liquidación; y
- Realizar el pago de las aportaciones resultantes.

Las actividades de comunicación, formación, Mercadotecnia e I+D+i no tienen en principio contenido administrativo, sino tan sólo información, formación, promoción de actividades relacionadas con el transporte, desarrollo de propuestas de nuevas fórmulas de explotación de servicios, o colaboraciones con empresas con experiencia en el campo de los SIT (Sistemas Inteligentes de Transporte), etc..

Comentario específico requiere el tratamiento de las reclamaciones, donde la actuación de una Entidad Instrumental carente de competencias administrativas debería limitarse al ofrecimiento de explicaciones y a la información sobre la actividad de las Juntas Arbitrales de Transporte para el tratamiento de estos casos. No obstante, para evitar la generación de nuevos caminos procesales administrativos conviene que el procedimiento de las reclamaciones resida, en sede administrativa, en el ámbito de la Entidad Instrumental.

A la hora de evaluar las posibles acciones de la Entidad Instrumental en materia de coordinación con el planeamiento urbanístico y territorial, parece lógico que las actividades de coordinación se lleven a cabo dentro de la propia Consejería a nivel de Direcciones Generales.

Cuestión aparte es que la Entidad Instrumental, como organización profesional en materia de transportes, pueda emitir informes con carácter consultivo en todas las actuaciones en materia de planeamiento urbanístico y territorial a llevar a cabo por la Consejería. No obstante, dichas actuaciones tendrían carácter informativo, no implicando en principio el ejercicio de facultades administrativas.

GESTIÓN

En el caso de Tenerife, la práctica totalidad del Servicio de Transporte Público Colectivo está a cargo de Operadores Públicos (TITSA y MTSA) y el PTEOTT no contempla la hipótesis de que tal situación vaya a modificarse en su horizonte de planeamiento.

Se trata por tanto de un modelo de Gestión Directa casi exclusiva, para el que la Entidad Instrumental ha de recibir las correspondientes competencias de las Administraciones participantes. En todo caso, por lo que respecta a La Esperanza, S.L. y a eventuales incorporaciones de fórmulas de Gestión Indirecta, la Entidad Instrumental ha de recibir también las correspondientes competencias de las Administraciones participantes.

CONTROL

Dentro de la competencia de Control de los Servicios, se encuentran las funciones de inspección y sanción. No cabe duda de que ésta es una competencia puramente administrativa. Se trata de una función que no suele estar en manos de las Entidades Instrumentales salvo excepciones, como las del Consorcio Regional de Transportes de Madrid y la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana.

En lo que respecta al Consorcio de Transportes de Madrid, se encarga de la gestión de las infracciones y sanciones por carencia o uso indebido del Abono de Transportes, así como de las infracciones sobre los Títulos concesionales de los Operadores. Los ingresos por infracciones en el caso de Metro y EMT van a las mismas empresas, siendo esa cantidad detrída de la correspondiente cuantía a compensar anualmente (es decir, se consideran como si fuera un ingreso más de explotación). En otros casos, los ingresos por este concepto van directamente a la caja única del Consorcio.

En el caso de la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana, una modificación realizada en el año 2005 incluyó como competencia no prevista anteriormente la de proponer y ejecutar planes de inspección, así como el ejercicio de la potestad sancionadora. Es decir, que en la Comunidad Autónoma de Valencia la potestad sancionadora ha sido transferida a la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana y el importe de las sanciones impuestas en su ámbito competencial es parte de los ingresos para financiar la Agencia (aunque su cuantía total sea residual).

5.1.4.2.2. Un balance y una propuesta

A tenor de lo visto en los desarrollos precedentes, el PTEOTT entiende que lo más apropiado para Tenerife será una Entidad Instrumental que asuma competencias fuertes. En consonancia con este planteamiento, se adopta en adelante para ella la denominación de Autoridad del Transporte.

5.1.4.3. Nuevo Régimen Económico y Financiero

5.1.4.3.1. El Régimen vigente

En el momento actual, el Servicio de Transporte Público Colectivo de Viajeros se presta en Tenerife conforme a un Régimen Económico y Financiero convencional pero relativamente complejo:

- el Cabildo Insular tiene la mayoría en la Titularidad Social de los Operadores (100% en TITSA y 80% en MTSA), con excepción del caso cuantitativamente marginal de La Esperanza, S.L;
- los Viajeros son Clientes de los Operadores;
- los Contratos–Programa que firman los Operadores con el Cabildo Insular determinan las condiciones de su Oferta y sus Tarifas de cobertura, de las que resultan los niveles de Precios que deberían pagar los Viajeros;
- la Administración General del Estado, el Gobierno de Canarias y el Cabildo Insular suscriben Convenios que regulan sus aportaciones de recursos al Transporte Colectivo de Viajeros,
 - en la base hay un Convenio entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma (Gobierno de Canarias) con la financiación para toda la Comunidad,
 - en un segundo escalón están el Convenio Insular que suscriben la Comunidad Autónoma y el Cabildo de Tenerife y un Convenio específico entre la Comunidad y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, y
 - en tercera instancia hay dos Contratos–Programa, uno entre el Cabildo Insular y el Operador TITSA y otro entre el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y el Operador TITSA;

- los objetivos de esas aportaciones de recursos económicos consisten en,
 - bonificar la que se denomina Tarifa Técnica o Tarifa de Cobertura (lo que deberían pagar cada Viajero al Operador para asegurar su equilibrio económico), a fin de que los Viajeros paguen una cantidad inferior a la Tarifa Técnica,
 - aportar el importe de esas Bonificaciones al Operador,
 - cubrir los déficits de explotación del Operador, y
 - fomentar y pagar algunas de las inversiones del Operador (por ejemplo, adquisición de Guaguas menos contaminantes;
- el esquema se cierra con otras regulaciones en esos mismos Convenios de aportación de recursos o en Contratos específicos entre el Cabildo Insular y los Operadores, tratando de conseguir que las Cuentas de estos últimos cuadren al sumar los Pagos efectivos de los Viajeros y los recursos aportados por las Administraciones; y
- en el caso particular del Tranvía Metropolitano, la Inversión de establecimiento ha corrido a cargo de la Administración General del Estado, el Gobierno de Canarias y el Cabildo Insular por terceras partes, mientras que las aportaciones corrientes correrán en su caso a cargo del Cabildo Insular.

5.1.4.3.2. Directrices para un Nuevo Régimen

El PTEOTT considera que conviene establecer un Nuevo Régimen Económico y Financiero para el Transporte Colectivo de Viajeros en Tenerife, con vocación de convertirse en Régimen casi exclusivo:

- un Régimen que otorgue a las Administraciones la máxima libertad para,
 - diseñar y establecer el Servicio adecuado para sus ciudadanos,
 - determinar el Precio que pagarán los Viajeros (Precio en el que se concretarán al fin todas las políticas de apoyo al Transporte Público Colectivo de Viajeros),
 - gestionar esas variables de forma flexible y de acuerdo con sus propios objetivos, y
 - hacer un seguimiento y control claros de los resultados técnicos y económicos de sus políticas de Servicios y de Precios; y
- un Régimen que cree las condiciones para que el Operador pueda desempeñar su cometido en la forma más parecida posible a la de una Empresa normal (aun cuando los Viajeros no paguen por el Coste íntegro del Servicio), evitando fórmulas de Remuneración,
 - que supongan la admisión apriorística, explícita o implícita, de Cuentas de Resultados del Operador cerradas con Pérdidas y a cubrir con Subvenciones de Explotación, o
 - que aparten por completo al Operador del riesgo y ventura inherentes a la producción y a la comercialización de sus Servicios.

5.1.4.3.3. Configuración del nuevo Régimen

Para definir la configuración del Nuevo Régimen que plantea el PTEOTT es preciso considerar a los diversos agentes implicados y sus interrelaciones.

LOS VIAJEROS Y LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE

Los Viajeros son Clientes de la Autoridad del Transporte.

La Autoridad del Transporte emite y provee a los Viajeros con Títulos de Transporte válidos para todos los Sistemas y Modos Colectivos:

- según una tipología de Títulos diseñada por ella misma y en la que es posible introducir cuantas discriminaciones sean oportunas,
 - en razón de las características de los Viajes (horarios, motivos, ...), o
 - en razón de las características personales de los Viajeros; y
- percibiendo de los Viajeros las Tarifas que la Autoridad establece para cada Título de Transporte, de acuerdo con las indicaciones técnico-económicas, sociales y políticas de las Administraciones.

Esta relación económica entre los Viajeros y la Autoridad del Transporte se concreta de modo que los Pagos de los Viajeros (idénticos a los Ingresos de la Autoridad por este concepto) son iguales a la suma de cada Tarifa por el número de Títulos correspondientes.

$$Pagos.Viajeros = Ingresos.Autoridad = \sum_{i=1}^{i=N} Tarifa(i) \times Títulos(i)$$

LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE Y LOS OPERADORES

La Autoridad del Transporte es Cliente de los Operadores, a los que solicita un Mapa y un Cuadro de Servicios Multimodales, determinados por la Autoridad con libertad de diseño y atendiendo a las indicaciones técnicas, sociales y políticas de las Administraciones.

Los Operadores son proveedores de la Autoridad del Transporte, de modo que:

- su producto fundamental son Guaguas.km, Tranvías.km y Trenes.km con arreglo al Mapa y Cuadro de Servicios Multimodales demandados por la Autoridad del Transporte; y

- sus productos adicionales son la comercialización, la atención al Cliente, el aprovechamiento de activos, etc., asociados con la producción y prestación de los Servicios.

La Autoridad del Transporte remunera a los Operadores con arreglo a Contratos y mediante:

- un tanto alzado por cada Guagua.km, Tranvía.km o Tren.km puesta a disposición de los Viajeros, conforme a un compromiso previo de volumen y calidad; y
- un tanto alzado por cada Viajero efectivamente transportado.

Esta relación económica entre la Autoridad del Transporte y los Operadores se concreta de modo que los Pagos de la Autoridad (idénticos a los Ingresos de los Operadores por este concepto) son iguales a las Unidades.km por su Remuneración unitaria más los Viajeros por su Remuneración unitaria.

$$Pagos.Autoridad = Ingresos.Operadores = Unidades.km \times R_{gkm} + Viajeros \times R_{vj}$$

Actuando por Cuenta del Titular Social de los Operadores, la Autoridad del Transporte suscribe con ellos Contratos-Programa con otros acuerdos referentes a sus recursos y modelos de producción, a sus procesos de inversión, etc. (esto a menos que el Titular Social de los Operadores prefiera suscribir esos Contratos-Programa por sí mismo).

LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE Y LAS ADMINISTRACIONES

Los Órganos de Gobierno de la Autoridad del Transporte establecen todo lo pertinente para definir y gestionar las relaciones de la Autoridad con los Viajeros, con los Operadores y con las propias Administraciones.

Las Administraciones hacen Aportaciones de recursos a la Autoridad del Transporte, para que ésta pueda cubrir la Insuficiencia estructural del Sistema, entendida ésta como diferencia entre lo que la Autoridad paga a los Operadores y lo que los Viajeros pagan a la Autoridad.

$$Insuficiencia\ estructural\ del\ Sistema = Pagos.Autoridad - Pagos.Viajeros$$

La Autoridad del Transporte participa en los Convenios de aportación de recursos que suscriben las Administraciones, en cuanto esas aportaciones han de ser recursos propios de la Autoridad.

LAS CUENTAS DE LOS OPERADORES Y LAS CUENTAS DE LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE

Los Operadores cierran sus Cuentas año a año de acuerdo con una previsión de Costes que contempla el Beneficio necesario para garantizar su autonomía y su estabilidad financiera, computando al menos como Ingresos propios:

- los Pagos de la Autoridad del Transporte por el Servicio prestado; y
- Otros Ingresos de Gestión.

En cuanto los Operadores comercialicen Títulos emitidos por la Autoridad del Transporte, esos Pagos de los Viajeros se computan como Ingresos a cuenta de los Pagos de la Autoridad del Transporte.

La Autoridad del Transporte cierra sus Cuentas año a año, sin saldos negativos y de acuerdo con una previsión en la que se computan al menos:

- como Ingresos propios,
 - los Pagos de los Viajeros por la adquisición de Títulos de Transporte emitidos por la Autoridad, y
 - las Aportaciones de recursos por parte de las Administraciones, que éstas acuerdan y formalizan en un perspectiva como mínimo quinquenal; y
- como Gastos propios,
 - sus Gastos de funcionamiento y los Pagos a los Operadores.

5.1.4.3.4. Subsistencia del Régimen actual

Junto al Régimen Económico y Financiero descrito en lo epígrafes anteriores, cabe considerar una pervivencia minoritaria del Régimen Económico y Financiero actual. Esta pervivencia se concretaría en la posibilidad de que los Operadores emitieran Títulos de Transporte propios, de forma que los Ingresos por la venta de esos Títulos:

- sean Ingresos propios de los Operadores; pero
- su importe se descuenta en la liquidación anual de la remuneración de los Operadores por parte de la Autoridad del Transporte, que ha sido descrita en el epígrafe precedente.

Por el contrario, el Régimen Económico y Financiero que propone el PTEOTT implica la desaparición del concepto y práctica de las Bonificaciones en cuanto tales.

En efecto, la expresión Bonificaciones alude a un descuento en lo que se DEBE pagar. En el vigente Régimen Económico, lo que se debe pagar es la denominada Tarifa Técnica o Tarifa de Cobertura (recuérdese el epígrafe 0.) y las Bonificaciones son las diferencias entre esa Tarifa Técnica y las Tarifas que pagan de hecho los Viajeros. Pero en la configuración que propone el PTEOTT, ni la Tarifa Técnica de los Operadores ni la Tarifa Técnica del conjunto del Sistema juegan ningún papel explícito.

Lo que ocurre al no haber relación inmediata entre las Tarifas que DEBEN pagar los Viajeros (sin descuento de ninguna clase) y las Remuneraciones de los Operadores por Unidad.km y por Viajero.

De modo que el concepto y la práctica de la Bonificación concebida como un descuento, desaparecen por falta de uno de sus dos elementos imprescindibles de referencia. Con ello, es más fácil concebir la Insuficiencia, ante todo, como un instrumento al servicio de las Políticas de Reparto Modal.

5.1.4.4. Creación de una Oficina y Observatorio de Movilidad Insular

La creación de una Oficina y Observatorio de Movilidad Insular tiene por objeto potenciar la coordinación técnica de los Proyectos que la integración de los distintos Modos requiera y disponer una estructura y unos recursos para la realización de los estudios que requiera la interoperabilidad del sistema, entre los que se incluye la monitorización de resultados y realización de trabajos de caracterización de la movilidad de residentes y turistas.

La Actuación se concreta en la puesta en marcha de una oficina para la prestación de los servicios de asesoramiento que se requieran, referidos al funcionamiento del sistema de transportes insular. Muy razonablemente, la Oficina y Observatorio en cuestión podría integrarse en la Entidad Coordinadora o Autoridad del Transporte Insular.

5.1.4.5. Convenios Insulares de Financiación del Transporte en Guagua

La suscripción de Convenios Insulares de Financiación del Transporte en Guagua debe garantizar una financiación estable para subvenir a las necesidades del Sistema de Transporte Regular por carretera. El contenido de la Actuación se refiere a:

- elaboración de proyecciones plurianuales para la determinación de las necesidades operativas del Sistema (las de Capital ya se consideran en los Planes de Renovación de Flota); y
- determinación de la parte de cobertura de necesidades vía tarifas y la cofinanciada por las Administraciones con competencias en la materia.

La información manejada por la Oficina y Observatorio de Movilidad Insular será fundamental para llevar adelante las tareas recién descritas.

5.1.4.6. [Convenio para la ejecución de Infraestructuras Intermodales](#)

El Convenio para la ejecución de Infraestructuras Intermodales, entre el Gobierno de Canarias y el Cabildo Insular de Tenerife, debe aportar la financiación necesaria para las grandes Infraestructuras Intermodales Interinsulares (creación del Eje Transinsular de Infraestructuras del Transportes – ETIT).

La Actuación se orienta a comprometer financiación por parte de la Comunidad Autónoma para Cariles-Bus e Intercambiadores Modales, en cuanto unos y otros contribuyen a configurar un Sistema Interinsular de Transportes.

5.1.4.7. [Contratos-Programa entre Administraciones y Operadores](#)

Los Contratos-Programa entre Administraciones y Operadores deben garantizar a los Operadores la financiación para cubrir las necesidades derivadas de la prestación del Servicio, así como un Beneficio industrial por su actividad. Todo ello en el marco el Nuevo Régimen Económico y Financiero para el Transporte Público Colectivo que se propone en el epígrafe 5.1.4.3..

El contenido de la Actuación se refiere a lograr:

- la definición de los marcos financieros plurianuales que permitan establecer con el mayor rigor posible y la flexibilidad necesaria, los requerimientos de fondos que tendrá cada Operador por la prestación del Servicio Público al que se obliga; y
- la incorporación de mecanismos para el seguimiento y liquidación periódica de las aportaciones públicas (los orígenes de los fondos se consideran en la Actuación sobre Convenios Insulares de Financiación del Transporte en Guagua).

5.1.4.8. [Convenios para la cofinanciación del Cuarto Modo](#)

Los Convenios para la cofinanciación del Cuarto Modo deben garantizar la implantación de este Cuarto Modo de Transporte Público (Servicio a la Demanda) en los ámbitos seleccionados.

El contenido de la Actuación se refiere a la suscripción de Convenios Interadministrativos de Financiación con participación de las Administraciones Locales.

5.1.5. [Programa de Normativa y Planeamiento Urbanístico](#)

El Programa de Normativa y Planeamiento Urbanístico incluye CINCO Actuaciones en el Ámbito correspondiente a *El Territorio y Todos los Modos*:

- Autoridad del Transporte Insular;
- Ordenanzas Municipales del Transporte;
- Directrices para el Planeamiento Urbanístico Municipal;
- Norma sobre Planes de Movilidad Sostenible; y
- Norma sobre Planes de Transporte (Centros de Atracción).

5.1.5.1. [Autoridad del Transporte Insular](#)

La norma de creación de una Autoridad del Transporte Insular para Tenerife servirá de fundamento jurídico a la Autoridad en cuestión y al desarrollo de sus actividades en favor del planeamiento y la competitividad del Transporte Público Colectivo, la mejor gestión de los recursos disponibles para su producción y prestación y la mejor calidad del servicio. La Actuación incluye las siguientes fases:

- Creación de una Comisión de Trabajo (Cabildo y Ayuntamientos) que estudie y gestione la creación de una Autoridad del Transporte Insular;
- Delimitación y desarrollo de las competencias que asumirá la Autoridad en cuestión,
- Diseño para la Autoridad del Transporte Insular,
 - Estructura institucional, de gobierno y de participación,
 - Procedimientos externos e internos, y
 - Régimen Económico y Financiero; y
- Formalización de la Norma.

En el Documento de Diagnóstico del PTEOTT se incluyó una discusión general sobre modelos y procedimientos jurídicos para la creación y funcionamiento de una Autoridad del Transporte, que complementan lo dicho en el epígrafe 5.1.4.2. respecto a sus contenidos técnicos y organizativos apropiados. En el Documento de Normativa del PTEOTT se hace el desarrollo oportuno de la Norma.

5.1.5.1.1. Referencias en España

A día de la fecha se contabilizan, como plenamente constituidos con arreglo a derecho, las siguientes Autoridades de transporte:

- De ámbito territorial metropolitano,
 - Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería,
 - Autoridad del Transporte Metropolitano Área de Barcelona,
 - Consorcio de Transportes Bahía de Cádiz,
 - Consorcio de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar,
 - Autoridad Territorial de la Movilidad Área de Girona,
 - Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada,
 - Consorcio de Transportes Metropolitano del Área de Jaén,
 - Autoridad Territorial de la Movilidad Área de Lleida,
 - Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga,
 - Autoridad Territorial de la Movilidad Camp de Tarragona, y
 - Entidad de Transporte Metropolitana de Valencia; y
- De ámbito territorial insular o provincial,
 - Consorcio de Transportes de Asturias,
 - Consorcio de Transportes de Bizkaia,
 - Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria,
 - Consorcio Regional de Transportes de Madrid,
 - Entidad Pública del Transporte de Murcia,
 - Consorcio de Transportes de Mallorca.

Como es obvio, cada una de estas Autoridades presenta sus especificidades propias, que no vienen al caso en el presente Documento sin perjuicio de su posterior análisis en profundidad en el caso de plantearse su puesta en funcionamiento en Tenerife.

5.1.5.1.2. Referencias generales en la Legislación de Canarias

La Ley 13/2007, de Ordenación de los Transportes por Carretera de Canarias, establece (Artículo 9.2.):

“2. En particular, las administraciones con competencias sobre el transporte público regular de viajeros, crearán los órganos y entidades precisos dirigidos al establecimiento y gestión del sistema integrado insular del transporte público regular de viajeros.”

Por su parte, 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, expone, en su Directriz 102, punto 3.c):

“(…) estimulando la formación de Consorcios insulares de transporte o de figuras similares que atiendan la implantación y la integración de los distintos elementos del sistema.”

5.1.5.1.3. Ámbito territorial

Aparte las razones técnicas, económicas y de gestión que avalan la extensión del ámbito territorial de la Autoridad del Transporte a toda la Isla de Tenerife, se ha visto ya en el epígrafe precedente que tanto las Directrices de Ordenación General como las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias predeterminan ese mismo ámbito.

5.1.5.1.4. Ámbito funcional

La cuestión del ámbito funcional es una de las principales a considerar cuando se diseña una Autoridad de Transporte. En primera instancia, parece obvio para Tenerife incluir los siguientes servicios:

- Guaguas Metropolitanas, Guaguas Intercomarcales y Guaguas Comarcales;
- Tranvía Metropolitano;
- Trenes del Sur y del Norte; y
- Cuarto Modo Colectivo.

El Servicio del Taxi puede plantear un primer problema, ya que si la Autoridad de Transporte se crea por Convenio Interadministrativo parece imprescindible que todo los Municipios del Ámbito Territorial suscriban el Convenio para que el Taxi se adscriba sin disfunciones a la Autoridad de Transporte. De modo que para la inclusión del Servicio del Taxi cabe plantear dos opciones:

- si la Autoridad se crea mediante un instrumento jurídico o administrativo que vincule obligatoriamente a todos los Municipios del Ámbito Territorial, convendrá incluir el Servicio del Taxi en la Autoridad de Transporte desde un primer momento; y
- si la Autoridad se crea mediante un instrumento jurídico o administrativo de vinculación voluntaria, será preciso esperar a que todas las Administraciones con competencias sobre el Servicio del Taxi se integren en la Autoridad del Transporte.

En lo tocante a las infraestructuras, su integración en una Autoridad de Transporte suele plantear serias dificultades en materia de competencias y de coordinación interadministrativa, incluso al interior de cada Organismo interviniente. Teniendo además en cuenta la especial complejidad institucional de la Comunidad Autónoma de Canarias, será preferible comenzar dejando las Infraestructuras fuera del ámbito funcional de la Autoridad del Transporte. Sólo cuando haya una ejecutoria consolidada en el ámbito de los Servicios será el momento de considerar la inclusión de las Infraestructuras.

5.1.5.1.5. Fórmula de Constitución

La cuestión básica a este respecto consiste en elegir la manera más adecuada para institucionalizar la Autoridad de Transporte Público de Tenerife. Las opciones son la creación por Ley o la creación por Convenio entre las Administraciones involucradas.

CREACIÓN MEDIANTE LEY

La ventaja principal de una creación mediante Ley radica en que desde el momento de entrada en vigor de la Ley la Autoridad del Transporte puede considerarse ya constituida, sin necesitar de pasos posteriores ni de integración de otras Administraciones. Las condiciones de su estructura y sus Estatutos de funcionamiento son dados por un solo Organismo responsable, con lo que no depende estrictamente de las posiciones de las restantes Administraciones involucradas. Todo ello otorga a la Autoridad de Transporte un régimen más estable y fiable en el tiempo.

A título de inconveniente, la contrapartida consiste en que si la Ley es muy detallada cualquier modificación de la estructura o funcionamiento de la Autoridad exigirá la intervención del Parlamento.

EJEMPLOS EN ESPAÑA	
Autoridad de Transporte	Fórmula de creación
Consortio de Transportes de Vizcaya	Ley 44/1975
Consortio Regional de Transportes de Madrid	Ley 5/1985
Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana	Ley 9/2000
Consortio de Transportes de Asturias	Ley 1/2002
Consortio de Transportes de Mallorca	Ley 8/2006
Entidad Pública del Transporte de Murcia	Ley 3/2006

CREACIÓN MEDIANTE CONVENIO

La creación de la Autoridad del Transporte a través de un Convenio entre las Administraciones Públicas con competencia significa negociar la voluntad favorable de los Ayuntamientos y además establecer de común acuerdo los Estatutos. La experiencia muestra que las negociaciones de ese tipo son complejas y pueden llegar a zanjarse sin acuerdo.

EJEMPLOS EN ESPAÑA	
Autoridad de Transporte	Fórmula de creación
Consortio de Transportes Área Metropolitana Zaragoza	Convenio administrativo
Mancomunidad de Servicios de la Comarca de Pamplona	
Autoridad de Transporte Metropolitano de Barcelona	
Autoridad Territorial de Transporte de Guipúzcoa	
Consortios de Andalucía	

5.1.5.1.6. Naturaleza de la Autoridad de Transporte

EJEMPLOS EN ESPAÑA	
Autoridad de Transporte	Naturaleza jurídica
Consortio de Transportes de Vizcaya	Ente local
Consortio Regional de Transportes de Madrid	Organismo autónomo de carácter comercial, industrial y financiero de la Comunidad de Madrid Adscrito a la Consejería de Obras Públicas y Transportes
Consortio de Transportes Área Metropolitana Zaragoza	Entidad pública de carácter asociativo
Mancomunidad de Servicios de la Comarca de Pamplona	Entidad local
Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana	Entidad autónoma de carácter administrativo o mercantil, industrial, financiero o análogo Adscrita a la Consellería de Obras Públicas y Transportes.
Consortio de Transportes de Asturias	Ente público del Principado de Asturias Adscrito a la Consejería competente en transportes
Autoridad de Transporte Metropolitano de Barcelona	Entidad jurídico-pública de carácter consorcial
Consortios de Andalucía	Ente de derecho público.

EJEMPLOS EN ESPAÑA	
Autoridad de Transporte	Naturaleza jurídica
Consortio de Transportes de Mallorca	Entidad pública Adscrito a la Consellería competente en transportes.
Entidad Pública del Transporte de Murcia	Entidad pública empresarial Adscrita a la Consejería competente en transportes.

De acuerdo con Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE), la Ley 28/2006, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, y la Ley 50/2002, de Fundaciones, es posible aportar unos considerandos y conclusiones sobre las ventajas e inconvenientes de las fórmulas analizadas.

ORGANISMOS AUTÓNOMOS

Los Organismos Autónomos se crean por Ley. Su régimen jurídico, tanto interno como externo, es propio del Derecho Administrativo, lo que sin duda le puede restar agilidad para tratar con un sistema tan dinámico como la red de Transporte Público. Su régimen de organización y funcionamiento es, en general, muy similar al de la propia Administración del Gobierno de Canarias.

AGENCIAS

Las Agencias se crean por Ley y pueden realizar actividades en régimen de descentralización funcional para el cumplimiento de programas específicos, correspondientes a políticas públicas de la Administración de la Comunidad. Esta fórmula podría emplearse en el caso del Transporte Público, con las correspondientes especificidades a detallar en el *Contrato plurianual de gestión*.

El régimen de organización y funcionamiento de las Agencias es más flexible que el de los Organismos Autónomos, pudiendo aplicar en su funcionamiento externo el Derecho Privado (excepto en el caso del ejercicio de potestades administrativas). Su creación ha de ser autorizada expresamente a través de una ley (Artículo 3), que especificará su objeto y sus fines generales.

En cuanto a su cometido, todas sus actuaciones se encaminan a la gestión transparente por objetivos, incluyendo la retribución variable por cumplimiento de objetivos. En lo que atañe al personal, se señala que las agencias pueden tener personal propio de cualquier tipo (funcionario, estatutario o laboral).

ENTIDADES PÚBLICAS EMPRESARIALES

Las Entidades Públicas Empresariales se crean por Ley. Su régimen jurídico es el Derecho Administrativo en el ámbito interno y el Derecho Privado (o el Administrativo, según su Ley de creación) en el ámbito externo. El régimen de contratación pública es el previsto en la legislación de Contratos del Sector Público, mientras que su régimen patrimonial es el previsto en la Ley de Patrimonio del Estado.

CONSORCIOS

Los Consorcios se constituyen por Convenio entre las Administraciones participantes. Su régimen general se establecerá en el mismo Convenio y sus condiciones de funcionamiento en los Estatutos.

SOCIEDADES MERCANTILES PÚBLICAS

Las Sociedades Mercantiles Públicas se crean por acuerdo del Gobierno. Su principal limitación es que no pueden ejercer potestades administrativas. Pueden ser útiles para actividades que conlleven gestión de servicios, pero no su planificación, control o inspección, como conviene en el caso de una Autoridad del Transporte.

FUNDACIONES

Las Fundaciones se crean por acuerdo del Gobierno y tampoco pueden ejercer potestades administrativas. Como concepto genérico, una Fundación es una organización que tiene su patrimonio afectado de modo duradero a la realización de fines de interés general. Esta circunstancia no se corresponde bien con el objeto de una Autoridad de Transporte, por más que haya ejemplos de utilización de esta fórmula en contradicción con su naturaleza jurídica.

LA PROPUESTA DEL PTEOTT

Tanto por motivos de constitución, agilidad de contratación, recursos humanos y amplitud de competencias, como por una cuestión de coherencia normativa y seguridad jurídica, el PTEOTT entiende que la Agencia es la fórmula más adecuada para asumir las competencias en materia de Transporte Público de Viajeros en Tenerife. La Agencia tiene sin embargo los inconvenientes asociados con su necesaria creación por Ley (intervención del Parlamento de Canarias no sólo en la creación sino también en cualquier modificación).

Si el Cabildo Insular de Tenerife considera que las dificultades asociadas con la creación por Ley excluyen la forma de Agencia, deberá plantearse como alternativa un Convenio Interadministrativo entre el propio Cabildo y los Ayuntamientos para la creación de un Consorcio.

5.1.5.2. [Ordenanzas Municipales del Transporte](#)

Las Ordenanzas Municipales del Transporte deben jugar un importante papel en la contención de la movilidad motorizada por motivos Trabajo, Estudios, Compras y Sanidad y en el establecimiento de Directrices de Planeamiento Urbanístico que induzcan un cambio en las pautas del Reparto Modal.

La Actuación prevé una Ordenanza Municipal Autónoma, no integrada en otras figuras del planeamiento urbanístico. Su aplicación será extensiva a todos los Planes y Proyectos que superen alguno de los siguientes umbrales en nuevas edificaciones:

- Residencial, 500 viviendas
- Sector Terciario,
 - Oficinas, 10.000 metros cuadrados,
 - Comercial o de Ocio, 8.000 metros cuadrados,
 - Locales de espectáculos, 1.000 plazas,
 - Otros tipos de Edificación, 32.000 metros cuadrados.

En el apartado de Requerimientos de la Ordenanza deberá concretarse el contenido del Estudio de Transporte y Movilidad que dichos Planes y Proyectos estarán obligados a presentar.

5.1.5.3. [Directrices para el Planeamiento Urbanístico Municipal](#)

Las Directrices para el Planeamiento Urbanístico Municipal deberán modificar las determinaciones vigentes del Planeamiento Urbanístico (Planes Generales de Ordenación Urbana y Planes Parciales) para equilibrar los usos del suelo y reducir los desplazamientos motorizados.

La Actuación consistirá en revisar, con los enfoques o contenidos que se expresan, las determinaciones referentes a:

- Dispersión urbana, crecimiento compacto de la ciudad;
- Zonificación de Usos, mayor integración, contraria a la especialización;
- Densidad de Usos, umbrales necesarios para el servicio regular Transporte Público;
- Tipología de edificación, evitar, en la medida de lo posible, la vivienda aislada;

- Infraestructuras de Transporte, establecer una infraestructura de redes peatonales y ciclistas;
- Referencias al Transporte público, prever la existencia del Transporte Público colectivo; y
- Regulación del aparcamiento, determinar plazas en edificios y regulación en la vía pública

5.1.5.4. [Norma sobre Planes de Movilidad Urbana Sostenible](#)

La Norma sobre Planes de Movilidad Sostenible tendrá por objeto formalizar las disposiciones necesarias para la realización de estos tipos de Planes. En síntesis, el contenido de la Actuación persigue la elaboración y promulgación de Normas de detalle referentes a Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), para que se homologuen su denominación, sus objetivos y sus contenidos (lo que añadiría la posibilidad de comparaciones horizontales e integración vertical donde proceda).

5.1.5.4.1. [Normativa de referencia](#)

La Ley 2/2011 de Economía Sostenible (LES) trata estos Planes en su Artículo 101, con las siguientes características:

- Ámbito, autonómico, supramunicipal o municipal;
- Denominación, Planes de Movilidad Sostenible;
- Contenido mínimo,
 - Diagnóstico de la situación,
 - Objetivos a lograr,
 - Medidas a adoptar,
 - Mecanismos de financiación,
 - Procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión, y
 - Análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales;
- Garantías para la participación ciudadana, en los términos de la Ley 27/2006, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente; y
- Vigencia, tres años desde la fecha de su aprobación, de modo que antes de que termine su vigencia deberá ser aprobada su actualización.

Además de regularlos, la Ley de Economía Sostenible fomenta la realización de estos Planes y los exige a los Ayuntamientos que pretendan recibir subvenciones del Estado (Artículo 102) (entre ellas, lógicamente, las subvenciones al Transporte Público y Colectivo Urbano que habilitan año tras año los Presupuestos Generales del Estado).

Además de la referencia legislativa mencionada, resulta interesante hacer mención a dos ejemplos relacionados con la planificación obligatoria en materia de transporte en ámbitos municipales:

- en Francia, existe desde el año 2000 la *Loi n° 2000-1208, du 13 décembre 2000, relative a la solidarité et au renouvellement urbains*, que exige la compatibilidad entre los obligatorios Planes de Desplazamientos Urbanos (PDU), los Planes Urbanos Estratégicos y los Planes Locales de Usos del Suelo; y
- en Cataluña, la Ley 9/2003, de la Movilidad, establece como obligatorios los Planes de Movilidad Urbana (PMU; Artículo 9) con una vigencia máxima de 6 años, para los municipios que deban prestar servicio de Transporte Colectivo Urbano (más de 50.000 habitantes).

5.1.5.4.2. Normativa en la Comunidad Autónoma de Canarias

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, hace numerosas menciones a la planificación urbana y a la obligatoriedad de considerar el sistema de transporte público como una única red integrada y coordinada. No obstante, la Ley introduce numerosos matices, por cuanto esta es una zona de límite entre las competencias de distintos Organismos.

Por su parte, la Ley 13/2007, de Ordenación de los Transportes por Carretera de Canarias, impone a los Ayuntamientos la obligación de realizar el equivalente a los PMUS, con la denominación de Estudio Municipal de Movilidad, aunque estos Estudios irán aparejados con los Planes Generales de Ordenación Municipal, por lo que ni son independientes ni exigen actualización alguna.

No obstante esa limitación importante, la LOTCC sí deja claro que el contenido de estos estudios debe incluir no sólo el análisis de los diferentes modos de transporte, sino también y especialmente, el impacto de las infraestructuras de primer nivel (sanitarias, educativas) en la movilidad municipal y su integración en el sistema de transporte insular.

5.1.5.4.3. Detalle de la Propuesta

De acuerdo con lo expuesto en anteriores apartados del informe técnico, la propuesta se centra en incorporar los PMUS como un instrumento obligatorio en:

- Municipios de más de 20.000 habitantes; y
- Municipios donde se vaya a poner en marcha una infraestructura que tenga impacto en la red integrada insular de Transporte Público.

INSTRUMENTO DE REGULACIÓN

Dado que la cuestión versa sobre competencias que en un principio tienen carácter municipal, la regulación ha de hacerse por Ley. Siendo así, sería suficiente la preparación de una Ley de modificación de la Ley 13/2007, de Ordenación del Transporte de Canarias que incorporara una Disposición Adicional a su articulado. No obstante, dado que esa Ley 13/2007 tiene su Capítulo II del Título III específicamente dedicado a la planificación, también podría ser introducido como un nuevo artículo 35.bis o incluso, aunque por técnica normativa no parece tan recomendable, como un nuevo artículo 59.bis inmediatamente después del referido a la *Coordinación del transporte insular integrado*.

CONTENIDO DE LA REGULACIÓN

En cuanto al contenido concreto de la regulación, debería presentar una doble vertiente:

- desarrollo jurídico, especialmente sensible en la materia competencial y en el que será clave la definición de las condiciones que harán obligatoria la elaboración de un PMUS ; y
- desarrollo técnico, acerca del que ya se han hecho anteriormente las necesarias precisiones.

No obstante, en caso de grandes infraestructuras o sistemas de alta capacidad con relevancia insular, no es plausible mantener la decisión final sólo en manos de los Ayuntamientos. Para evitar este problema, algunas Comunidades Autónomas han legislado en el sentido de definir los *servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones de interés metropolitano* a través de una declaración expresa a realizar por el Gobierno Regional. De modo que la decisión final respecto a sistemas de alto coste y complejo mantenimiento recae sobre el Gobierno Autonómico.

5.1.5.5. [Norma sobre Planes de Transporte \(Atracción de Viajes\)](#)

La Norma sobre Planes de Transporte a Centros de Atracción de Viajes tendrá por objeto formalizar las disposiciones necesarias para la realización de estos tipos de Planes:

- Planes de Transporte a Polígonos Industriales y Terciarios; y
- Planes de Transporte a Centros Universitarios.

El Artículo 103 de la Ley 2/2011, de Economía Sostenible, ha introducido los que denomina Planes de Transporte de Empresas, que deben respetar las previsiones de los Planes de Movilidad Sostenible que sean aplicables. La Ley exige que las Administraciones competentes fomenten el desarrollo de estos Planes de Transporte, pero mantiene su carácter voluntario para las Empresas. Y la Administración General del Estado promueve la realización de Planes de Movilidad a Polígonos Industriales, cofinanciados por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).

Por su parte, la Ley 9/2003, de la Movilidad, de la Generalidad de Cataluña, había establecido ya estos Planes con su financiación a cargo de las empresas ubicadas en las áreas correspondientes.

Para que estos Planes para Centros de Atracción de Viajes sean obligatorios en Tenerife habría que definir de manera concreta los siguientes elementos básicos (sin perjuicio de su posterior desarrollo reglamentario, a semejanza de lo que prevé expresamente la Disposición Adicional Tercera de la Ley de Movilidad de Cataluña):

- Centros de Atracción de Viajes susceptibles de ser objeto de estos Planes, como por ejemplo,
 - Centros Industriales específicos con mayor número de trabajadores,
 - Polígonos Industriales y Centros Logísticos,
 - Puertos, Aeropuertos y otros Intercambiadores, y
 - Centros Universitarios y principales Centros Sanitarios;
- Entidad responsable, que será en su caso,
 - la Empresa a que pertenezca el Centro de Atracción objeto del Plan, o
 - el organismo público o entidad empresarial a cargo de su gestión;
- Procedimiento, estableciendo como condición previa para la autorización de uno de esos Centros que la Entidad responsable presente a la Consejería competente el oportuno Plan de Transporte para que emita su informe vinculante al respecto; y
- Contenido y método, a tenor de lo dicho en las Actuaciones correspondientes (*Planes para Polígonos Industriales y Planes para Centros Educativos del Programa de Movilidad y Transporte Privado*).

5.2. **ÁMBITO: TODO EL SERVICIO DE GUAGUAS**

El Ámbito de Actuación *Todo el Servicio de Guaguas* incluye un total de SEIS Actuaciones, que interesan a TRES Programas del PTEOTT:

- Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas, UNA Actuación;
- Reordenación y Mejora de los Servicios, UNA Actuación; y
- Organización, Gestión y Financiación, CUATRO Actuaciones.

5.2.1. **Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas**

El Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas incluye UNA Actuación en el Ámbito que concierne a *Todo el Servicio de Guaguas*:

- Mejora general de Paradas y de accesos peatonales.

5.2.1.1. [Mejora general de Paradas y de accesos peatonales](#)

La Mejora general de Paradas y de sus rutas de acceso y dispersión peatonales (en Paradas no Preferentes) trata de favorecer al Transporte Público Colectivo por Carretera.

La Actuación incluye un número abierto de Proyectos individuales, según los niveles de utilización por los Viajeros, Proyectos consistentes en el diseño y dotación de:

- módulos mínimos de instalaciones, señalización e información para Paradas; y
- módulos mínimos para la calidad de los accesos peatonales a las Paradas.

5.2.2. **Programa de Reordenación y Mejoras de los Servicios**

El Programa de Reordenación y Mejoras de los Servicios incluye UNA Actuación en el Ámbito que concierne a *Todo el Servicio de Guaguas*:

- Jerarquización y Clasificación de las Redes de Guaguas

5.2.2.1. Jerarquización y Clasificación de las Redes de Guaguas

La Jerarquización y Clasificación de las Redes de Guaguas se refiere a la Configuración de una Red Metropolitana, una Red Intercomarcal y un conjunto de Redes Comarcales, de acuerdo con la Alternativa elegida para el desarrollo del PTEOTT. Esa configuración de las Redes de Guaguas responde a los conceptos de Jerarquización y Clasificación a partir de la Red actual:

- la Jerarquización se propone tanto evitar la innecesaria y perjudicial superposición y competencia entre dos o más Modos del Transporte Público Colectivo, como promover su complementariedad y sinergias, todo ello a partir de la consideración de las categorías funcionales relativas de esos Modos Colectivos (de mayor a menor, Tren, Tranvía y Guagua); y
- la Clasificación se propone configurar las Redes de Líneas y Servicios (sus itinerarios, frecuencias, velocidades comerciales, ...) atendiendo a la tipología de la demanda de Viajes, determinada especialmente por la intensidad de los flujos y las distancias de recorrido.

En todo caso, la Clasificación deberá establecerse sin perder de vista que un Viaje de alcance Intercomarcal puede llegar a utilizar, mediante los oportunos transbordos, Líneas y Servicios en los tres tipos o niveles de las Redes (Red Metropolitana, Red Intercomarcal y Redes Comarcales).

La Oferta global prevista para todo el Servicio de Guaguas es la que muestra la tabla siguiente, con el carácter orientativo que debe darse a las Propuestas de este nivel en un Plan Estratégico como el PTEOTT. El diseño y dimensionamiento tienen en cuenta tanto la oferta contemporánea del Tranvía (epígrafe 5.5.) y de los Trenes (epígrafe 5.6.) como la del Cuarto Modo (epígrafe 0.).

REDES DE GUAGUAS	Horizonte 2016			Tarificación
	Líneas	Prestaciones diarias		
		Expediciones	Guaguas. .km	
Guaguas Metropolitanas	18	1.618	13.051	Zonal PTEOTT
Guaguas Intercomarcales	18	970	34.998	
Guaguas Comarcales	35	2.379	28.853	

REDES DE GUAGUAS	Horizonte 2027			Tarificación
	Líneas	Prestaciones diarias		
		Expediciones	Guaguas. .km	
Guaguas Metropolitanas	21	1.706	13.285	Zonal PTEOTT
Guaguas Intercomarcales	17	899	31.251	
Guaguas Comarcales	34	2.247	28.457	

5.2.2.1.1. Red de Guaguas Metropolitanas

La configuración de una Red de Guaguas Metropolitanas consiste en diseñar y establecer una Red acorde con las características dominantes en los Viajes de alcance metropolitano y atendiendo a las jerarquías relativas del Tren, del Tranvía y de la Guagua.

La configuración de una Red de Guaguas Metropolitanas plantea problemas competenciales y de régimen económico-financiero, en cuanto un número significativo de esas Líneas de Guaguas Metropolitanas tendrán todo su recorrido dentro del Término Municipal de Santa Cruz de Tenerife o del Término Municipal de La Laguna. De manera que sobre esas Líneas de Guaguas Metropolitanas recaerán dos distintas competencias (Cabildo Insular y Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife o Ayuntamiento de La Laguna) y dos distintos cauces de financiación (en última instancia y sin perjuicio de los orígenes primeros y de los pasos intermedios de los fondos, desde el Cabildo y desde el Ayuntamiento correspondiente).

Con esa referencia, esta Actuación del PTEOTT tiene un contenido propiamente técnico, acorde con la conveniencia de configurar la Red de Guaguas en el área de Santa Cruz y La Laguna con una visión auténticamente metropolitana. Tomando como dato ese contenido técnico de la Actuación, los aludidos problemas competenciales y de régimen económico-financiero deben plantearse y resolverse mediante las Actuaciones consideradas en el Programa de Organización, Gestión y Financiación (epígrafe 5.1.4.) y en el Programa de Normativa y Planeamiento Urbanístico (epígrafe 5.1.5.1.) (especialmente, a través de las Actuaciones para la creación de una Entidad Coordinadora o una Autoridad del Transporte de Tenerife).

El PTEOTT incluye una relación de Líneas y Servicios para las Guaguas Metropolitanas, con el carácter orientativo que corresponde a un Plan Estratégico como es el PTEOTT.

Red de Guaguas Intercomarcales

La configuración de una Red de Guaguas Intercomarcales consiste en diseñar y establecer una Red acorde con las características dominantes en los Viajes de alcance intercomarcal y atendiendo a las jerarquías relativas del Tren y de la Guagua.

El PTEOTT incluye una relación de Líneas y Servicios para las Guaguas Intercomarcales, con el carácter orientativo que corresponde a un Plan Estratégico como es el PTEOTT.

5.2.2.1.2. Redes de Guaguas Comarcales

La configuración de un conjunto de Red de Guaguas Comarcales consiste en diseñar y establecer unas Redes acordes con las características dominantes en los Viajes de alcance comarcal y atendiendo a las jerarquías relativas del Tren y de la Guagua.

El PTEOTT incluye una relación de Líneas y Servicios para las Guaguas Comarcales, con el carácter orientativo que corresponde a un Plan Estratégico como es el PTEOTT.

GUAGUAS METROPOLITANAS							
LÍNEA		HORIZONTE 2016			HORIZONTE 2027		
CÓDIGO	Longitud (km)	Frecuencia (min)	Exp/día	Guaguas.km	Frecuencia (min)	Exp/día	Guaguas.km
L13	T11	13,19	10	105	10	100	1.319
L13	T12	13,04	10	105	10	100	1.304
L135	T11	3,18	54	32	40	32	98
L135	T12	3,06	54	32	40	32	98
L138	T11	18,67	60	14	45	28	523
L138	T12	19,01	60	15	45	28	532
L14	T11	9,18	10	155	10	150	1.377
L14	T12	7,57	10	141	10	141	1.067
L15	T11	10,1	10	98	10	100	1.010
L15	T12	11,5	10	98	10	100	1.150
L16	T11	6,36	20	41	20	41	261
L16	T12	2,89	20	41	20	41	118
L17	T11	6,23	20	43	20	43	268
L17	T12	5,67	20	44	20	44	249
L19	T11	5,6	30	28	30	30	168
L19	T12	7,64	30	29	30	30	229
L228	T11	10,01	60	10	60	10	100
L228	T12	9,91	60	13	60	13	129
L232	T11	3,30	20	53	20	53	141
L232	T12	3,30	20	56	20	56	144
L233	T31	7,76	20	42	20	42	326
L233	T32	9,43	20	43	20	43	405
L234	T11	23,53	20	55	20	55	1.294
L234	T12	22,87	20	55	20	55	1.258
L237	T11	10,12	30	30	30	30	304
L237	T12	10,13	30	33	30	33	334
L239	T11	3,30	30	32	30	32	106
L239	T12	3,30	30	32	30	32	106
L26	T11	8,37	20	42	20	42	352
L26	T12	7,75	20	41	20	41	318
L50	T21	19,01	120	8	90	10	190
L50	T22	20,98	120	7	90	10	210
L52	T11	12,43	60	14	60	14	174
L52	T12	13,16	60	14	60	14	184

GUAGUAS METROPOLITANAS							
LÍNEA		HORIZONTE 2016			HORIZONTE 2027		
CÓDIGO	Longitud (km)	Frecuencia (min)	Exp/día	Guaguas.km	Frecuencia (min)	Exp/día	Guaguas.km
L55	T11	10,39	30	33	30	33	343
L55	T12	8,26	30	33	30	33	273
L56	T11	9,41	65	13	65	13	122
L56	T12	9,05	65	13	65	13	118
L70	T11	9,74	60	16	60	16	156
L70	T12	9,25	60	16	60	16	148
L72	T11	8,73	70	14	70	14	122
L72	T12	7,43	70	14	70	14	104
L901	T11	7,06	15	94	15	85	600
L901	T12	5,96	15	94	15	85	507
L903	T11	9,57	29	33	29	33	316
L903	T12	7,71	29	32	29	32	247
L905	T11	9,52	10	96	10	96	914
L905	T12	9,71	10	99	10	99	961
L906	T11	5,37	28	31	28	31	166
L906	T12	5,54	28	32	28	32	177
L907	T11	3,70	28	29	28	29	107
L907	T12	4,64	28	30	28	30	139
L908	T11	15,98	9	96	9	96	1.534
L910	T11	10,48	11	97	11	97	1.017
L910	T12	10,78	11	96	11	97	1.046
L911	T11	10,80	14	70	14	70	756
L911	T12	11,57	14	72	14	72	833
L912	T11	6,74	37	24	37	24	152
L912	T12	6,70	37	24	37	24	162
L913	T11	5,07	15	62	15	62	415
L914	T11	5,56	12	63	12	63	319
L916	T11	9,63	86	8	86	8	104
L916	T12	9,86	86	8	86	8	107
L918	T11	5,79	60	15	60	15	87
L918	T12	5,38	60	14	60	14	75
L920	T11	7,54	15	64	15	64	483
L921	T11	7,22	15	64	15	64	462
R1	T11	10,28	30	31	30	31	319
R1	T12	10,28	30	31	30	31	319
R2	T11	5,6	88	8	88	8	45
R2	T12	5,6	111	8	111	8	45
				TOTAL Guaguas.km	29.219	TOTAL Guaguas.km	29.645

GUAGUAS INTERCOMARCALES								
LÍNEA		HORIZONTE 2016				HORIZONTE 2027		
RELACIÓN	Longitud (km)	Frecuencia (min)	Exp/día	Guaguas.km	Frecuencia (min)	Exp/día	Guaguas.km	
Área Metropolitana	OROTAVA	40,5	30	40	3.240			
Área Metropolitana	ACENTEJO	21,5	30	41	1.763	30	30	1.290
Área Metropolitana	ICOD	54,5	40	30	3.270	35	26	2.834
Área Metropolitana	GÜÍMAR	35,5	45	20	1.420	40	23	1.633
Área Metropolitana	ADEJE	92,5	45	19	3.515	30	30	5.550
OROTAVA	ACENTEJO	17,0	45	28	952	40	23	782
OROTAVA	ICOD	27,0	40	30	1.620	40	23	1.242
ICOD	ABONA	49,5	90	13	1.287	90	12	1.188
GÜÍMAR	SURESTE	41,0	40	30	2.460	40	23	1.886
LOS CRISTIANOS	Guía de Isora	23,0	40	23	1.058	40	23	1.058
LAS AMERICAS	Playa de San Juan	22,5	25	36	1.620	25	36	1.620
LOS CRISTIANOS	La Caleta (Circular)	34,5	25	36	2.484	25	36	2.484
LAS AMERICAS	Granadilla	31,5	20	45	2.835	20	45	2.835
LAS AMERICAS	Las Galletas	19,5	20	45	1.755	20	45	1.755
LAS AMERICAS	Amarilla Golf	30,0	35	26	1.560	35	26	1.560
LAS AMERICAS	EL Médano	40,5	35	26	2.106	35	26	2.106
LAS AMERICAS	Puerto de la Cruz	93,5	480	2	374	480	2	374
L51 T21		19,0	15	48	1.822	15	48	1.822
				TOTAL Guaguas.km	35.141	TOTAL Guaguas.km		32.019

GUAGUAS COMARCALES										
LÍNEA				HORIZONTE 2016			HORIZONTE 2027			
COMARCA	RELACIÓN		Itinerario	Longitud (km)	Frecuencia (min)	Exp/día	Guaguas.km	Frecuencia (min)	Exp/día	Guaguas.km
ACENTEJO	Tacoronte	Santa Úrsula		19,5	30	30	1.170	30	30	1.170
	Tacoronte	El Porís de Abona		3,5	60	16	112	45	20	140
	Tacoronte	EL Sauzal		6,0	90	10	120	60	15	180
VALLE OROTAVA	Puerto de la Cruz	Los Realejos	Circular La Orotava	20,5	30	30	1.230	35	26	1.066
	Puerto de la Cruz	Icod Alto	Los Realejos	13,5	35	26	702	30	30	810
	La Orotava	Altos de La Orotava		10,0	30	30	600			
	Puerto de la Cruz	Los Realejos	Las Arenas	8,5	30	30	510	30	30	510
	Puerto de la Cruz	La Orotava	Mayorazgo	8,0	30	30	480	30	30	480
ICODEN-DAUTE-ISLA BAJA	Icod de los Vinos	Buenavista		15,0	30	30	900	30	30	900
	Icod de los Vinos	Playa San Marcos	San José	6,5	60	15	195	60	15	195
	Icod de los Vinos	San Juan Rambla	Circular	23,5	45	20	940	45	20	940
	Icod de los Vinos	El Tanque		17,5	60	15	525	90	10	350
SUROESTE	Guía de Isora	Santiago del Teide	Circular	30,5	45	20	1.220	45	20	1.220
ABONA	Amarilla Golf	San Isidro	Circular	35,0	35	26	1.820	35	26	1.820
	San Isidro	Granadilla		8,5	35	26	442	35	26	442
SURESTE	El Porís	Arico	Circular	25,0	45	20	1.000	45	20	1.000
VALLE DE GÜIMAR	Güímar / Arafo	Candelaria	Polígono	23,5	45	20	940	45	20	940
	Güímar	Puertito		5,5	90	10	110	45	20	220
TOTAL Guaguas.km							13.016	TOTAL Guaguas.km		12.383

5.2.3. Programa de Organización, Gestión y Financiación

El Programa de Organización, Gestión y Financiación incluye CUATRO Actuaciones en el Ámbito que concierne a Todo el Servicio de Guaguas:

- Renovación de la Flota;
- Reducción de los Costes de Mantenimiento;
- Reducción de la Siniestralidad; y
- Reducción del Consumo de Combustible.

5.2.3.1. Renovación de la Flota

La Actuación de Renovación de la Flota persigue una mejora de la Calidad del Servicio y la disminución de los Costes de Explotación. El contenido la Actuación se refiere a la adquisición de un número medio anual de nuevas Unidades y a la baja paralela de un número similar, para garantizar una adecuada edad media de la Flota. El número estimado de Unidades a reponer cada año es:

- Guaguas Metropolitanas, NUEVE Unidades
- Guaguas Intercomarcales, VEINTICUATRO Unidades; y
- Guaguas Comarcales, DOCE Unidades.

5.2.3.2. Reducción de los Costes de Mantenimiento

La Actuación de Reducción de los Costes de Mantenimiento persigue la disminución de los Costes de producción y prestación del Servicio de Guaguas. El contenido la Actuación será el siguiente:

- Incremento inicial y temporal del personal de intervención directa;
- Dotación del almacén de repuestos para evitar roturas de existencias que paralicen la Flota;
- Política consistente de externalización, hasta como mínimo un 25% de los trabajos; y
- Adquisición de nuevas Guaguas con contrato de mantenimiento incluido

5.2.3.3. Reducción de la Siniestralidad

La Actuación de Reducción de la Siniestralidad persigue la mejora de la Seguridad y de la Fiabilidad del Servicio y la Reducción de los Costes de Explotación. El contenido la Actuación se refiere a la Reducción del índice de siniestros a la mitad mediante:

- Formación continuada de los Conductores-Perceptores (Simuladores y Centro de Formación de TIT-SA; 3-4 horas por semestre y trabajador); y
- Seguimiento continuado del estado psicofísico de los Conductores.

5.2.3.4. Reducción del Consumo de Combustible

La Actuación de Reducción del Consumo de Combustible persigue la reducción de los Costes de Explotación del Servicio. El contenido la Actuación consistirá en:

- Evaluar el tamaño idóneo de los Vehículos, según la tipología de las Redes;
- Posibles incrementos de la velocidad comercial;
- Mejorar los modos de conducción para reducir los consumos específicos; y
- Mejorar el mantenimiento y la regulación de motores.

5.3. **ÁMBITO: GUAGUAS METROPOLITANAS**

El Ámbito de Actuación Guaguas Metropolitanas incluye un total de CUATRO Actuaciones, que interesan todas ellas al Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del PTEOTT.

5.3.1. **Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas**

El Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas incluye CUATRO Actuaciones en el Ámbito que concierne a las Guaguas Metropolitanas:

- Intercambiador de Proximidad de Tíncer;
- Paradas Preferentes;
- Carriles Bus urbanos; y
- Carriles Bus de acceso.

5.3.1.1. [Intercambiador de Proximidad de Tíncer](#)

La creación de un Intercambiador Modal de Proximidad en Tíncer trata de mejorar la conexión entre los diferentes modos de transporte y fomentar el Intercambio Modal, favoreciendo las condiciones de la Movilidad en el ámbito metropolitano.

Este Intercambiador de Proximidad dará cobertura al Sistema de Transporte Público y permitirá una mejor transferencia entre Guaguas, Tranvía Metropolitano, Taxis, Bicicletas y Peatones. Se localizará en una parcela próxima al actual estadio de Tíncer, en Santa Cruz de Tenerife, y contará con:

- un mínimo de 4 dársenas para las Guaguas;
- aparcamiento de disuasión, con más de 100 plazas y con tarifas que inviten al cambio de modo;
- plazas para aparcamiento de Taxis;
- zonas de carga y descarga y de aparcamiento para vehículos de emergencia;
- puntos de venta de billetes fácilmente localizables desde la entrada principal del vestíbulo;
- acceso desde la calle hasta las dársenas garantizando las condiciones de accesibilidad para Personas con Movilidad Reducida;
- diseño que minimice los recorridos necesarios entre el exterior y las dársenas; y
- configuraciones enfocadas a la seguridad y comodidad de Viajeros y Personal de servicio, con criterios estéticos y paisajísticos.

En el Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se detalla la ubicación de este Intercambiador.

5.3.1.2. [Paradas Preferentes](#)

La selección y acondicionamiento de Paradas Preferentes trata también de mejorar la conexión entre los diferentes modos de transporte y aumentar el Intercambio Modal, favoreciendo así la movilidad en el ámbito metropolitano.

La Actuación incluye DOS Proyectos individuales, ambos en Santa Cruz de Tenerife:

- una Parada Preferente junto a la Avenida del General Mola en la Cruz del Señor; y
- otra Parada Preferente en el Barrio costero de San Andrés (actual Parada en la Avenida Marítima).

El contenido de la Actuación se refiere al acondicionamiento del entorno de las Paradas, para conseguir espacios de continuidad peatonal y favorecer los accesos a ellas.

En el Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se detallan las ubicaciones de estas Paradas.

5.3.1.3. [Red de Carriles-Bus urbanos](#)

La creación de una Red de Carriles-Bus urbanos trata de mejorar la competitividad del Transporte Público ayudando al incremento de la velocidad comercial de las Guaguas.

La Actuación comprende unos 13 kilómetros de plataformas reservadas para las Guaguas (y los Taxis) en los siguientes corredores de Santa Cruz de Tenerife:

- Eje Avenida de Bélgica – Mercado;
- Eje Avenida de Anaga;
- Eje Rambla – Méndez Núñez;
- Eje Carretera del Rosario – Alcalde García Ramos – Avenida de Madrid; y
- Eje Calle Álvaro Rodríguez López.

Estos Carriles-Bus deberán exhibir señas propias de identificación (materiales, diseño, ...) y contarán con prioridad de paso para el Transporte Público, salvo en los cruces en que esa prioridad suponga un deterioro grave en las condiciones de circulación de los demás Modos.

En el Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se localiza esta Red de Carriles-Bus urbanos.

5.3.1.4. [Sistemas de Carriles Bus de acceso](#)

La creación de Carriles Bus de acceso al área metropolitana trata también de mejorar la competitividad del Transporte Público ayudando al incremento de la velocidad comercial de las Guaguas.

La Actuación incluye DOS distintos Proyectos de plataformas reservadas para Guaguas y Taxis:

- hacia el Corredor Sur de la Isla, sobre la TF-1 (hasta Añaza, unos 7 km)
- hacia el Corredor Norte de la Isla, sobre la TF-5 (hasta Los Rodeos, unos 11 km) que incluirá los accesos a los Intercambiadores de La Laguna y Los Rodeos

Estos Carriles-Bus deberán exhibir señas propias de identificación (materiales, diseño, ...) y contarán con prioridad de paso para el Transporte Público, salvo en los cruces en que esa prioridad suponga un deterioro grave en las condiciones de circulación de los demás Modos.

En el Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se localizan estas Actuaciones.

5.4. ÁMBITO: GUAGUAS INTERCOMARCALES

El Ámbito de Actuación Guaguas Intercomarcales incluye un total de CUATRO Actuaciones, que interesan todas ellas al Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del PTEOTT.

5.4.1. Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas

El Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas incluye CUATRO Actuaciones en el Ámbito que concierne a las Guaguas Intercomarcales:

- Intercambiadores de Proximidad;
- Estaciones de Guaguas;
- Paradas Preferentes; y
- Carril Bus: Guaza-Adeje (TF-1).

5.4.1.1. Intercambiadores de Proximidad

La creación de Intercambiadores Modales de Proximidad trata de mejorar la conexión entre los diferentes modos de transporte y fomentar el Intercambio Modal, favoreciendo las condiciones de la Movilidad en el ámbito intercomarcal.

La Actuación incluye CUATRO Proyectos individuales, en:

- Las Canteras (San Cristóbal de la Laguna);
- Tejina (San Cristóbal de la Laguna);
- La Orotava (se trata del acondicionamiento de la actual Estación de Guaguas); e
- Icod de los Vinos.

Estos Intercambiadores de Proximidad darán cobertura al Sistema de Transporte Público y permitirán una mejor transferencia entre Guaguas, Taxis, Bicicletas y Peatones y contarán con:

- un mínimo de 3 (Las Canteras y Tejina) o de 5 (La Orotava e Icod) dársenas para las Guaguas;
- aparcamiento de disuasión con más de 75 plazas, con tarifas que inviten al cambio de modo;
- paradas reservadas para el Cuarto Modo y plazas para aparcamiento de Taxis;
- zonas de carga y descarga y de aparcamiento para vehículos de emergencia;
- puntos de venta de billetes fácilmente localizables desde la entrada principal del vestíbulo;
- acceso desde la calle hasta las dársenas garantizando las condiciones de accesibilidad para Personas con Movilidad Reducida;
- diseño que minimice los recorridos necesarios entre el exterior y las dársenas; y
- configuraciones enfocadas a la seguridad y comodidad de Viajeros y Personal de servicio, con criterios estéticos y paisajísticos.

En el Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se detalla la ubicación de estos Intercambiadores.

5.4.1.2. Estaciones de Guaguas

La Actuación sobre Estaciones de Guaguas trata de mejorar la conexión entre los diferentes modos de transporte y fomentar el Intercambio Modal y se refiere al acondicionamiento de Estaciones existentes.

La Actuación incluye CUATRO Proyectos individuales, correspondientes a las Estaciones de:

- Guía de Isora (Avenida Isora);
- Granadilla (Avenida Fundador Gonzalo González);
- Güimar (Calle Tasagaya); y
- Puerto de la Cruz (Calle Doctor Ingram).

Las directrices para el acondicionamiento cuidarán especialmente del acceso de los Viajeros desde la calle, garantizando las condiciones de accesibilidad que indique la normativa.

En Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se localizan estas actuaciones.

5.4.1.3. [Paradas Preferentes](#)

La selección y acondicionamiento de Paradas Preferentes trata una vez más de mejorar la conexión entre los diferentes modos de transporte y aumentar el Intercambio Modal, favoreciendo así la movilidad en el ámbito intercomarcal.

La Actuación incluye CINCO Proyectos individuales, en:

- Acantilado de Los Gigantes (Avenida Marítima de Puerto de Santiago);
- Arafo (Avenida Reyes de España);
- Buenavista del Norte (Calle de la Cancela);
- El Porís de Abona (Carretera TF-625); y
- Las Galletas (Avenida Fernando Salazar González).

El contenido de la Actuación se refiere al acondicionamiento del entorno de las Paradas, para conseguir espacios de continuidad peatonal y favorecer los accesos a ellas.

En el Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se detallan las ubicaciones de estas Paradas.

5.4.1.4. [Carril Bus entre Guaza y Adeje \(TF-1\)](#)

La creación de este Carril-Bus trata de mejorar la competitividad del Transporte Público ayudando al incremento de la velocidad comercial de las Guaguas.

El Carril-Bus que contempla la Actuación parte de la zona baja del Municipio de Arona, desde Guaza, y continúa por la TF-1 para adentrarse luego en el municipio de Adeje, debiendo dar acceso a los Intercambiadores de Los Cristianos y Adeje, configurando unos 11 kilómetros de plataforma reservada para Guaguas y Taxis.

Este Carril-Bus deberán exhibir señas propias de identificación (materiales, diseño, ...) y contarán con prioridad de paso para el Transporte Público, salvo en los cruces en que esa prioridad suponga un deterioro grave en las condiciones de circulación de los demás Modos.

En el Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se localiza con más detalle esta Actuación.

5.5. **ÁMBITO: TRANVÍA METROPOLITANO**

El Ámbito de Actuación *Tranvía Metropolitano* incluye un total de TRES Actuaciones, que interesan todas ellas al Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del PTEOTT.

5.5.1. **Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas**

El Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas incluye TRES Actuaciones en el Ámbito que concierne al *Tranvía Metropolitano*:

- Ampliación Línea 1 hasta el Aeropuerto Tenerife Norte;
- Ampliación Línea 2 hasta Tíncer; y
- Nueva Línea 3 del Tranvía.

Conviene en todo caso recordar que las Actuaciones que se describen en éste Ámbito no son propiamente Actuaciones del PTEOTT, sino Actuaciones que se consideran en el PTEOTT a los efectos de tener una visión completa de las políticas de Transporte Público Colectivo en Tenerife y cuyo trazado y características se recogen en el PTE de Ordenación del Sistema Tranviario del Ámbito metropolitano. En el Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se detalla el Trazado de estas Infraestructuras.

5.5.1.1. [Ampliación Línea 1 hasta Aeropuerto Norte](#)

Ampliación de la Línea 1 del Tranvía Metropolitano desde el casco de San Cristóbal de La Laguna hasta el Aeropuerto de Tenerife Norte (unos 5 km).

5.5.1.2. [Ampliación Línea 2 hasta Tíncer](#)

Ampliación de la Línea 2 del Tranvía Metropolitano desde el núcleo de Tíncer (Santa Cruz de Tenerife) y pasando por Santa María del Mar y Añaza hasta alcanzar la Línea 1 del Tranvía a la altura de su parada de Taco (San Cristóbal de La Laguna) (unos 10 km).

5.5.1.3. [Nueva Línea 3 del Tranvía](#)

Creación de una nueva Línea de Tranvía que discurra por la Avenida Marítima de Santa Cruz de Tenerife, desde el actual intercambiador hasta el Muelle Norte (unos 3,5 km).

5.6. ÁMBITO: TRENES DEL SUR Y DEL NORTE

El Ámbito de Actuación *Tren del Sur y Tren del Norte* incluye un total de CUATRO Actuaciones, que interesan todas ellas al Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del PTEOTT.

5.6.1. Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas

El Programa de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas incluye CUATRO Actuaciones en el Ámbito que concierne a *Tren del Sur y Tren del Norte*:

- Construcción y puesta en servicio del Tren del Sur;
- Intercambiadores del Tren del Sur;
- Tren del Norte; e
- Intercambiadores del Tren del Norte.

Conviene en todo caso recordar que:

- las Actuaciones que se describen en éste Ámbito y referentes al Tren del Sur no son propiamente Actuaciones del PTEOTT, sino Actuaciones que se consideran en el PTEOTT a los efectos de tener una visión completa de las políticas de Transporte Público Colectivo en Tenerife;
- otro tanto ocurre con las Actuaciones referentes al Tren del Norte, que se incluyen además en el PTEOTT a los solos efectos de prever las necesarias reservas de terreno; y
- ambas actuaciones son recogidas en Planes Territoriales Especiales propios e independientes.

5.6.1.1. Construcción y puesta en servicio del Tren del Sur

Construcción de una Línea Ferroviaria de Altas Prestaciones a lo largo del Corredor Sur de la Isla, entre Santa Cruz de Tenerife y Adeje.

En Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se detalla el Trazado de esta Infraestructura ferroviaria.

5.6.1.2. Intercambiadores del Tren del Sur

La Actuación trata de mejorar la conexión y aumentar el intercambio entre los diferentes Modos de Transporte, favoreciendo la competitividad del Transporte Público, mediante el acondicionamiento (Santa Cruz de Tenerife) o la creación de Intercambiadores Modales que den cobertura a este Corredor del Sistema de Transporte Público de Alta Capacidad (Tren del Sur). La Actuación incluye SIETE Proyectos individuales:

- Santa Cruz de Tenerife, Santa María del Mar – Añaza, Candelaria, San Isidro Aeropuerto del Sur, Los Cristianos, y Adeje.

Estos Intercambiadores permitirán una mejor transferencia entre el Tren, las Guaguas, el Tranvía Metropolitano, los Taxis, las Bicicletas y los Peatones y contarán con:

- Dársenas para las Guaguas (dotaciones mínimas),
 - en Santa Cruz de Tenerife, las mismas actuales,
 - en Santa María del Mar – Añaza 10,
 - en Candelaria 8,
 - San Isidro, 6,
 - en Aeropuerto del Sur 4,
 - en Los Cristianos 10, y
 - en Adeje 10;
- Plazas de Aparcamiento con tarifas que inviten al cambio de modo (dotaciones mínimas calculadas en la hipótesis de estar en servicio ambos Trenes),
 - en Santa Cruz de Tenerife, las mismas actuales,
 - en Santa María del Mar – Añaza 1.000,
 - en Candelaria 850,
 - San Isidro, 2.400,
 - en Aeropuerto del Sur 350,
 - en Los Cristianos 1.100, y
 - en Adeje 1.100;
- Paradas reservadas para el Cuarto Modo y Parada para Taxis;
- Área reservada para Coches de Alquiler;
- Zonas de carga y descarga y de aparcamiento para vehículos de emergencia;
- Puntos de venta de billetes fácilmente localizables desde la entrada principal del vestíbulo;
- Locales comerciales;

- Acceso desde la calle hasta las dársenas garantizando las condiciones de accesibilidad para Personas con Movilidad Reducida;
- Diseño que minimice los recorridos necesarios entre el exterior y las dársenas; y
- Configuraciones enfocadas a la seguridad y comodidad de Viajeros y Personal de servicio, con criterios estéticos y paisajísticos.

En el Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se detallan las ubicaciones de estos Proyectos.

5.6.1.3. [Tren del Norte](#)

Construcción de una Línea Ferroviaria de Altas Prestaciones a lo largo del Corredor Norte de la Isla, entre Santa Cruz de Tenerife y Los Realejos.

En Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se detalla el Trazado de esta Infraestructura ferroviaria.

5.6.1.4. [Intercambiadores del Tren del Norte](#)

La Actuación trata de mejorar la conexión y aumentar el intercambio entre los diferentes Modos de Transporte, favoreciendo la competitividad del Transporte Público, mediante la creación de Intercambiadores Modales que den cobertura a este Corredor del Sistema de Transporte Público de Alta Capacidad (Tren del Norte). La Actuación incluye SEIS Proyectos individuales:

- San Cristóbal de La Laguna;
- Aeropuerto del Norte;
- Tacoronte – El Sauzal;
- Santa Úrsula – La Matanza – La Victoria;
- Puerto de La Cruz – La Orotava; y
- Los Realejos.

Estos Intercambiadores permitirán una mejor transferencia entre el Tren, las Guaguas, el Tranvía Metropolitano, los Taxis, las Bicicletas y los Peatones y contarán con:

- Dársenas para las Guaguas (dotaciones mínimas),
 - en San Cristóbal de La Laguna, 22,
 - en Aeropuerto del Norte 5,
 - Tacoronte – El Sauzal 9,
 - Santa Úrsula – La Matanza – La Victoria 4,
 - en Puerto de la Cruz – La Orotava 6, y
 - en Los Realejos 4;
- Plazas de Aparcamiento con tarifas que inviten al cambio de modo (dotaciones mínimas calculadas en la hipótesis de estar en servicio ambos Trenes),
 - en San Cristóbal de La Laguna, 230,
 - en Aeropuerto del Norte 100,
 - Tacoronte – El Sauzal 200,
 - Santa Úrsula – La Matanza – La Victoria 150,
 - en Puerto de la Cruz – La Orotava 280, y
 - en Los Realejos 120;
- Paradas reservadas para el Cuarto Modo y Parada para Taxis;
- Área reservada para Coches de Alquiler;
- Zonas de carga y descarga y de aparcamiento para vehículos de emergencia;
- Puntos de venta de billetes fácilmente localizables desde la entrada principal del vestíbulo;
- Locales comerciales, salvo en Tacoronte – El Sauzal y en Santa Úrsula – La Matanza – La Victoria;
- Acceso desde la calle hasta las dársenas garantizando las condiciones de accesibilidad para Personas con Movilidad Reducida;
- Diseño que minimice los recorridos necesarios entre el exterior y las dársenas; y
- Configuraciones enfocadas a la seguridad y comodidad de Viajeros y Personal de servicio, con criterios estéticos y paisajísticos.

En el Apéndice N°3 (Fichas de ordenación de infraestructuras e instalaciones del transporte) se detallan las ubicaciones de estos Proyectos.

5.7. ÁMBITO: CUARTO MODO COLECTIVO

El Ámbito de Actuación Cuarto Modo Colectivo incluye un total de SEIS Actuaciones, que interesan a TRES Programas del PTEOTT:

- Reordenación y Mejora de los Servicios, UNA Actuación;
- Organización, Gestión y Financiación, TRES Actuaciones; y
- Normativa y Planeamiento Urbanístico, DOS Actuaciones.

5.7.1. Programa de Reordenación y Mejoras de los Servicios

El Programa de Reordenación y Mejoras de los Servicios incluye UNA sola Actuación en el Ámbito que concierne al Cuarto Modo Colectivo:

- Creación de un Cuarto Modo Colectivo.

5.7.1.1. Creación de un Cuarto Modo Colectivo

La Creación de un Cuarto Modo Colectivo (Servicio a la Demanda) persigue la implantación de este Cuarto Modo en aquellas Áreas donde el Servicio Regular de Guaguas resulta deficitario en extremo o donde no puede ser prestado por restricciones orográficas. Adicionalmente y en los términos que oportunamente se detallan, el Cuarto Modo Colectivo (Servicio a la Demanda) prestará el Servicio de Transporte Especial Adaptado en el Resto de la Isla de Tenerife (STEA).

La Actuación incluye un número abierto de Proyectos territoriales para el Cuarto Modo (uno por cada una de sus Áreas de Prestación y uno por cada Área Comarcal para el Servicio de Transporte Especial Adaptado en el Resto de la Isla (STEA)). No obstante, el Cuarto Modo Colectivo tendrá un único y común Centro de Control y Gestión, tal y como se indica luego en el epígrafe 5.7.2.2. Los citados Proyectos territoriales deberán resolver:

- la identificación y delimitación de las Áreas de Prestación apropiadas para el Cuarto Modo y de las Áreas Comarcales para el Servicio de Transporte Especial Adaptado (STEA);
- la determinación de las necesidades específicas en esas Áreas de Prestación y Áreas Comarcales; y
- los diseños básicos de esas Áreas, que como luego se indica consisten ante todo en definir y reapreciar periódicamente la ubicación de las Paradas Fijas del Cuarto Modo.

La elaboración y aprobación de los Proyectos territoriales para las Áreas de Prestación del Cuarto Modo forman parte de las competencias del Ayuntamiento o Ayuntamientos a los que se extienda cada Área de Prestación. No obstante, si como se propone más adelante el Cuarto Modo se integra de forma plena en el Nuevo Marco Tarifario Zonal y en el Nuevo Régimen Económico que propone el PTEOTT (epígrafes 5.1.4.1. y 5.1.4.3.), parece claro que los Proyectos deberán ser como mínimo conformados por la Autoridad Insular del Transporte (y de mejor forma, también promovidos y encauzados por ella sin perjuicio de las competencias municipales). En el caso particular de los Proyecto territoriales para el Servicio de Transporte Especial Adaptado en el Resto de la Isla (STEA), la Autoridad Insular del Transporte deberá ser quien los promueva e implante recabando la conformidad de los Ayuntamientos.

5.7.1.1.1. Planteamiento justificativo

El Artículo 67.1. de la Ley 13/2007 de 17 de Mayo de Ordenación del Transporte por Carretera en Canarias reconoce características especiales al denominado Transporte a la Demanda, que podrá ser realizado por quienes dispongan de un título habilitante para la prestación de Servicio de Taxis (Artículo 68.3.). Igualmente, en el Artículo 78. de esa Ley, se regula el denominado Transporte Adaptado (Personas de Movilidad Reducida), que podrá también ser prestado como Transporte a la Demanda.

En la actualidad, el Servicio Público Regular no llega a determinados núcleos de población escasa y diseminada, por razones meramente físicas, ya que las características del viario hace imposible el tránsito de las Guaguas de más de nueve plazas. En otros lugares y por razones de Coste, la frecuencia de paso del Servicio Regular es insuficiente para las demandas de la población residente.

La utilización del Taxi constituye una buena alternativa para enfrentar esos problemas, mejorando la cantidad y calidad de la oferta y reduciendo los Costes de su prestación. A este respecto, la tabla que sigue muestra el Coste por kilómetro de algunos Servicios que presta TITSA y de otros publicados por el observatorio de costes de la Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias, en comparación con los Costes del Taxi.

SERVICIO	Coste (€/km)
Urbano Santa Cruz de Tenerife	3,97
Urbano San Cristóbal de La Laguna	3,75
Urbano Adeje	2,94
Convenio Los Realejos	2,26
Urbano Guía de Isora	2,33
Microbus discrecional (17-19 plazas)	1,20
Taxi compartido Tarifa Oficial (incluye el Beneficio)	0,60

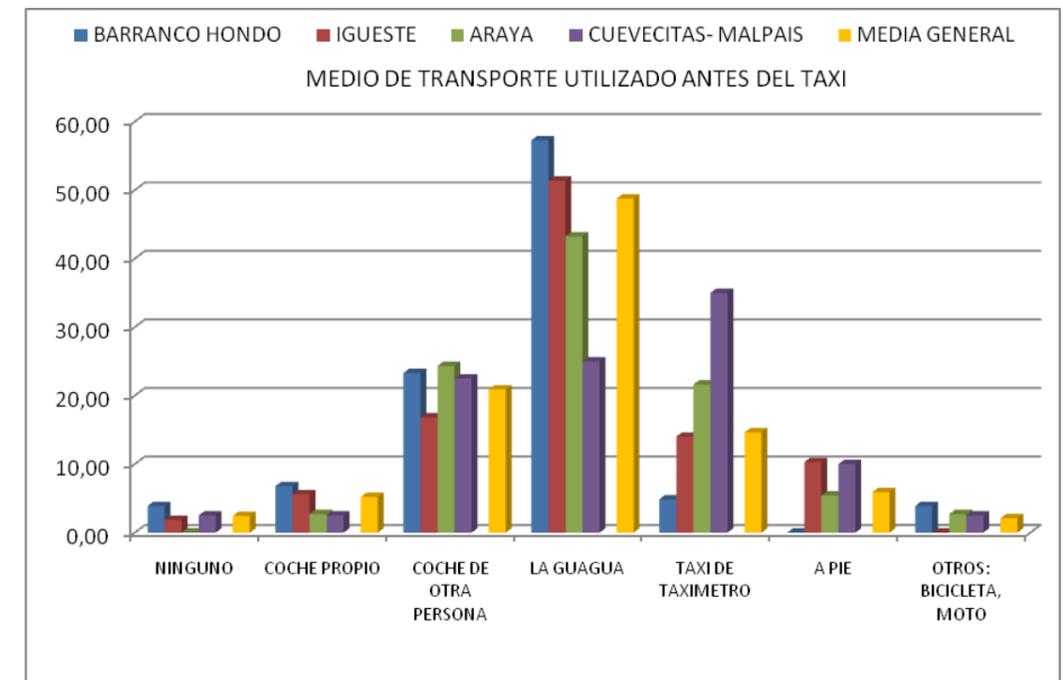
Así pues, el Taxi puede convertirse en componente de la Red Regular Multimodal, ofreciendo a los potenciales Viajeros residentes en zonas de muy difícil o de muy costoso acceso la conexión directa con los puntos de atracción de sus Viajes y con las Líneas de otros Modos de Transporte regular de Viajeros.

EL CASO DE CANDELARIA

Desde Marzo de 2009 se presta un Servicio Público de Transporte de Viajeros a la Demanda mediante Taxis de Uso Compartido, en el Término Municipal de Candelaria. El Sistema funciona con Reiteración de Itinerario en Líneas definidas y con Calendario y Horario adaptados a la Demanda. Tanto los Itinerarios como el Calendario y Horario han ido readaptándose desde el inicio de la experiencia.

Como expresa el gráfico inmediato, el reparto modal previo de los Viajes que se realizan en el Taxi Compartido de Candelaria era el siguiente:

- Guagua, 48,0 %
- Vehículo Privado (acompañante), 21,0 %
- Taxi convencional, 14,3 %
- A Pie, 4,1 %
- Otros modos mecánicos, 1,9 %
- Vehículo Privado (conductor), 1,1 %
- el Viaje no se realizaba, 2,3 %



De manera que el Servicio Público de Taxi Compartido en Candelaria se nutre básicamente de:

- Viajeros del Servicio de Guaguas, por lo que resulta ser un expediente eficaz para reducir los Costes del Transporte de Viajeros sin afectar a su cobertura ni a la calidad del Servicio Público; y
- Viajeros que utilizan el Vehículo privado pero que no disponen de él, por lo que cabe entender en estos casos una mejora por la disponibilidad de transporte en condiciones más ajustadas a las necesidades reales de los Viajeros.

Por su parte, la desviación de Viajeros desde el Taxi convencional no tendría por qué suponer una merma de ingresos para el Sector, si su remuneración por el Servicio a la Demanda se establece en una forma apropiada. Otras deducciones significativas desde el reparto modal previo son:

- el Taxi Compartido no es competitivo para los conductores el Vehículo privado (aunque sí un poco más competitivo que la Guagua); y
- el Taxi Compartido induce muy pocos nuevos Viajes, lo que avala su consistencia en la reducción de Costes sin afectar a la cobertura y calidad del Servicio Público.

Entre Marzo de 2009 y Octubre de 2010 el Servicio de Taxi Compartido a la Demanda transportó en Candelaria un total de 106.390 Viajeros, en 24.214 Viajes de Taxi que completaron 356.690 kilómetros. Los indicadores resultantes más significativos han sido, 4,4 Viajeros/Viaje, 14,7 km/Viaje y 885 km/día.



TAXI COMPARTIDO DE CANDELARIA

RECORRIDO DE LAS LÍNEAS DEL TAXI COMPARTIDO

922 500 190
922 500 353

El Taxi Compartido de Candelaria cumple 1 año. El Excmo. Ayuntamiento de Candelaria y la Asociación Profesional de Taxis de Candelaria y apoyados por el Cabildo de Tenerife, siguen apostando por el fomento y desarrollo de este nuevo sistema de transporte, ofreciendo a los ciudadanos de Candelaria y a sus visitantes una nueva forma de moverse por el municipio, más rápido, más cómodo y más barato, a través de taxis adaptados accesibles de hasta nueve plazas con espacio para un viajero en silla de ruedas.

Por el precio de **1 euro**, si se paga con banco, o de **1,30 euros**, si se paga en efectivo, podrás trasladarte a cualquier barrio del municipio. Además podrás disfrutar de los derechos de localización del "trabando" establecidos por el servicio insular de transporte de pasajeros para toda la red. Por ello, en caso de trabando taxi-guagua, el importe del taxi resultará gratuito, y en el caso de trabando taxi-taxi o guagua-taxi el importe será de 0,50 euros.

Este servicio de transporte de pasajeros sigue estando estructurado en 4 líneas que funcionan de lunes a viernes, excepto días festivos. Estas líneas son:

Línea 1 Candelaria centro - Barranco Hondo
Línea 2 Candelaria centro - Iguete
Línea 3 Candelaria centro - Arroyo
Línea 4 Candelaria centro - Las Cuevecitas / Melpais

Los pasajeros podrán subir y bajar del Taxi Compartido a lo largo de todo el recorrido de la línea, siempre que sea un lugar accesible y seguro tanto para el usuario como para el vehículo.

Las personas con movilidad reducida que sean usuarios de silla de ruedas podrán ser recogidos en su domicilio previo solicitud de un carnet municipal autorizado por los Servicios Sociales.

En la Plaza de Iser de Candelaria, frente a la parada principal del Taxi Compartido, existe una caseta donde se podrá solicitar información acerca de este servicio, o también llamando a los teléfonos: 922 500 190 y 922 500 353.

Para cualquier reclamación o sugerencia diríjase al Servicio de Atención al Ciudadano del Ayuntamiento de Candelaria (C/ Pedro Jesús Mendoza 6-8).

Los recorridos, horarios y paradas de cada línea también estarán publicados en la web municipal (www.candelaria.es).

TAXI COMPARTIDO DE CANDELARIA

Coge el taxi a precio de guagua

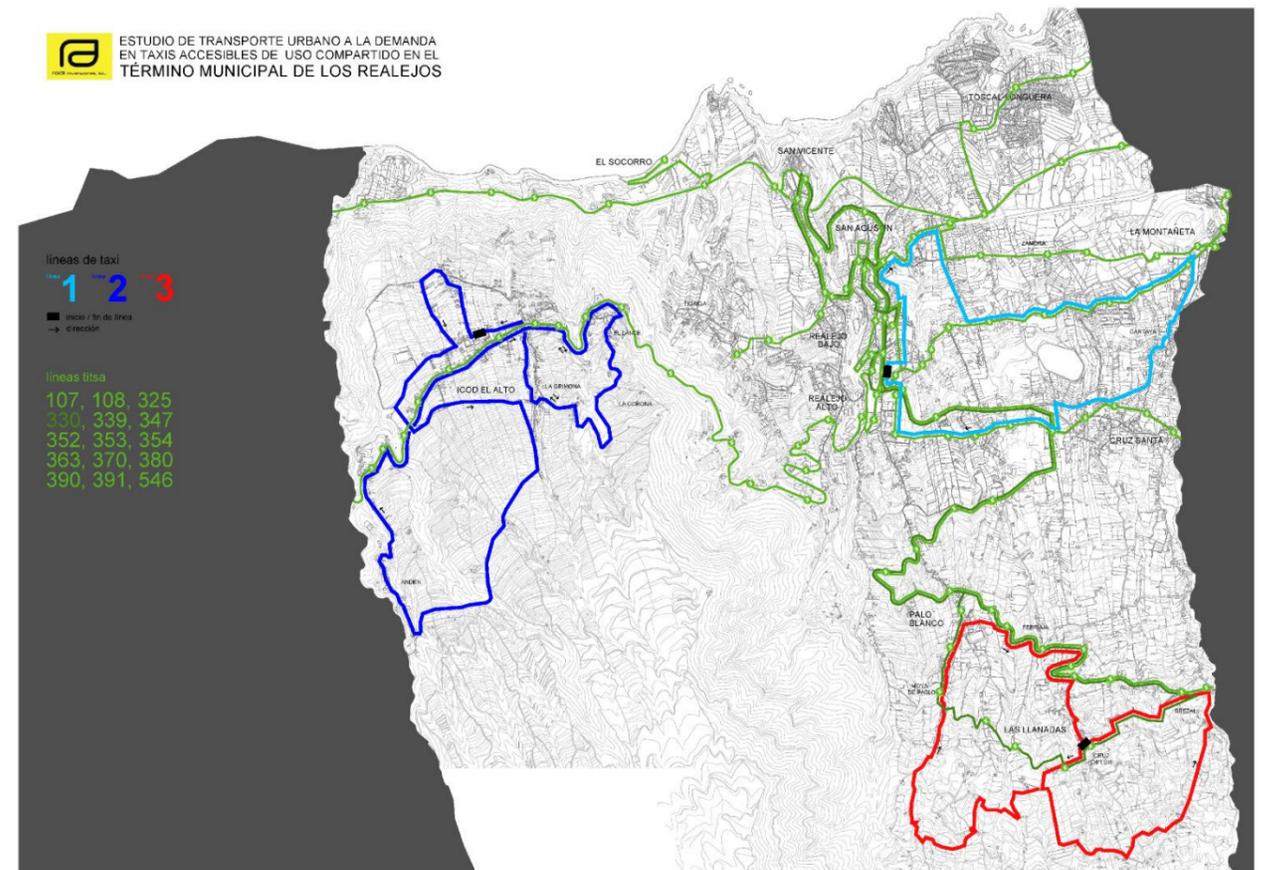
CUMPLIMOS **1 AÑO**

La experiencia de Candelaria tiene un alto valor demostrativo respecto a la eficacia del Sistema. El diseño que propone el PTEOTT para el Cuarto Modo en los siguientes epígrafes aprovecha sus enseñanzas y plantea un avance en relación con los procesos de Control y Gestión del Sistema, tratando de mejorar su eficiencia operacional y económica.

EL CASO DE LOS REALEJOS

En el primer trimestre de 2011 se ha implantado un Servicio Público de Taxi Compartido en el Municipio de Los Realejos, conforme a Itinerarios fijos coordinadas con la Red de Guaguas en núcleos de población dispersos. El Servicio programado prevé recorrer una media diaria de 693 km.

Otros Municipios de Tenerife, en desarrollo de sus competencias en materia de Transporte Urbano, disponen de estudios avanzados para implantación de Servicios Públicos de Taxi Compartido en sus términos municipales. Los diseños de Líneas deberán responder a los criterios de jerarquización y clasificación de la Red Multimodal Integrada de Transporte Público Colectivo de Viajeros.



5.7.1.1.2. Áreas de Prestación

Cada Área de Prestación del Cuarto Modo se configurará de forma efectiva mediante un conjunto de Paradas Fijas, en las que los Taxis habilitados para el Servicio se detendrán para tomar o dejar Viajeros. A los solos efectos de análisis y diseño del Sistema, las Paradas Fijas responderán a cuatro tipos (esta tipología será imperceptible para los Viajeros y sin consecuencias de tipo operacional):

- **Paradas Residenciales**, que se ubicarán en zonas o puntos en cuyo entorno predominen o se concentren las viviendas y, en general, los usos residenciales que generan Viajes;
- **Paradas de Atracción**, que se ubicarán en zonas o puntos en cuyo entorno predominen o se concentren los usos y actividades que atraen Viajes (Empleo, Enseñanza y Estudios, Asistencia sanitaria, Equipamiento comercial y de otros servicios, Ocio, etc.);
- **Paradas Intermodales**, que se asociarán con determinadas Paradas concretas de los otros Modos de Transporte de Viajeros (Tren, Tranvía en su caso, Guaguas y eventualmente Taxi convencional);

- Paradas Especiales, que se ubicarán con el carácter de su calificativo en los Orígenes y Destinos de los Viajes que hagan las Personas de Movilidad Reducida debidamente inscritas en el Sistema.

Obviamente, en el caso particular de los Proyectos territoriales para el Servicio de Transporte Especial Adaptado en el Resto de la Isla (STEA) sólo habrá Paradas Fijas del tipo Paradas Especiales.

Como se ha dicho anteriormente, las Paradas Fijas del Cuarto Modo estarán siempre sujetas a reapreciación y actualización en cada Área de Prestación, a tenor de cómo evolucione la demanda efectiva del Servicio y buscando siempre la optimización de los Tiempos y los Costes del Sistema.

Este planteamiento de Paradas Fijas es una alternativa al planteamiento de Itinerarios Fijos vigente en Candelaria y en Los Realejos. El PTEOTT entiende que el tratamiento de los Itinerarios como un elemento más entre los que el Sistema deberá optimizar en tiempo inmediato mejorará su eficiencia operacional y económica.

En una aproximación general puede decirse que el Cuarto Modo podría sustituir al Servicio Regular de Guaguas en áreas de baja demanda (5 o menos viajeros de media por expedición) y donde las condiciones orográficas resultan especialmente complejas. En el Documento de Planos de Ordenación figuran unas delimitaciones preliminares de áreas concretas donde tendrá cabida la implantación y prestación del Cuarto Modo, sea sustituyendo al actual Servicio de Guaguas convencionales o sea ampliando la cobertura territorial del transporte Público Colectivo de Viajeros.

En la perspectiva del PTEOTT, los Servicios Públicos de Taxi Compartido de los Municipios que los hayan implantado (Candelaria, Los Realejos, ...) deberán integrarse en su momento en el Cuarto Modo que se propone para el conjunto de Tenerife.

5.7.1.1.3. Flota del Cuarto Modo

La Flota para la prestación del Cuarto Modo estará formada por Vehículos de hasta OCHO plazas (un desiderátum), habilitados mediante la Licencia o Licencias de Taxi necesarias. Esta Licencia o Licencias habrán sido emitidas por el Ayuntamiento o los Ayuntamientos a cuyos Términos Municipales se extiende el Área de Prestación a que esté adscrito el Vehículo para el Servicio del Cuarto Modo. Adicionalmente a su integración y adscripción al Cuarto Modo, los Vehículos de la Flota:

- deberán portar los distintivos que se determinen y que los identifiquen de forma clara e inequívoca como Vehículos del Cuarto Modo;

- deberán dar su Alta de Disponibilidad al Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) del Cuarto Modo, al inicio de todo período en que estén disponibles para realizar la prestación; y
- deberán dar su Baja de Disponibilidad al Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) del Cuarto Modo, al inicio de todo período en que no estén disponibles para realizar la prestación.

En los períodos en que los Vehículos integrados en el Cuarto Modo estén en Baja de Disponibilidad para su prestación, podrán operar normalmente en el Servicio del Taxi amparados por sus Licencias y de acuerdo con las regulaciones correspondientes.

5.7.1.1.4. Operación del Cuarto Modo

El Cuarto Modo operará en cada Área de Prestación y Comarcal (STEA) con el horario más amplio entre los siguientes:

- horarios de las Guaguas Intercomarcales con Parada en el Área; y
- horarios de las Guaguas Metropolitanas o Comarcales que operen en el Área de Prestación o Comarcal del Cuarto Modo.

La secuencia de operación y funcionamiento del Cuarto Modo se materializará en los siguientes pasos:

- el Viajero interesado se pondrá en contacto con el Centro de Control del Cuarto Modo y expresará su demanda en los siguientes términos fundamentales,
 - Parada inicial de su Viaje en el Cuarto Modo,
 - Parada final de su Viaje en el Cuarto Modo, y
 - (discrecionalmente) Hora a la que desea llegar a la Parada final de su Viaje;
- si el Viajero ha expresado a qué Hora desea llegar a la Parada Final de su Viaje, el Centro de Control responderá en tiempo inmediato notificándole las estimaciones horarias de,
 - su recogida en la Parada inicial del Viaje, y
 - su llegada a la Parada final del Viaje (en todo caso antes de la Hora solicitada);
- si el Viajero no ha expresado a qué Hora desea llegar a la Parada Final de su Viaje, el Centro de Control responderá en tiempo inmediato notificándole las estimaciones horarias de,
 - su recogida en la Parada inicial del Viaje, y
 - su llegada a la Parada final del Viaje (el Sistema garantizará para este hito un Tiempo máximo a partir de la llamada del Viajero);

- el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) del Cuarto Modo, manejado por los Operadores de su Centro de Control y Gestión, operará de forma automática y continua, diseñando rutas variables y asignando Vehículos para recorrerlas de modo que se responda a todas las peticiones:
 - minimizando el Tiempo de Viaje de los Viajeros, siempre dentro de las garantías de Horarios y Tiempos establecidas,
 - minimizando los Vehículos.km realizados por los Taxis integrados en el Cuarto Modo, y
 - asignando los Vehículos al Servicio con criterios de equidad acordes con los tiempos de disponibilidad efectiva de cada Vehículo;
- eventualmente, la operación continua del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) del Cuarto Modo podrá dar lugar a que las condiciones comunicadas a un Viajero sean ulteriormente mejorables, a partir de otras solicitudes recibidas, lo que el Sistema notificará al Viajero en cuestión para su aceptación o rechazo, manteniendo en este caso las condiciones ofrecidas inicialmente; y
- el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) incorporará además los elementos necesarios para el seguimiento de la Operación del Cuarto Modo, en particular en lo relativo a,
 - disponibilidad en tiempo inmediato de los Vehículos integrados y adscritos al Cuarto Modo,
 - servicios fallidos por cualquier causa, y
 - recaudación del Cuarto Modo por el Sistema de Billética Integrado.

5.7.1.1.5. Régimen Económico

El Cuarto Modo se integrará plenamente en el Nuevo Régimen Económico del Transporte Colectivo de Viajeros de Tenerife que propone el PTEOTT y en los mismos términos que los otros Modos de Transporte de Viajeros (véanse Actuaciones del epígrafe 5.1.4. :

Propuesta de un nuevo Marco Tarifario, Devengo y percepción de las Tarifas y Nuevo Régimen Económico y Financiero).

Cuando los Vehículos del Cuarto Modo no estén disponibles para su Servicio y operen normalmente en el Servicio del Taxi amparados por sus Licencias, quedarán excluidos del Nuevo Régimen Económico del Transporte Colectivo de Viajeros de Tenerife. Por ello, facturarán los servicios que presten según lo indicado en sus taxímetros y de conformidad con la regulación económica del Servicio del Taxi.

5.7.2. Programa de Organización Gestión y Financiación

El Programa de Organización Gestión y Financiación incluye TRES Actuaciones en el Ámbito que concierne al Cuarto Modo Colectivo:

- Organización Empresarial Cooperativa para el Cuarto Modo;
- Ayudas para el Centro de Control y Gestión y su S.A.E.; y
- Ayudas para la adquisición y equipamiento de Flota.

5.7.2.1. Organizaciones Empresariales Cooperativas para el Cuarto Modo

El fomento y creación de Organizaciones Empresariales Cooperativas para el Cuarto Modo responde a la conveniencia de formalizar una corresponsabilidad en la prestación del Servicio, mediante Organizaciones Empresariales propias de los Taxistas que se integren en él.

Las Empresas Cooperativas en cuestión asumirán la prestación del Cuarto Modo a título de Operadores, frente a las Administraciones competentes (Ayuntamientos y Autoridad del Transporte de Tenerife). En principio y dada la idiosincrasia del sector, lo más razonable parece pensar en una distinta Empresa Cooperativa Operadora en cada Área de Prestación o Área Comarcal (STEA). A más largo plazo no debería descartarse la fusión de esas Empresas para lograr una mayor dimensión con algunas posibles economías de escala.

El contenido de la Actuación se refiere por tanto a la aportación de Subvenciones para los Gastos de creación y primer establecimiento de esas Empresas.

5.7.2.2. [Ayudas para el Centro de Control y Gestión y su S.A.E.](#)

Como se desprende de lo indicado para la Operación del Cuarto Modo (epígrafe 5.7.1.1.4.), su Centro de Control y Gestión asumirá una serie de tareas que exigirán la dotación de un Sistema de Ayuda a la Explotación (S.A.E.) tecnológicamente avanzado y la disposición de Operadores con una sólida formación técnica para su manejo.

Siendo así, se estima que el Centro de Control y Gestión del Cuarto Modo debe ser único y común a todas las Áreas de Prestación y Áreas Comarcales (STEA) de la Isla de Tenerife. El Centro tendrá que ser por tanto un activo tenido conjuntamente por todas las Empresas Cooperativas del Cuarto Modo.

El contenido de la Actuación se refiere pues a la aportación de Subvenciones para los Gastos de creación y primer establecimiento de ese Centro de Control y Gestión. Los ulteriores Gastos Corrientes del Centro pasarán a integrarse en el marco de los Costes y de las Retribuciones previstas para el Nuevo Régimen Económico del Transporte Colectivo de Viajeros de Tenerife (PTEOTT).

5.7.2.3. [Ayudas para la adquisición y equipamiento de Flota](#)

Con objeto de promover la entrada de los Autónomos del Taxi en la prestación del Cuarto Modo conviene facilitar la sustitución de la Flota actual Taxis (cuatro Pasajeros) por la Flota que se requiere para el Cuarto Modo, adaptada hasta ocho Pasajeros con al menos uno en silla de ruedas. También será preciso instalar a bordo de los Vehículos los equipos necesarios para la plena integración del Cuarto Modo en el Nuevo Marco Tarifario Zonal y el Nuevo Régimen Económico que propone el PTEOTT.

El contenido de la Actuación se refiere por tanto a la promoción del cambio de Vehículos de cuatro pasajeros a Vehículos de hasta ocho pasajeros (con inclusión de al menos uno en silla de ruedas) mediante Subvenciones PTEOTT y disposición de otras posibles subvenciones oficiales y privadas.

5.7.3. Programa de Normativa y Planeamiento Urbanístico

El Programa de Normativa y Planeamiento Urbanístico incluye DOS Actuaciones en el Ámbito que concierne al Cuarto Modo Colectivo:

- Cuarto Modo en la Ley de Transportes de Canarias; y
- Ordenanza Reguladora para la prestación del Cuarto Modo.

5.7.3.1. [Cuarto Modo en la Ley de Transportes de Canarias](#)

El contenido de esta Actuación se refiere a dar estado legal al cobro individualizado mediante los Títulos de Transporte de la Nueva Tarificación Zonal, cuando el Taxi realice Servicios del Cuarto Modo. Se trata por tanto de ampliar el reconocimiento legal que autoriza al Taxi para el Transporte a la Demanda (Ley 13/2007, de Ordenación del Transporte por Carretera en Canarias), para autorizar también el cobro individualizado como Transporte Regular a la Demanda, con Itinerarios, Calendarios y Horarios adaptados en tiempo inmediato. Igualmente, será necesario llevar al Reglamento de la Ley:

- la autorización implícita en el sistema del cobro individualizado; y
- la autorización para ampliar las plazas hasta ocho pasajeros, con al menos uno en silla de ruedas

5.7.3.2. [Ordenanza Reguladora para la prestación del Cuarto Modo](#)

Las Ordenanzas Municipales del Servicio del Taxi no contemplan actualmente las peculiaridades de la prestación del Cuarto Modo (Taxi compartido a la Demanda). Será preciso por ello:

- regular su Régimen de Prestación autorizando el cobro individualizado;
- de conformidad con las Administraciones competentes, en particular la Autoridad Insular del Transporte, incorporar su Régimen Económico a los dos elementos clave propuestos por el PTEOTT,
 - Nuevo Marco Tarifario Zonal (epígrafe 5.1.4.1.), y
 - Nuevo Régimen Económico (epígrafe 5.1.4.3.); e
- incorporar en su caso las modificaciones precisas en las Ordenanzas reguladoras del Taxi.

Por otra parte, será también necesario regular:

- el compromiso de una duración mínima y prorrogable para la integración y adscripción voluntarias de los Taxis a la prestación del Cuarto Modo, con las condiciones de la eventual baja anticipada; y
- las condiciones de incorporación ulterior para los Taxis que no lo hagan desde el momento inicial de la creación del Cuarto Modo.

Desde el punto de vista de su encaje normativo, las Ordenanzas para la prestación del Cuarto Modo deberán ser de alcance y rango municipal. Sin embargo, tanto la existencia de varias Áreas de Prestación y Comarcales en Tenerife como la posibilidad de que una sola Área de Prestación se extienda a dos o más Términos Municipales, aconsejan la elaboración de una sola Ordenanza Básica Reguladora de la Prestación del Cuarto Modo. En un segundo escalón, los Ayuntamientos interesados harían suya esa Ordenanza Básica añadiendo los elementos particulares de su propia Área de Prestación o de su Área Comarcal (STEA).

Atendiendo a las posiciones y competencias respectivas, la elaboración y aprobación de la Ordenanza Básica Reguladora deberá ser consensuada entre el Cabildo Insular y los Ayuntamientos. Alternativamente y en cuanto se le hayan atribuido las competencias necesarias, la Ordenanza Básica Reguladora sería elaborada y aprobada por la Autoridad del Transporte Insular de Tenerife.

5.8. ÁMBITO: SERVICIO DEL TAXI

El Ámbito de Actuación Servicio del Taxi incluye un total de DOS Actuaciones, que interesan a DOS Programas del PTEOTT:

- Reordenación y Mejora de los Servicios, UNA Actuación; y
- Normativa y Planeamiento Urbanístico, UNA Actuación.

5.8.1. Programa de Reordenación y Mejoras de los Servicios

El Programa de Reordenación y Mejoras de los Servicios incluye UNA sola Actuación en el Ámbito que concierne al Servicio del Taxi:

- Reordenación del Taxi en el área metropolitana.

5.8.1.1. Reordenación del Taxi en el área metropolitana

La Reordenación del Taxi en el área metropolitana persigue la mejora del Servicio del Taxi, desde dos perspectivas, (i) Calidad y disponibilidad del Servicio y (ii) Socioeconomía de la actividad prestadora.

La Actuación se organizará en tres fases:

- Estudio sobre la situación global del Servicio del Taxi y sus fórmulas de integración metropolitana;
- Diseño de un conjunto de medidas técnicas, económicas y sociales de reordenación, en acuerdo con los agentes del Sector; y
- Programación e implantación consensuada de las medidas de reordenación:

5.8.2. Programa de Normativa y Planeamiento Urbanístico

El Programa de Normativa y Planeamiento Urbanístico incluye UNA sola Actuación en el Ámbito que concierne al Servicio del Taxi:

- Ordenanza reguladora en el área metropolitana.

5.8.2.1. Ordenanza reguladora en el área metropolitana

La Ordenanza reguladora del Taxi en el área metropolitana complementará y servirá de soporte a la reordenación correspondiente del Sector, que persigue la mejora del Servicio del Taxi en cuanto a (i) Calidad y disponibilidad del Servicio y (ii) Socioeconomía de la actividad prestadora.

5.9. PROGRAMACIÓN Y FINANCIACIÓN

La programación y financiación de las Actuaciones que propone el PTEOTT se trata de forma monográfica en un Tomo independiente de esta Memoria.

APÉNDICE Nº 1: CLASIFICACIÓN DE PROBLEMAS Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

APÉNDICE Nº 2: FICHAS DE ACTUACIONES

APÉNDICE Nº 3: FICHERO DE EMPLAZAMIENTOS DE INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES DEL TRANSPORTE (IMPLANTACIÓN TERRITORIAL DE LAS ACTUACIONES)

APÉNDICE Nº 4: FICHAS DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LOS ELEMENTOS DEFINITORIOS DEL MODELO