



## COMISIONES OBRERAS CANARIAS



comisiones obreras canarias

<http://www.canarias.ccoo.es>

C/. Méndez Núñez, 84-7ª Planta  
38001 - Santa Cruz de Tenerife  
Tfnos: 922 604794/ 95 ♦ Fax: 922 604701  
E-mail: [medioambiente.ic@canarias.ccoo.es](mailto:medioambiente.ic@canarias.ccoo.es)

Santa Cruz de Tenerife, a 22 de abril de 2010

María del Carmen Martínez Muñoz, Secretaria de la Unión Insular de CCOO Canarias en Tenerife, y Juan Jesús Bermúdez Ferrer, Secretario de medio ambiente de CCOO Canarias, presentan la siguiente

### ALEGACIÓN DE CCOO CANARIAS AL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE

#### INTRODUCCIÓN:

Tenerife sufre actualmente una situación de saturación general de la red viaria, con una de las medias de vehículo por cada mil habitantes mayores del Mundo (707 vehículos), incluso superior al de otros lugares como el conjunto de España (670), o similar a la registrada en Gran Canaria, con 749 vehículos por cada mil habitantes. Un parque móvil cercano a los 700.000 vehículos (datos del año 2007), en una isla de apenas 2.000 kilómetros cuadrados.

Esta presencia del vehículo privado se corresponde con un uso predominante del mismo en el conjunto de la movilidad y, especialmente, en los desplazamientos al lugar de trabajo, reconociendo el citado Avance del Plan que prácticamente el 80% de los mismos se realiza en coche o moto propios, uno de los índices mayores de España en zonas con similares características demográficas.

La presencia omnimoda del vehículo privado en la movilidad terrestre tiene multiplicidad de factores en su origen, pero es prácticamente unánime la percepción de que no puede ser mantenida en el tiempo.

Los costes en combustible – y la correspondiente cuota de emisiones de gases de efecto invernadero y otros propios de la combustión de los derivados del petróleo –, la creciente ocupación de espacio del vehículo privado; las disfunciones territoriales, pérdida de calidad de vida, siniestralidad laboral *in itinere*, o pérdida crónica de horas en desplazamientos, son sólo algunos de los principales problemas que trae acarreado



Para ello, el impulso de la movilidad en transporte público merece un importante apoyo, frente a una situación de marginación del mismo en las políticas de planificación municipal e insular.

CCOO Canarias estima importante la Planificación del transporte público en la isla de Tenerife y, en ese sentido, realiza las siguientes ALEGACIONES y COMENTARIOS al citado documento, con el ánimo de contribuir a su mejora.

#### CONSIDERACIONES Y ALEGACIONES:

A.- CCOO Canarias valora positivamente la inclusión de los sistemas de transporte guiado en la isla de Tenerife. En este sentido, muestra su apoyo a la red tranviaria en el Área metropolitana y al sistema de trenes del Norte y del Sur de la isla de Tenerife, en los términos en que se refleja en el citado Avance. Se entiende desde CCOO Canarias que, igualmente, el trazado de las citadas infraestructuras ferroviarias debe basarse en los criterios técnicos oportunos que maximicen la eficiencia de una infraestructura de este tipo, habida cuenta de la envergadura de la inversión prevista y el impacto en el modelo insular de movilidad.

B.- Solicitamos la aceleración de la tramitación del sistema tranviario en el Área metropolitana, singularmente la línea 3 proyectada en el centro de Santa Cruz de Tenerife, que daría coherencia a una red de transporte público guiado, segregado del transporte privado, y con preferencia de paso, por una de las arterias de circulación principales de la isla. Esta línea 3, unido a las prolongaciones de las líneas 1 y 2 ofrecería un "mallado tranviario" de gran calidad para los desplazamientos al lugar de trabajo.

C.- Carriles guagua: El Plan carece de propuestas operativas y con mayor grado de concreción en la necesaria creación de una "red" de carriles guagua y taxi con sentido preferente y segregación de paso, tanto en el Área metropolitana como en otras zonas de importante movilidad insular. Se solicita la realización de las citadas propuestas, con el nivel de concreción deseable por las características del documento, en el sentido de:

- creación, en las principales vías de circulación del Área metropolitana, de un sistema de carril guagua con preferencia de paso, dado el carácter de estratégicas de esas vías para la circulación insular (a los efectos de planificación insular de la movilidad, se debe avanzar en no consideradas únicamente vías de carácter municipal, pese a su carácter urbano, y si de carácter estratégico e interés insular para la movilidad).

- creación de una figura de planificación de la implantación de estos sistemas de carriles guagua, de acuerdo con la red tranviaria y ferroviaria insular, con cronogramas de implantación progresiva.

D.- Movilidad al centro de trabajo. El Avance, pese a reconocer la importancia de la movilidad al centro de trabajo, únicamente realiza aportaciones vagas al mismo, con descripción de experiencias puntuales en otras zonas del Estado o países de la Unión Europea. El Avance debe concretar estas propuestas, en el sentido de:

SR

- proponer el desarrollo de los "Planes de movilidad sostenible" al centro de trabajo, en el sentido de las iniciativas estatales, promovidas por el Gobierno central.

- incorporar medidas de negociación y concertación social en la movilidad laboral, con la participación activa del Cabildo Insular.

E.- Política tarifaria. El incremento de la rentabilidad del transporte público está directamente relacionado con la velocidad comercial, la preferencia de paso y, por tanto, con la existencia de una red segregada con respecto al vehículo privado. En este sentido, es urgente emprender las políticas tranviarias, ferroviarias y de carriles bus para incrementar el uso del transporte público, especialmente en el caso de la guagua, lo que permitiría optimizar y mejorar su actual explotación. No obstante, es preciso mantener, y que así se refleje en el Avance, políticas de bonificación al transporte público que eviten incrementar los costes actuales para el usuario, por el efecto claro de "disuasión" del uso del transporte público que tienen ya, de hecho, algunas tarifas del mismo, especialmente en trayectos interurbanos. En ese sentido, urge la creación de los bonos insulares de transporte, que consolide y fidelice al usuario.

F.- Disuasión del uso del coche. El Avance que se presenta carece de políticas definidas y claras de "disuasión del uso del coche" como factor de importancia, paralelo a la implantación de sistemas adecuados de transporte público, como aspecto de importancia en las políticas de movilidad. Debe concretar las propuestas en ese sentido, especialmente en las zonas de mayor atracción del vehículo privado.

En Santa Cruz de Tenerife, a 22 de abril de 2010

  
UNIÓN INSULAR DE TENERIFE



R.E.L. 0338011  
**SERVICIO TÉCNICO DE PLANES INSULARES**  
Área de Turismo y Planificación  
Plaza de España, 1  
38071 S/C de Tenerife

Santa Cruz de Tenerife, 23 de abril de 2010

AMC  
Teléfono: (922) 23.91.48 / Fax: (922) 23.95.79

**Asunto:** Informe Avance PTEO Transporte de la isla de Tenerife

**Destinatario:** Sr. Jefe del Servicio Administrativo de Transportes. Área de Movilidad y Seguridad

En relación al contrato de servicios para la redacción del Plan Territorial Especial de Ordenación (PTEO) de Transporte de la isla de Tenerife, hemos de informar lo siguiente:

### 1. INFORME AL DOCUMENTO DE AVANCE E INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

A la vista de la solicitud de informe por parte del Servicio Administrativo de Transporte, Área de Movilidad y Seguridad, en relación al documento de Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la isla de Tenerife, hemos de informar lo siguiente:

#### 1. CONTENIDO Y DETERMINACIONES DEL PLAN

Una vez analizado el documento presentado, se estima que el Avance del Plan desarrolla la planificación del transporte público colectivo regular por carretera en la isla con la deseada rigurosidad metodológica y, con carácter general, se valoran positivamente los contenidos de los documentos de información, diagnóstico, escenarios y estudios de alternativas si bien, es necesario advertir que el Plan se centra básicamente en las redes de guaguas urbanas e interurbanas. Tal como se recoge en la memoria del documento, el Plan renuncia a entrar en la planificación de los sistemas de plataforma exclusiva, en especial, considera la implantación de los Sistemas Ferroviarios de Alta Capacidad y el desarrollo del Tránsito Metropolitano así como cualquier otra posibilidad de futuro ajenos a la planificación del transporte público objeto del plan.

Se considera que el plan debería ampliar su objeto tal como se argumenta a continuación.

La Memoria de las Directrices de Ordenación General de Canarias, con respecto al transporte colectivo, apunta la necesidad de la articulación de un sistema de transporte público que esté conectado con las otras modalidades y sistemas mediante intercambiadores para reducir la presión de los vehículos sobre las infraestructuras. Cita a los Planes Territoriales Especiales de Transporte como elemento de planificación, pero además hace referencia a la necesidad de infraestructuras convenientemente adaptadas, con la previsión incluso de la implantación de sistemas de plataforma exclusiva, tanto en las grandes ciudades como en los principales ejes de comunicación. A su vez la directriz 83 establece que "la planificación de los servicios de transportes terrestres de cada isla tomará la forma de un Plan Territorial Especial, y que el Plan Territorial Especial de Transporte de cada isla determinará los itinerarios previstos para las nuevas infraestructuras de transporte terrestre, así como la ubicación y compatibilidad de los distintos modos de transporte, dentro de cada corredor." Señalando expresamente como determinación dirigida al plan de Transporte:

"El sistema de transporte público terrestre constituirá el principal articulador de la movilidad terrestre en cada isla e integrará las redes intermunicipales y urbanas de guaguas y los sistemas ferroviarios, en su caso, con los aparcamientos disuasorios, las estaciones de taxis y las instalaciones intermodales"

Así mismo, el Plan Insular prevé la formulación de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte, con el carácter de PTEOI, con la finalidad de establecer las estrategias a seguir para consolidar un sistema de transporte público eficaz. Entre las instrucciones a este instrumento señala que el Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte intervendrá globalmente sobre la estruc-

C:\Documents and Settings\wcaillas\Mis documentos\Informes\Informe PTE Transporte factura avance.doc

1

tura de la movilidad insular, tanto urbana como interurbana e incluso las relaciones con el exterior. Para determinar las alternativas más adecuadas se estudiarán las posibilidades de sistemas y medios no convencionales de transporte, para su posible implantación o fomento de cara a la alteración del reparto modal de partida.

En consecuencia, se estima que esta renuncia entra en conflicto con las determinaciones previstas en las Directrices de Ordenación General de Canarias y del Plan Insular ya que ambas normas, en vigor, establecen la necesidad de una planificación integral de todos los sistemas de transporte público en la isla, incluyendo los sistemas de plataforma exclusiva, a través de un Plan Territorial de Transporte a escala insular. Por este motivo, aún asumido que esta renuncia responde a las políticas del Cabildo que priorizan el impulso y desarrollo, precisamente de dichos medios alternativos, lo que exige unos ritmos diferenciados y así fue ello trasladado al Contratista por la Dirección Técnica del Plan, será necesario incorporar en sucesivas fases y en toda su extensión, la debida armonización entre los distintos instrumentos de ordenación que regulan estas infraestructuras.

#### 2. RESPECTO A LA INFORMACIÓN AMBIENTAL

Desde esta etapa de tramitación se ha apostado por desarrollar la correspondiente Información Ambiental a través de un planteamiento metodológico basado en la integración de los diferentes aspectos ambientales en el cuerpo documental del PTEOTT, tanto en la Memoria Informativa (II. Marco Ambiental y Territorial), como en la Memoria de Ordenación (1.8. Diagnóstico Ambiental y 3. Justificación ambiental), quedando garantizada de este modo la participación de la variable ambiental en el proceso de toma de decisión conducente a la propuesta de ordenación. Respecto al alcance de dicho contenido ha de señalarse que, en líneas generales, ha sido concordante con la escala y ámbito de aplicación del PTEOTT, incorporando al efecto un Inventario ambiental de ámbito insular sustentado en la definición de las Unidades Ambientales Homogéneas correspondientes, así como sus características definitorias (Capacidad de acogida, Potencialidad y Calidad para la Conservación), un Diagnóstico ambiental adecuado, describiendo la problemática ambiental existente derivada del sistema de movilidad, analizando las diferentes Alternativas, incluida la alternativa cero y finalmente, analizando los efectos ambientales generados por cada una de estas alternativas contempladas, añadiendo una previsión genérica de los impactos derivados de la propuesta de ordenación planteada y las posibles medidas a adoptar.

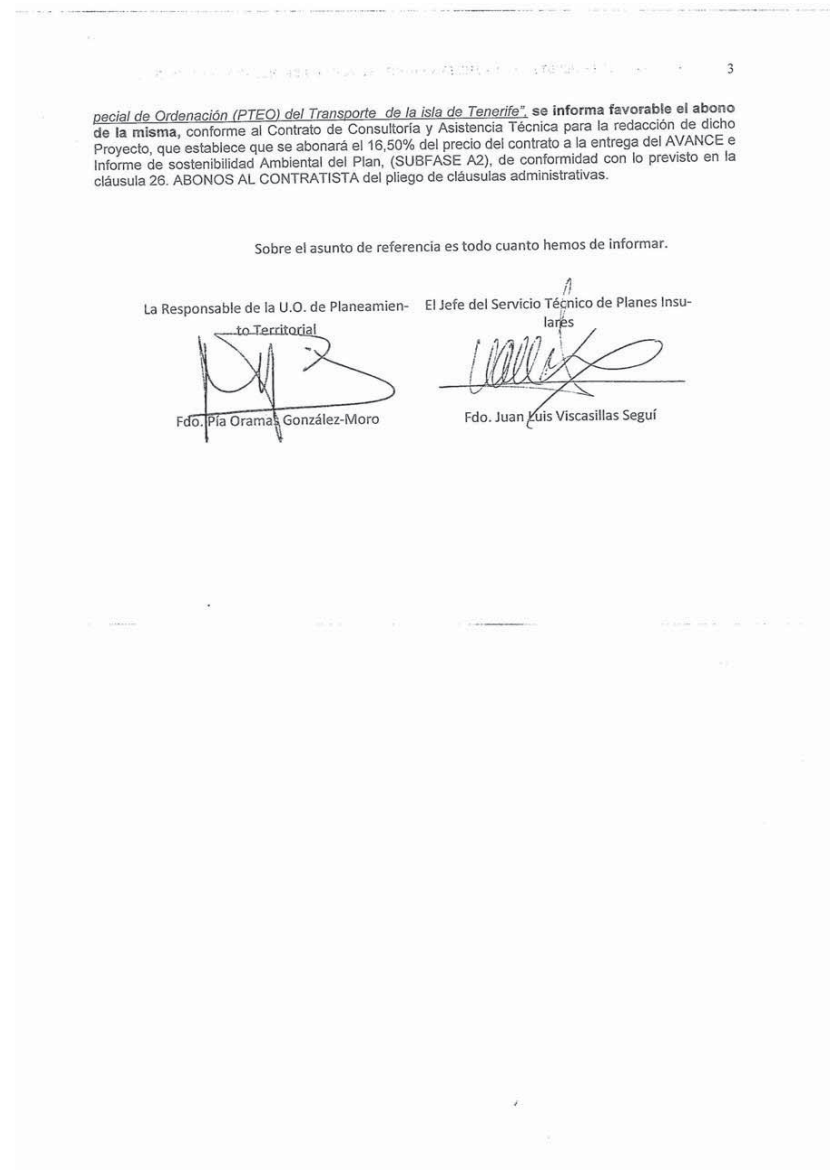
Verificada la adecuación de la Información Ambiental respecto a los objetivos y propuestas del Avance del PTEOTT, ha de señalarse que, de alcanzarse el modelo de ordenación un mayor nivel de concreción en las siguientes fases de tramitación a través de la previsión de actuaciones concretas con incidencia territorial, habrá de procederse al lógico ajuste en el análisis ambiental, modulando de forma adecuada su contenido.

#### 3. RESPECTO AL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Analizado el objeto y contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental del PTEO del Transporte de Tenerife ha de señalarse que el mismo se ha ajustado al contenido y alcance que fija el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de los Planes Territoriales Especiales de Transporte, aprobado por Acuerdo de la COTMAC de fecha 26 de marzo de 2009 (B.O.C. Nº86, de 7 de mayo de 2009), habiéndose resuelto de manera sintética y con continuas referencias a las partes concretas del plan en el que se encuentran más detalladas los contenidos ambientales, cumpliendo de este modo el objetivo de integración de la variable ambiental en la planificación fijado por la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, visto lo cual, no se plantea observación alguna al ISA del PTEOTT.

#### II. CON RELACIÓN A LA FACTURA PRESENTADA

Vista la factura nº UTE-0824-P-09 emitida por UTE PTEOTT CONSULTRAN,S.A-TRAZAS INGENIERÍA, S.L. – CONTROL Y GESTION, S.L. CIF: U 38944989, por la realización del segundo tramo y final (50%) de los trabajos correspondientes al documento de Avance del Plan Territorial Es-





AYUNTAMIENTO  
DE  
**ARONA**  
TENERIFE



Fecha: 6 de mayo de 2010.

Referencia: Ordenación y Gestión Urbanística /ALT

Asunto: Plan Territorial Especial de Transporte

Destinatario :

EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE  
Área de Movilidad y Seguridad.  
Servicio Administrativo de Transportes.  
Plaza de España, 1  
38003 – Santa Cruz de Tenerife



Con esta misma fecha, el Sr. Teniente Alcalde de Urbanismo y Medio Ambiente, ha emitido la siguiente Resolución nº 2638/10

“En relación con el escrito remitido por el Área de Movilidad y Seguridad del Servicio Administrativo de Transportes del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife remite Documento de Avance e Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife, y

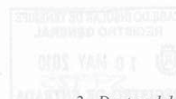
**VISTO.-** Con fecha 11 de marzo de 2010, R.E. núm. 22038, el Área de Movilidad y Seguridad del Servicio Administrativo de Transportes del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife remite Documento de Avance e Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife a los efectos de su sometimiento al trámite de consulta previsto en los artículos 4, 24 y 68.3 en relación con el apartado 4 de la Disposición Segunda del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias.

**VISTO.-** Por la Sección de Ordenación y Gestión Urbanística, Rama Técnica, con fecha 6 de mayo del corriente, emite informe del siguiente tenor literal:

“Analizada la documentación obrante en el expediente se constata que, la documentación que conforma el avance al PTEOTT, ésta se estructura en tres bloques: “Informe de Sostenibilidad Ambiental”, “Información” y “Ordenación”.

Con respecto a la **Memoria de Información:**

1. En el punto 1.6 (página 36), se define el estado de tramitación como “Texto Refundido del PGO. Febrero 2007”, por el contrario, el vigente Plan General de Ordenación de este municipio, denominado PGO de Arona, fue aprobado de manera Definitiva Parcial Condicionada el 13 de noviembre de 1992, y publicada en el BOP, anexo al nº30, de 10 de marzo de 1993.



2. Dentro del mismo punto anteriormente mencionado, se reproduce literalmente el apartado 6.9 de la Memoria de Ordenación de la Revisión del PGO. Dicha Revisión, fue aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC de fecha 20 de diciembre de 2006, si bien de forma parcial y condicionada, no habiéndose levantado hasta la fecha tal condicionamiento.

Con respecto a los **Planos de información:**

1. En el plano “Estructura general de clasificación del suelo” 02.01, la mayoría de las zonas grafadas como “suelo urbano” y “suelo urbanizable”, no se corresponden con las actualmente contempladas en el vigente Plan General de Ordenación de este municipio.

En concreto, no figuran los ámbitos de:

- Suelos Urbanos:
  - Guaza
  - Cho II
  - Túnez
  - Vento
  - Parte de Arona

- Suelos Urbanizables No Programados:

- R6 – Buzanada
- R8 – La Estrella del Sur
- I2 – Guaza

- Suelos Urbanizables Programados:

- T2 – Tingüafaya
- R4 – El Fraile
- Parte del T4 – El Mojón.

Con respecto a la **Memoria de Ordenación:**

En cuanto a la **red viaria**, en el punto 1.4.5., entre las actuaciones previstas, está la implantación de corredores susceptibles para acoger carriles de uso exclusivo para el transporte público. En la parte que afecta a este Municipio, cabe destacar:

- En la red territorial o exterior:
  - TF-1 Entre Arona-Adeje
  - En zona turística de Adeje-Arona
- Entrada desde la TF-1 hasta la Avenida Chayofita.
- Avenida de Juan Carlos I.

Con respecto a los **aparcamientos**, en el punto 1.4.6. se proponen como objetivos para la zona turística de Adeje-Arona los siguientes:

- Potenciar las zonas peatonales; la gran cantidad de desplazamientos a pie justifica una red peatonal clara, homogénea y amplia, a pesar de disponer de mayor superficie que el resto de núcleos de la isla.
- Mejorar las condiciones estéticas, generación de ruidos y peligrosidad que suponen altas intensidades de circulación en zonas comerciales, de

elevado tránsito peatonal y con carácter estancial, en gran medida debido a la búsqueda de estacionamiento.

- Instalar una red de carriles bici que aprovechen la orografía y climatología favorable y potencien la realización de viajes en ese modo no sólo para turistas sino también para los trabajadores desde posibles aparcamientos de disuasión y con un sistema de gestión en alquiler.

En lo que se refiere al **intercambio modal y sus instalaciones**, en el punto 1.6.3, se localiza como punto clave en la red de transporte:

- Los Cristianos. Su ubicación geográfica en relación con los viajes realizados por el resto de la comarca no favorecen sus posibilidades como centro de intercambio con el exterior, especialmente en vehículo privado pero, la gran cantidad de viajes que genera y sobre todo, que atrae, hacen que se deba considerar algo más que una estación terminal importante, pues necesita buenas conexiones con el resto de la comarca, con el Suroeste y con el resto de la isla favoreciendo la concentración de líneas de guaguas, máxime teniendo en cuenta que se prevé una de las paradas del tren del sur.

La Propuesta Técnica presentada a Concurso por el Equipo Redactor incluía formalmente otros dos considerandos más para la configuración de **Escenarios de futuro**:

- La puesta en marcha de Políticas de ordenación territorial tendentes a moderar el volumen de la Demanda de Movilidad. (PMM)
- La puesta en marcha de Políticas en materia de Transporte Privado tendentes a moderar su competitividad respecto al Transporte Público. (PTP)

Como **Alternativas para la evaluación**, se proponen en el punto 2.2. cuatro alternativas distintas:

- **Alternativa cero**

El esquema básico de la **Alternativa CERO** se corresponde con un sistema donde cada Operador funciona libremente, aunque las líneas de Guaguas se remodelan en el ámbito de influencia del Tren y del Tranvía Metropolitano para conseguir una mejor coordinación entre Modos

- **Alternativa uno**

El esquema básico de la **Alternativa UNO** avanza en la integración de las Redes de los diferentes Modos de Transporte Público Colectivo y en su complementariedad, jerarquizando funcionalmente esa Redes. Se mantiene la estructura de la Red de Guaguas actual, sin Clasificación Funcional, con largos recorridos y superposición de Líneas y minimizando la necesidad de efectuar trasbordos.

Se reordenan los recursos actuales en guagua reduciendo la oferta actual en las zonas donde la ocupación de la red es mínima (medias inferiores a 5 pax/expedición) o hay un exceso de oferta (gran número de expediciones con recorridos similares y medias de ocupación bajas, menores de 10 pax/expedición) y utilizando esos recursos para aumentar la oferta en zonas de mayor demanda, manteniendo siempre la cobertura territorial actual.

- **Alternativa dos**

El esquema básico de la **Alternativa DOS** se corresponde con un sistema clasificado de las Líneas según la longitud y la ubicación de sus recorridos (Metropolitanas, Intercomarcales y Comarcales). Se busca la reducción de Tiempos y Costes, aun con el inevitable aumento del número de trasbordos entre Líneas.

Se hace una reordenación completa de los recursos actuales, sin merma global pero potenciando las líneas que sirven las relaciones con mayor demanda de viaje frente a las minoritarias, que no ven reducida la cobertura territorial aunque si la frecuencia de servicios.

- **Alternativa tres**

El esquema básico de la **Alternativa TRES** está basado en la **Alternativa DOS**, pero reducido a los Servicios con Índices de Utilización más apropiados para un Servicio Regular y convencional de Guaguas.

El denominado Cuarto Modo dota de cobertura a los ámbitos territoriales que sufren la supresión de Servicios garantizando una mejor prestación de servicios (tiempos de transporte y disponibilidad).

Las zonas donde se localiza el Cuarto Modo son las zonas de medianías de todas las comarcas en mayor o menor extensión, la zona costera de La Laguna y Tacoronte (Valle de Guerra- Mesa del Mar) y la zona del Macizo de Anaga en el Area Metropolitana.

De la posible combinación de las alternativas y los escenarios (con o sin PTP y/o PMM), surgen nueve posibles combinaciones.

En el Avance del PTEOTT, y tras el análisis de las nueve combinaciones, se recomienda para el desarrollo del mismo la combinación **alternativa-escenario TRES-MP** (alternativa TRES, con PMM y con PTT)

- Que promueve la implantación de Políticas concretas para el Transporte Privado, que persigan un Reparto de los Viajes más favorable al Transporte Público.
- Que promueve la implantación de Políticas territoriales y urbanísticas para la Moderación de la Movilidad Motorizada.
- Que impulsa la Inversión en Infraestructuras e Instalaciones que favorezcan la competitividad de los Servicios de Guaguas y el Intercambio Modal.
- Que lleva implícita:
  - La remodelación del Servicio de Guaguas con objeto de configurar una Red que tenga una Estructura Clasificada.
  - La reducción de la oferta del Servicio de Guaguas en las Líneas y Zonas de menor ocupación sustituyéndolo en este último caso por un Cuarto Modo de Transporte.

Este "Cuarto Modo", se define someramente en el punto 2.5.5. de este Avance como:

La sustitución de los Servicios Regulares suprimidos mediante un Cuarto Modo (una fórmula de Transporte a la Demanda), para mantener las prestaciones desde un punto de vista social y territorial.

Por todo lo anterior, se eleva a consideración del Sr. Teniente- Alcalde del Área de Urbanismo y Medio Ambiente, las siguientes observaciones:

Las discrepancias detectadas entre lo dispuesto en el bloque de "Información" y nuestro vigente Plan General de Ordenación, deberán ser valoradas por el equipo redactor del PTEOTT, en tanto en cuanto que:

En el punto 1.6 (página 36), se define el estado de tramitación del Plan general de Arona haciendo alusión a la Revisión del Plan General, aprobado pero no publicado, y no al Plan General de Ordenación Vigente.

Dentro del mismo punto anteriormente mencionado, se reproduce literalmente el apartado 6.9 de la Memoria de Ordenación de la Revisión del PGO. No correspondiendo con la Normativa contenida en el Plan General Vigente.

En el plano "Estructura general de clasificación del suelo" 02.01, no figuran los ámbitos de:

- Suelos Urbanos:
  - Guaza
  - Cho II
  - Túnez
  - Vento
  - Parte de Arona
- Suelos Urbanizables No Programados:
  - R6 - Buzanada
  - R8 - La Estrella del Sur
  - I2 - Guaza
- Suelos Urbanizables Programados:
  - T2 - Tingufaya
  - R4 - El Fraile
  - Parte del T4 - El Mojón.

En cuanto a las determinaciones de la propuesta TRES-MP, esta técnico entiende como positiva la implantación de políticas que favorezcan el uso de transporte público, habida cuenta de la alta concentración de tráfico rodado y la colmatación de las áreas de aparcamiento dentro de los núcleos urbanos de este municipio.

No se entiende sin embargo, la sustitución de los Servicios Regulares con más bajo índice de utilización mediante un "cuarto modo", por cuanto no se realiza una descripción del mismo, pudiendo verse disminuida o anulada la oferta de transporte público a aquellas zonas periféricas llamadas a completar la oferta turística de este municipio.

No obstante, esta técnico entiende que las propuestas relacionadas en este Avance, serán objeto de mayor y mejor estudio en la redacción definitiva del Documento del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife."

**VISTO.-** Tratándose de una competencia que no se halla atribuida expresamente a ningún órgano municipal, Alcalde, Junta de Gobierno Local por delegación o Pleno, el órgano competente para resolver es el Alcalde, en virtud de lo dispuesto en el artículo 21.1. s) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en el que se contempla la cláusula residual, ello sin perjuicio del régimen de delegación de competencias que se encuentre en vigor actualmente en este Ayuntamiento.

De conformidad con el informe emitido por la Sección de Ordenación y Gestión Urbanística, Rama Técnica, y en uso de las atribuciones que me confiere la vigente legislación vengo en **RESOLVER:**

**Primero.-** Solicitar al órgano competente con respecto al Documento de Avance de Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife, la consideración de las siguientes observaciones:

- Las discrepancias detectadas entre lo dispuesto en el bloque de "Información" y nuestro vigente Plan General de Ordenación, deberán ser valoradas por el equipo redactor del PTEOTT, en tanto en cuanto que:

En el punto 1.6 (página 36), se define el estado de tramitación del Plan general de Arona haciendo alusión a la Revisión del Plan General, aprobado pero no publicado, y no al Plan General de Ordenación Vigente.

- Dentro del mismo punto anteriormente mencionado, se reproduce literalmente el apartado 6.9 de la Memoria de Ordenación de la Revisión del PGO. No correspondiendo con la Normativa contenida en el Plan General Vigente.

- En el plano "Estructura general de clasificación del suelo" 02.01, no figuran los ámbitos de:

- Suelos Urbanos:
  - Guaza
  - Cho II
  - Túnez
  - Vento
  - Parte de Arona
- Suelos Urbanizables No Programados:
  - R6 - Buzanada
  - R8 - La Estrella del Sur
  - I2 - Guaza
- Suelos Urbanizables Programados:
  - T2 - Tingufaya
  - R4 - El Fraile
  - Parte del T4 - El Mojón.



- En cuanto a las determinaciones de la propuesta TRES-MP, se entiende como positiva la implantación de políticas que favorezcan el uso de transporte público, habida cuenta de la alta concentración de tráfico rodado y la colmatación de las áreas de aparcamiento dentro de los núcleos urbanos de este municipio.

- No se entiende sin embargo, la sustitución de los Servicios Regulares con más bajo índice de utilización mediante un "cuarto modo", por cuanto no se realiza una descripción del mismo, pudiendo verse disminuida o anulada la oferta de transporte público a aquellas zonas periféricas llamadas a completar la oferta turística de este municipio.

**Segundo.-** Notificar la presente resolución al Servicio Administrativo de Transportes del Área de Movilidad y Seguridad del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

Lo que notifico para su conocimiento y efectos oportunos.

**EL TENIENTE ALCALDE  
DE URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE,  
(P.D. Decreto 156/2007, 29 de junio)**



Edo. Antonio Luis Sosa Carballo

## AYUNTAMIENTO DE BUENAVISTA DEL NORTE



**ILUSTRE AYUNTAMIENTO**  
DE LA M.H. VILLA DE  
**BUENAVISTA DEL NORTE**  
TENERIFE

R.º: 1.0133785  
C/ La Victoria, 7 (38450)  
☎ 922 12 90 30 - ☎ 922 12 70 60

S/R: PCA/ppaz  
N/R: JLP  
ASUNTO: Remisión de informe municipal.

**AYUNTAMIENTO DE**  
**Buenavista del Norte**

Reg. de SALIDA

Número: 2010-000909

Fecha: 11-05-2010 12:22

Sr. d. Pedro L. Campos Albarrán  
Jefe del Servicio Administrativo de Transportes  
Área de Movilidad y Seguridad  
Excmo. Cabildo Insular de Tenerife  
Plaza de España, 1  
38003 Santa Cruz de Tenerife

**CABILDO INSULAR DE TENERIFE**  
13 MAY 2010  
ENTRADA Nº 6008

Asunto:  
**PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE**  
Promotor: EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE  
Expte.:


Con relación al asunto de referencia y en cumplimiento a su solicitud de fecha 9 de marzo de 2010, registro de salida núm. 11057, adjunto acompaño a Ud. informe emitido al efecto, correspondiente al trámite de consulta previsto en los arts. 4, 24 y 68.3, del apartado 4 de la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias.

Buenavista del Norte, 10 de mayo de 2010.


El Alcalde-Presidente,

fdo./ Víctor María Lorenzo Lorenzo





Ayuntamiento de Buenavista del Norte  
Oficina Técnica Municipal  
C/ La Alhondiga, 6 (38450)  
☎ 922 12 90 30 - ☎ 922 12 70 60



El Arquitecto-Técnico que suscribe, en relación con el Documento de Avance e Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife, remitido a este Ayuntamiento (Registro de Entrada nº 2010-481, de fecha 11 de marzo de 2010) por el Área de Movilidad y Seguridad del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife (Registro de Salida nº 11.057, de fecha 10 de marzo de 2010), emite el siguiente,

**INFORME TECNICO:**

**1. Normativa urbanística de aplicación.**

Plan General de Ordenación de Buenavista del Norte, aprobado definitivamente por Acuerdo de la C.O.T.M.A.C., de fecha 20 de julio de 2006, y subsanados los reparos indicados en el mismo, conforme a la Resolución del Ilmo. Sr. Director General de Urbanismo, de fecha 15 de mayo de 2007 (B.O.C. núm. 105, de 25 de mayo de 2007). Publicado en el B.O.P. núm. 87, de fecha 11 de junio de 2007.

Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) de Teno, aprobado definitivamente por Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, de 20 de julio de 2006 (B.O.C. núm. 241, de fecha 14 de diciembre de 2006).

**2. Análisis del Documento.**

**a. Marco Jurídico-Normativo**

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, en el Capítulo VI del título VI, referido al Transporte Colectivo, indica en la Directriz 99 que: "El sistema de transporte público terrestre constituirá el principal articulador de la movilidad terrestre en cada isla e integrará las redes intermunicipales y urbanas de guaguas y los sistemas ferroviarios, en su caso, con los aparcamientos disuasorios, las estaciones de taxis y las instalaciones intermodales, facilitando su debida articulación, entre sí, y con los polos de acceso desde el exterior con cada isla, y dotándolos con un sistema tarifario que fomente tal articulación."

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife, en su Título III, Capítulo 3, Sección 8ª, artículo 3.3.3.8, establece los denominados "Criterios sobre la ordenación del transporte", entre los cuales cabe citar los puntos 7 y 8:

- 7. Con objeto de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo, se elaborarán Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero, etc.); dichos planes analizarán la implantación de líneas ferroviarias en las áreas señaladas, así como la compatibilidad y/o integración de las mismas con los distintos modos de transporte: Área Metropolitana de Santa Cruz – La Laguna, Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla y Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla.
- 8. La implantación de estos sistemas alternativos conllevará una replanificación del transporte público de guaguas de tal forma que ambos den un servicio coordinado y complementario. La definición de los trazados deberá hacerse basándose en un estudio de movilidad del área a la que se pretenda servir así como de estudios de viabilidad técnica y económica que justifiquen su necesidad y conveniencia, así como su sostenibilidad en el tiempo. La implantación del transporte alternativo se utilizará como catalizador de renovaciones urbanísticas y como herramienta para reconducir el esfuerzo urbanizador hacia los núcleos principales del sistema insular de asentamientos urbanos definido por el PIOT.


**a.1. Descripción de la Comarca Icod-Daute-IslaBaja en el PIOT.**

Engloba los municipios de San Juan de la Rambla, La Guancha, Icod, Garachico, El Tanque, Los Silos y Buenavista del Norte, salvo las partes que pertenecen al macizo central de los cinco primeros términos municipales y al Macizo de Teno en los tres últimos. Tiene una superficie aproximada de 11.593 hectáreas.

Conforme se indica en el documento, la agricultura condicionó el modelo de ocupación territorial, sin embargo se estima que en el caso de los cascos de Buenavista del Norte, Los Silos y Garachico quedaron ya definidos prácticamente una vez finalizada la conquista de la isla por los castellanos. Normalmente el reparto entre los conquistadores de las tierras susceptibles de ser cultivadas llevó aparejado el de un terreno en la zona que se había destinado a edificar el pueblo. Mientras tanto, el pueblo indígena continuó con sus labores de pastoreo en las partes altas de la isla. El poblamiento disperso, ligado a la estructura de la propiedad del suelo con uso agrícola es un fenómeno posterior al de los asentamientos iniciales.

El PIOT configura Icod de los Vinos (tanto por su peso relativo como por su posición central en el modelo de ordenación) como el núcleo principal con función de cabecera comarcal. El PIOT delimita los perímetros de los cascos



 Ayuntamiento de Buenavista del Norte  
Oficina Técnica Municipal  
55 C/ La Alhóndiga, 5 (38480)  
☎ 922 12 90 30 - ☎ -922 12 70 60

urbanos y sus ensanches con el criterio de priorizar sobre ellos la inversión pública en urbanización y equipamientos, así como el crecimiento residencial de la comarca.

**a.2. Red viaria y de transporte de la Comarca Icod-Daute-Isla Baja conforme al PIOT**

En la actualidad conformada por dos ejes longitudinales, uno, costero, que atraviesa la comarca desde su límite con la del valle de la Rotava hasta Buenavista, y otro, que desde Los Realejos llega hasta el Puerto de Erjos comunicando las medianías altas, así como cuatro ejes transversales, de carácter secundario, que unen costa y cumbre. El PIOT comprende entre sus previsiones una variante al corredor insular con mayor capacidad de tráfico y la comunicación de la Isla Baja con el sur de la isla mediante un nuevo corredor comarcal bajo la cumbre de Bolico pero que no se aprecia en la alternativa propuesta por el equipo redactor en la documentación gráfica correspondiente.

El PIOT no incluye ninguna medida específica en materia de transporte en esta comarca.

**a.3. Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife.**

Aprobado definitivamente en 2005, establece para la Isla Baja:


- La limitación del tráfico rodado en el interior de los centros históricos de los tres núcleos principales, mediante la realización de operaciones de peatonalización y eliminación de aparcamientos en superficie.
- La habilitación de aparcamientos públicos en el entorno de estos núcleos y en los lugares de acceso de visitantes.
- La mejora de la accesibilidad al litoral, acondicionando los accesos existentes que comunican los núcleos urbanos con las playas y las diferentes actuaciones que se han llevado a cabo en el frente marítimo.
- Las intervenciones en la red peatonal incluirán en Buenavista la mejora de los accesos existentes que comunican este núcleo con las playas de Las Arenas, Arenas de Las Mujeres y la Playa del Fraile, donde se localizan intervenciones como la piscina municipal y el Campo de Golf y la recuperación del tramo oeste del paseo peatonal que une el Campo de Golf y la Piscina Municipal con la Playa del Fraile. En Los Silos, las mejoras en los accesos al frente litoral estarán condicionados a las intervenciones propuestas para la recuperación del frente marítimo y la conexión entre los núcleos de La Caleta y San José de Sibora y su posible prolongación hacia el oeste en el municipio de Buenavista.
- Con relación al transporte público se prevé que la red de transporte exterior debe complementarse con una red de circulación interna que permita acceder con fluidez el interior del ámbito y su conexión a las comunicaciones exteriores, dando acceso a los principales hitos de actividad urbana y a las instalaciones alojativas, todo ello complementado con el servicio de taxis.
- En cuanto al acceso a Punta de Teno, el PTEO Turística Insular de Tenerife contempla como posible mejora de las condiciones de seguridad, la limitación del acceso privado mediante un sistema de transporte alternativo de alta periodicidad desde el Casco de Buenavista del Norte, apoyado en un sistema de aparcamientos situados estratégicamente en la zona. Se estima convenientemente reseñar que tras los recientes desprendimientos producidos en la zona, ocasionados en gran medida por las fuertes lluvias y vientos acaecidos desde noviembre de 2009 a enero de 2010, se ha puesto de manifiesto la alta peligrosidad que conlleva el uso de esta vía insular, si no se adoptan medidas correctoras eficaces, como puede ser la ejecución de túnel con muro de contención en la parte superior, que proteja a los usuarios de la caída de piedras, al tiempo que se evite, en lo posible, que éstas lleguen a las propiedades situadas bajo la cota de la vía.

**a.4. Plan General de Ordenación de Buenavista del Norte.**

En el documento "Programa de Actuaciones", para un plazo máximo de 8 años a partir de la entrada en vigor del PGO se prevé:

- Reserva de suelo para futuras ampliaciones y mejoras de las instalaciones de la actual Estación de Guaguas.
- Ampliación de la sección, ajardinado y mejora de la urbanización de la carretera de acceso a la Playa de Las Arenas.

0510

 Ayuntamiento de Buenavista del Norte  
Oficina Técnica Municipal  
55 C/ La Alhóndiga, 5 (38480)  
☎ 922 12 90 30 - ☎ -922 12 70 60

**b. Marco ambiental y territorial**

El principal objetivo del PTEOTT es la planificación del transporte terrestre de la isla de Tenerife, determinando los corredores y especialmente los servicios; itinerarios previstos, la ubicación y compatibilidad de los distintos modos de transporte. De igual modo, constituyen objetivos primordiales el establecimiento de las estrategias a seguir para consolidar un transporte público eficaz.

Desde el punto de vista ambiental, se pretende contribuir a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, de los niveles de ruido y de la congestión, reduciendo el uso del vehículo privado y mejorando la calidad de vida de los habitantes de Tenerife.

**c. Factores que determinan la movilidad.**

Los viajes, en un porcentaje superior al 90%, tienen su origen o destino en el domicilio o residencia del viajero. El otro extremo de estos viajes (origen o destino) está siempre en un lugar donde el viajero acude a realizar alguna actividad (trabajo, estudios, compras, ocio, etc.). Es decir, que una zona concreta del territorio atrae viajes de acuerdo con el volumen de empleos, plazas escolares, equipamientos y servicios de toda índole, etc. Los motivos principales que ocasionan los 8.000 desplazamientos diarios en la comarca Icod-Daute-Isla Baja son, por este orden: 1. Trabajo, 2. Estudios, 3. Ocio, 4. Compras, 5. Asuntos Personales (médicos y trámites administrativos propios).

La coyuntura económica actual determina probablemente la necesidad de revisar los datos de empleo recogidos en el documento y, si bien en Buenavista del Norte es posible que la actividad predominante siga siendo la agrícola, máxime teniendo en cuenta la creciente tendencia a reubicarse la mano de obra procedente del sector de la construcción en el agrario-ganadero, se considera que se han de valorar los efectos en el sector servicios y hostelería de las recientes aperturas de dos hoteles en la Isla Baja (uno de 4 estrellas en Los Silos y otro de 5 estrellas en Buenavista del Norte con 234 camas). Se entiende que ha de ser introducido en las proyecciones de futuro el posible crecimiento de la oferta alojativa a nivel de la isla baja (El Plan Especial del Campo de Golf prevé un número máximo de 600 plazas hoteleras). En cuanto al turismo rural, el vigente PGO establece un número máximo de 200 plazas alojativas.

Se considera que se debería complementar el Apéndice nº1: Entrevistas en Ayuntamientos incluido en el apartado IV. Elementos para de referencia para los viajes de la Memoria de Información, con los siguientes datos o precisiones referidos al municipio de Buenavista del Norte:

- Principales Barrios: Casco, La Cuesta, Las Canteras, El Palmar, Las Lagunetas, Teno Alto, Las Portelas, Los Carrizales y Masca.
- Principales Carreteras:
  - Titularidad Insular: TF-42, TF-436 y TF-445
  - Titularidad Municipal: Carretera de acceso a Las Arenas, Carretera de Teno Alto
- Transporte Público. Guagua:
  - Cobertura y conexiones dentro del municipio: Mejorable, pues se debería estudiar la conexión del Casco con la zona de Baño y Ocio de la Playa de Las Arenas, así como con el barrio de Teno Alto.
  - Conexiones dentro de la comarca: La Línea 363 enlaza Buenavista con el resto de municipios de la comarca Noroeste. La línea 355 une Buenavista con Santiago del Teide.
  - Conexiones con el resto de la isla: Proporcionadas principalmente por la línea 107 que une Buenavista del Norte con Santa Cruz, y por la mencionada línea 363 que enlaza con el Puerto de La Cruz. La comunicación con los municipios del Suroeste y con los núcleos de medianías del Noroeste, sólo es posible realizarla a través de trasbordo en la estación de Icod de Los Vinos.
  - Aumentar la frecuencia de los servicios y, sobre todo, planificación concienzuda de los trasbordos, pues éstos son los mayores escollos a salvar para convertir el transporte público en una alternativa real al transporte privado en este municipio.

**d. Propuesta e Informe de Sostenibilidad Ambiental.**

Dada la capacidad de transporte del tranvía y de los futuros trenes y sus características de funcionamiento es necesario que las guaguas se constituyan en colectoras/distribuidora de viajeros en aquellas zonas donde ya opera o está previsto que lo haga el tranvía o el tren y que lo hagan garantizando las prestaciones del viaje completo, no sólo de la etapa en modo ferroviario. En aquellas zonas donde no operen los modos ferroviarios y la demanda lo exija también habrá que mejorar las prestaciones de fiabilidad y velocidad. Entre las medidas de diseño y operativas habitualmente utilizadas para dotar de mayor competitividad al transporte público se pueden destacar las siguientes:

- Carriles -bus-taxi.
- Priorización semafórica.
- Carriles exclusivos en intersecciones congestionadas.
- Diseño adecuado de las paradas.
- Itinerarios peatonales seguros hasta las paradas.

0510



De las nueve alternativas examinadas el equipo redactor elige aquella que comporta un menor impacto medioambiental. Sin embargo, dicha propuesta no contempla el mantenimiento de las líneas de transporte público correspondiente a los barrios de medianías del municipio

### 3. Conclusiones.

- El PIOT comprende entre sus previsiones una variante al corredor insular con mayor capacidad de tráfico y la comunicación de la Isla Baja con el sur de la isla mediante un nuevo corredor comarcal bajo la cumbre de Bolico pero que no se aprecia en la alternativa propuesta por el equipo redactor en la documentación gráfica correspondiente.
- Respecto al acceso a Punta de Teno, se estima conveniente reseñar que tras los recientes desprendimientos producidos en la zona, ocasionados en gran medida por las fuertes lluvias y vientos acaecidos desde noviembre de 2009 a enero de 2010, se ha puesto de manifiesto la alta peligrosidad que conlleva el uso de esta vía insular, si no se adoptan medidas correctoras eficaces, como puede ser la ejecución de túnel con muro de contención en la parte superior, que proteja a los usuarios de la caída de piedras, al tiempo que se evite, en lo posible, que éstas lleguen a las propiedades situadas bajo la cota de la vía.
- La coyuntura económica actual determina probablemente la necesidad de revisar los datos de empleo recogidos en el documento y, si bien en Buenavista del Norte es posible que la actividad predominante siga siendo la agrícola, máxime teniendo en cuenta la creciente tendencia a reubicarse la mano de obra procedente del sector de la construcción en el agrícola-ganadero, se considera que se han de valorar los efectos en el sector servicios y hostelería de las recientes aperturas de dos hoteles en la Isla Baja (uno de 4 estrellas en Los Silos y otro de 5 estrellas en Buenavista del Norte con 234 camas). Se entiende que ha de ser introducido en las proyecciones de futuro el posible crecimiento de la oferta alojativa a nivel de la isla baja (El Plan Especial del Campo de Golf prevé un número máximo de 600 plazas hoteleras). En cuanto al turismo rural, el vigente PGO establece un número máximo de 200 plazas alojativas.
- La alternativa finalmente propuesta no contempla el mantenimiento de las líneas de transporte público correspondiente a los barrios de medianías del municipio.
- Se propone el estudio de la viabilidad del establecimiento de transporte público entre el casco del municipio y la Playa de Las Arenas, permitiéndola comunicación con dicha zona de baño, Arena de Las Mujeres, El Fraile, Piscina Municipal y Campo de Golf

Buenavista del Norte, 7 de mayo de 2010.

Vº Bº

El Alcalde-Presidente

fdo./ Víctor Manuel Lorenzo Lorenzo

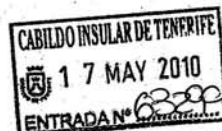


El Arquitecto-Técnica,

fdo./ Samuel P. Herrera Garcia



0510



Juan Jesús González Afonso  
a efectos de notificación en el  
nombre y representación del **FORO DE MOVILIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE**, comparece en fecha y forma, y presenta las siguientes **ALEGACIONES**

### AL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE

#### Presentación

El Foro de Movilidad del Área Metropolitana de Tenerife agrupa a distintas asociaciones vecinales del citado ámbito territorial, así como representantes de colectivos de personas afectadas por situaciones de discapacidad, trabajadores del transporte público y otras organizaciones y activistas sociales, que venimos trabajando conjuntamente desde mediados del pasado año 2009. El ideario básico que comparte este foro es el de crear un espacio de encuentro y participación activa, crítica y constructiva, que ofrezca un apoyo colectivo y un mayor peso a las reivindicaciones sobre los graves problemas que supone la movilidad en una Isla en la que las políticas públicas se han dedicado, muy mayoritariamente, a potenciar el uso del vehículo privado. Hemos constituido un órgano de debate independiente, multidisciplinar y abierto, que tiene como objetivo sumar fuerzas para conseguir mejorar el estado de la

movilidad en los municipios metropolitanos, y ampliar su influencia al conjunto de la Isla.

#### I. Sobre el escaso plazo para estudiar y presentar sugerencias a un documento tan importante y la necesidad de ampliar el plazo de participación pública.

La primera consideración que tenemos que efectuar es que resulta muy poco serio el plazo de apenas dos meses, si de verdad alguien quiere que la ciudadanía lea, analice y presente sugerencias al Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte (PTEOT) de Tenerife. Este documento, de más de 900 dobles páginas de extensión, requirió varios años para que una consultora privada de ingeniería pudiera elaborarlo. Ahora, el Cabildo pretende despachar en apenas dos meses el 'trámite' de su consulta pública. Desde este Foro estamos convencidos de que esta primera fase, la del **Avance**, es la más importante de todas, pues en ella se deberían consensuar las bases del modelo insular de transporte y movilidad. A nadie se le escapa que en las fases posteriores –aprobación inicial y aprobación definitiva– de cualquier documento de planeamiento de esta naturaleza será mucho más difícil desandar el camino recorrido y aprobado en el Avance. Un documento tan extenso (casi mil páginas) y, para los no especialistas, complejo, no puede ser abordado en poco tiempo por la gente; a no ser que lo que se pretenda es que sólo lo puedan analizar funcionarios y políticos profesionales, pero no la ciudadanía de a pie. Por todo ello, la primera sugerencia que nos vemos obligados a hacer es que **se amplíe en 4 meses más el plazo de alegaciones, hasta totalizar al menos medio año**. El PTEOTT decidirá aspectos claves de la economía y el futuro de la Isla, y ello exige tomarse el tiempo necesario para analizarlo, meditar sus propuestas y debatirlas democráticamente.

#### II. Sobre el orden la jerarquía y la antelación temporal que debería tener este documento respecto a otras propuestas previamente avanzadas: trenes al Norte y al Sur, nuevas carreteras y autovías.

Queremos recordar que, con ocasión de la controversia pública que han suscitado los trenes y las nuevas carreteras y ampliaciones de autopistas planteadas, muchos sectores ciudadanos venían demandando que se elaborara primero un **Plan Insular de**

SITRA

**Movilidad.** Éste debería abordar un diagnóstico global del estado de la accesibilidad y el transporte en Tenerife, incluyendo todos sus aspectos: creación de cercanía, rutas peatonales, posible uso de bicicletas, papel del transporte público y privado, entre otros muchos. Lo que ahora se presenta en el PTEOTT es sólo una parte, importante pero insuficiente, del conjunto de aspectos que tienen que ver con la movilidad.

Por otra parte, el Cabildo “pone el carro delante de los bueyes”: primero planifica unos trenes; y después, con esa decisión ya tomada de manera autoritaria, es cuando presenta un documento sobre cuál debe ser el planteamiento general del transporte terrestre en la Isla. Por eso, desde este Foro de Movilidad planteamos algo que nos parece lógico, elemental y sensato: *paralizar todo el planeamiento en curso sobre los trenes y autopistas hasta tanto no se haya producido un debate democrático y participativo sobre el modelo global de movilidad para Tenerife.* Ese debate exige tiempo, así como destinar recursos a informar a la ciudadanía de manera objetiva sobre el PTEOT: editando resúmenes didácticos sobre los aspectos esenciales de sus contenidos (conclusiones del diagnóstico y propuestas), y organizando encuentros para su discusión democrática y participativa. Todo lo contrario, por cierto, de la decisión tomada el pasado mes por el Cabildo, cuando aprobó gastar 700 mil euros no para eso sino en una campaña de publicidad de los trenes.

### III. Diagnóstico sobre el estado de la movilidad en el Área Metropolitana de Tenerife.

A continuación adjuntamos un estudio, sencillo pero válido, que ha sido elaborado de forma colectiva y participativa por las personas, asociaciones y organizaciones que componen el Foro de Movilidad del Área Metropolitana de Tenerife, a lo largo de varios meses de trabajo. Cuando afirmamos que se trata de un estudio sencillo, nos referimos a que se trata de un diagnóstico que no ha sido elaborado por técnicos que trabajen a las órdenes de una institución pública. Tampoco cuenta con complejas herramientas de medición y análisis, ni con avanzados sistemas informáticos. Sin embargo, aún constituyendo un trabajo artesano, este estudio cuenta con unos recursos, a nuestro entender, suficientemente válidos como para que sean tenidos en cuenta: la experiencia diaria de muchas personas que utilizan el transporte público, y la de otras

que trabajan como chóferes de guagua o taxi, que se enfrentan día a día a los problemas de la calle y que por ese motivo conocen bien cuáles son los inconvenientes que se les presentan, y cuáles podrían ser algunas de las vías para solucionarlos. También cuenta con la participación de técnicos y expertos que, de forma desinteresada, y por la importancia que le otorgan a este problema, deciden dedicarle horas para colaborar en su resolución; y con la de colectivos implicados en temas como la sostenibilidad, la justicia y la equidad; y sobre todo, cuenta con la participación de representantes vecinales que luchan para mejorar el estado de sus barrios.

En este documento, expondremos dos tipos de diagnósticos de la situación: uno *general*, sobre los problemas globales a los que se enfrentan nuestras vecinas y vecinos a la hora de desplazarse o de acceder a un recurso, y otro *particular*, que elaboraremos sumando las reivindicaciones individualizadas que hemos ido recopilando.

Con este trabajo, pretendemos:

- a) Ejercer nuestro derecho a participar en los asuntos que nos afectan y competen, exigiendo ser escuchados y tenidos en cuenta a la hora de elegir los planes y las actuaciones a ejecutar. Por esa misma razón, solicitamos la elaboración de un plan de movilidad participativo, y que se rechacen las alternativas que no hayan tenido en cuenta la opinión mayoritaria de la población que quiera opinar, a la que se le habrá informado previamente con suficiente diligencia.
- b) Apoyar unánimemente las reivindicaciones que, desde hace años, llevan haciendo muchas de las asociaciones y colectivos participantes en este foro, así como otras que consideremos justas, para que de esta forma, sean por fin escuchadas y acatadas.
- c) Elaborar colectivamente una alternativa para mejorar la movilidad en Tenerife, y que ésta sea la opción prioritaria para las administraciones responsables.

**Primera parte: Diagnóstico general. Estado de la movilidad en nuestros municipios.**

#### 1. Sobre la situación general del transporte público:

- Tendemos hacia una importante reducción de líneas socialmente necesarias, que en su día fueron reivindicadas por las asociaciones de vecinos y ayuntamientos sin cargo alguno –ya que las mismas eran subvencionadas por el Gobierno de Canarias y el Cabildo con un contrato programa que cubre las líneas de débil tráfico-. Ahora, algunas de estas líneas se consideran deficitarias y se están reduciendo o eliminando.
- Esta lógica responde a cuestiones de rentabilidad económica, puesto que se está considerando que el transporte público debe ser rentable, cuando no debería pensarse así: el transporte público es un bien básico, un derecho fundamental que debe asumir cualquier sociedad, intentando maximizar la eficiencia en su gestión, pero no a costa del servicio a la ciudadanía.
- La búsqueda de rentabilidad y la reducción de costes está viéndose reflejada en una apuesta por los servicios privados o los semipúblicos, como el tranvía o el tren, que alejan en cierta medida el control de un derecho fundamental como es la movilidad, por parte de las autoridades públicas, y lo pone en manos de los intereses privados, mucho más centrados en obtener beneficios que en asumir la prestación de un servicio dirigido a todo el mundo.
- Las administraciones públicas están efectuando cambios y tomando medidas, de cara a la implantación de los trenes, como si éstos estuvieran ya construidos. Hay que tener en cuenta que, ni cuentan con presupuesto, ni están aún aprobados, ni lo estarán (en el caso de que se iniciaran ya los trámites para su ejecución) hasta dentro de muchos años. En este sentido, las restricciones que ya hoy se le aplican a las mejoras de las guaguas, a la espera de que exista el tren, supondrán un grave perjuicio para la ciudadanía, porque no tendrán ningún tipo de alternativa de desplazamiento.
- Insistimos en que la planificación de la movilidad, la mejora de los servicios existentes, la ampliación, la reducción, y la incorporación de nuevos sistemas, debe ser consultada con la ciudadanía.
- Por otra parte, se sigue apostando fuertemente por la industria automovilística. La publicidad pagada por las grandes marcas de vehículos privados es agresiva, y está planificada detenidamente para convencer a toda la sociedad, de cualquier

edad, de que el coche es un símbolo de distinción social, sinónimo de libertad y éxito, y que cualquier otro medio de transporte está únicamente destinado al uso por parte de los excluidos sociales.

- Particularmente en Canarias, la apuesta decidida por la utilización del vehículo privado, fuente de ingresos económicos para la Administración Pública, se ve reflejada en la ampliación *ad infinitum* de carreteras colapsadas (que seguidamente se vuelven a colapsar), y la construcción de nuevas carreteras con las que hemos adquirido un ratio de suelo ocupado por vías de comunicación que **supera con creces** la media de los países más ricos del planeta. Sin embargo, estas nuevas vías, que a su vez sirven como excusa para ejecutar obras (y así adjudicar proyectos a grandes constructoras), se abandonan una vez construidas, convirtiéndose tras décadas de dejadez en campos de baches que sirven de excusa para acometer nuevas obras faraónicas ya que, en lugar de arreglarse, se amplían.

### 2. Sobre las guaguas:

- Por regla general, los servicios públicos de transporte resuelven mucho mejor los problemas de movilidad cuanto más cerca nos encontremos del centro (nos referimos, sobre todo, a las áreas más abastecidas de comercios, servicios y oficinas de la administración pública). Cuanto más nos alejamos hacia la periferia, los pueblos y barrios se encuentran menos abastecidos y con mayores dificultades de accesibilidad. Las nuevas inversiones se están efectuando, sobre todo, para mejorar todavía más las zonas que ya estaban antes mejor abastecidas, y sin embargo, se están abandonando las zonas que ya antes lo tenían complicado.
- Además, en los lugares en los que las líneas del tranvía y la guagua coinciden por tramos, se ha tendido a hacer desaparecer las guaguas, sin tener en cuenta que prestaban un servicio a barrios alejados de la nueva línea de transporte guiado, y que muchas de las personas que la utilizaban deberán caminar ahora muchos metros más que antes (con las dificultades que ello conlleva, sobre todo, para personas mayores y para personas discapacitadas).

- En todos nuestros pueblos y barrios, las guaguas cuentan con nulos o muy precarios sistemas de información, con mobiliario asociado inexistente, mal pensado (marquesinas con pantallas que cubren la visibilidad o que no tapan de la lluvia ni del frío, ausencia de iluminación nocturna, asientos escasos o inexistentes) y de muy difícil accesibilidad, sobre todo para las personas que sufren de algún tipo de discapacidad física o sensorial.
- Las paradas de guaguas suelen ubicarse en lugares alejados de los destinos, y no se ha planificado ningún tipo de acceso alternativo peatonal para las personas que deban apearse en plena autopista. Muchas personas esperan la guagua y se bajan en un apartadero sin ningún tipo de instalación habilitada; desde allí, tienen que caminar entre cascotes y restos de obras, sin aceras y sin ningún tipo de iluminación, hasta llegar a sus destinos (que normalmente, no estarán cerca de la autopista).
- Las obras de reparación de calles y de nuevas carreteras, siempre suelen tener en cuenta alternativas de paso para los coches privados. No ocurre así con las guaguas. Muchas veces, incluso se han llegado a deshabilitar paradas sin que el chófer de la guagua lo sepa, y se han visto obligados a parar algunos kilómetros más lejos del destino, en la siguiente parada.
- Las guaguas están prestando un servicio público, además de restar contaminación y emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera. La administración debería fomentar su uso otorgándole privilegios como la prioridad de paso a través de carriles exclusivos bus-taxi, que estén bien delimitados con sistemas disuasorios para que los coches no los invadan.
- Las personas que tienen a su cargo la responsabilidad en materia de transporte, o están encargadas de su planificación, deberían utilizar más a menudo el transporte público. No se puede elaborar un plan serio sin conocer los problemas reales de primera mano.
- Las paradas de las guaguas suelen carecer de la más elemental información. Esta situación es grave siempre, pero se hace especialmente difícil para las personas que deciden utilizar la guagua por primera vez, de forma general o en un

determinado lugar. Es preciso informar a toda la ciudadanía, y sobre todo a aquellas personas que se disponen a utilizar un servicio, de cosas tan fundamentales como si la parada está aún habilitada o se han suspendido las líneas que pasan por ella (muchas veces, ocurre que una persona espera un largo rato hasta comenzar a dudar de si pasarán guaguas o no por ahí), de cuáles serán las guaguas que pasarán por la parada (la mayoría de paradas carecen de paneles informativos, o los que tienen, están destruidos y no se leen), cada cuánto tiempo pasan, cuánto le falta para pasar a la guagua (los sistemas de aviso por sms, además de suponer un coste adicional, sólo están disponibles cuando la parada dispone de una marquesina, y cuando esta marquesina dispone de un número de parada –lo cual, no es demasiado frecuente–).

- Cualquier cambio o cualquier norma de uso debe también ser informado con la celeridad suficiente, con todos los medios disponibles, y con un lenguaje inteligible para todo el mundo – y nos referimos también, a deficientes visuales, que necesitarán que la información se transmita con señales auditivas o con mensajes en alfabeto braille en las paradas. La implantación de estos sistemas no debe resultar tan complicada, dado que en el tranvía es común escuchar mensajes sonoros que avisan continuamente de la normativa.
- La estrechez de las calles de muchos pueblos y barrios hacen recomendable la implantación de microbuses, que suplan a las grandes guaguas (que en muchos casos, van semivacías) y penetren en el interior con una mejor frecuencia.

### 3. Sobre el tranvía:

- En general, el tranvía está suponiendo un servicio útil para cubrir su recorrido. Sin embargo, a cada lado, a varios metros de distancia de la línea fija, su presencia está perjudicando a los barrios por la supresión de líneas de guaguas que se está asociando a su construcción y puesta en funcionamiento. Aunque el tranvía se suele utilizar con frecuencia, no debe suponer una merma para el mantenimiento de las líneas de guagua, aunque se puedan rediseñar sus recorridos si atraviesan un largo tramo confluyente.



- El tranvía debe ser reforzado por la presencia de guaguas, entre otras cosas, porque es mucho más sensible a cualquier imprevisto (cortes de luz, tormentas, etc.), como ya se pudo comprobar en fechas recientes.

#### 4. Sobre los caminos peatonales:

- En los pueblos y barrios del Área Metropolitana de Tenerife se observan muchas dificultades estructurales que deben sortear las personas que se desplazan caminando. Muchas son mayores, bebés transportados en carritos, o personas que padecen algún tipo de discapacidad, lo cual hace que no puedan caminar con facilidad, que deban ayudarse de dispositivos como sillas de ruedas, bastones o cochitos.
- Esta situación se complica aún más ante el estado de las aceras, que cuentan con problemas como:
  - En muchos casos, son tan estrechas que resulta imposible caminar por ellas en grupo. Pasear tranquilamente, manteniendo una conversación entre dos personas, resulta muchas veces imposible. Mucho peor lo tienen las personas discapacitadas, o las que portan carros de compra o cochitos de bebés.
  - Además de su estrechez, la escasez de aparcamientos (y en algunos casos también, la falta de civismo) hace que los coches aparquen sobre las aceras, estrechándolas aún más o impidiendo del todo el tránsito por ellas. Muchas veces, los peatones deben transitar por la calzada porque no caben por las aceras. En determinados barrios, la estrechez de las calles es tal que llegan a impedir el paso de coches voluminosos, como los que usan los bomberos o las ambulancias.
  - Además de todas estas dificultades, en muchas ocasiones los obstáculos son puestos por la propia administración pública, al ubicar señalizaciones verticales, farolas, jardineras y arbolado (cuyas raíces, al crecer, hacen tropezar a cualquier persona despistada) en las aceras, en lugar de hacerlo en la calzada.

- Otras veces, a algunas empresas de restauración se les autoriza a colocar mesas y sillas, además de publicidad, en aceras en las que no sobra espacio para caminar.
  - En muchas de las calles de nuestros barrios, las aceras están sucias y esta suciedad se convierte en otro desagradable obstáculo a sortear.
  - Se debe regular mucho más el cumplimiento de las normas de circulación, pues en muchas ocasiones, las motos invaden las aceras para adelantar durante los atascos.
  - En general, las aceras carecen de bordes rebajados que permitan el paso de sillas de ruedas o carros. En algunos casos, los rebajes están mal diseñados (no se corresponden con rebajes en la acera de enfrente, por ejemplo).
- Otro grave problema que atañe a los viandantes, es el conflicto coche-peatón. Se observa que:
    - Muchos pasos de peatones resultan inseguros por su ubicación, fuera de toda lógica.
    - Otros están mal señalizados u ocultos detrás de algún obstáculo (un coche aparcado, por ejemplo) y desde ellos no se puede saber con certeza si están pasando coches o se puede pasar, hasta que el peatón no se asoma hacia dentro de la calzada, con el peligro que supone que en ese momento esté pasando un vehículo a gran velocidad. En estos pasos de peatones, muy abundantes en nuestros municipios, el conductor tampoco sabe si hay gente esperando hasta que está sobre el cebreado.
    - El uso de semáforos fijos en ámbar, que siguen regulando el paso de peatones mediante la iluminación del muñeco parado o andando, supone un grave peligro para los peatones, puesto que los coches no pueden saber cuándo deben pasar o cuándo parar.
    - Se reclama un mayor respeto cívico y mayor vigilancia en el respeto a la prioridad de paso de los peatones, aunque los pasos no estén regulados por semáforos.
    - Algunas asociaciones de vecinos llevan algunos años pidiendo pasos de peatones al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, sin haber obtenido respuesta.

- o Muchos semáforos están pensados para no favorecer demasiadas retenciones de tráfico, a costa de la paciencia de los peatones, eternizando la espera de las personas y otorgándoles escasos segundos para cruzar la calzada.
- Que las personas decidan caminar, en lugar de utilizar el coche, además de suponer un ejercicio saludable para quien lo practica, se convierte en una ventaja para los barrios, que ven disminuir sus densidades de tráfico. Sin embargo, para favorecerlo, se deben corregir todas estas deficiencias, presentes en nuestros municipios. Además de ellas, se podrían implementar sistemas que mejoraran la calidad urbana y la comodidad de las personas. Citamos algunos:
  - o Ubicación de urinarios públicos. Algunos de nuestros barrios cuentan con urinarios que se construyeron y nunca se llegaron a abrir al público, por falta de presupuesto para su mantenimiento.
  - o Chorro de agua potable para beber y refrescarse, sobre todo los menores y la gente mayor (propensa a la deshidratación).
  - o Bancos y mobiliario adecuado para descansar.
- La antigua red de caminos peatonales, operativa durante siglos en los que la mayor parte de la población los transitaba, eligiendo los pasos adecuados, de mejor pendiente, más seguros y que, por lo tanto, está concebida para mayor comodidad de desplazamiento, deben ser rescatados, habilitando alternativas de tránsito para las personas que deciden desplazarse a pie.

### 5. Sobre las bicicletas:

- Es necesario apostar por otros modelos de transporte mucho más sostenible, como la bicicleta. Sin embargo, para ello hace falta habilitar carriles-bici muchos más seguros, aparcamientos, y no dificultar su uso con restricciones como las que les imponen las guaguas no preparadas para transportarlas en los trayectos de remonta.
- Somos conscientes de la dificultad que ofrece nuestra orografía para el desplazamiento en bicicleta, pero reconocemos que en la ciudad de La Laguna, o

en las zonas costeras de la mayoría de los municipios, se pueden implantar carriles-bici.

- Concretamente, el municipio de Santa Cruz cuenta con un plan ya redactado, fruto de un estudio técnico multidisciplinar, financiado por el Cabildo Insular de Tenerife, que exigimos se lleve a cabo.
- El trayecto entre Santa Cruz y La Laguna se puede cubrir perfectamente aprovechando el tranvía para subir las bicicletas, así como habilitando espacios en las guaguas para colocarlas. De esta manera, las subidas se pueden hacer en otro medio de transporte, y se puede utilizar la bici para cubrir los trayectos en horizontal o las bajadas. Para ello, es necesario realizar una red transversal de carriles bici, y habilitar sistemas para que muchas más bicicletas puedan acceder a los medios de transporte.

### 6. Sobre las necesidades especiales de la población discapacitada:

- Se calcula que el problema de la discapacidad afecta en la actualidad, al menos, a un 25 por ciento de la población. Se trata de un problema que debe suponer una preocupación general, puesto que nadie está exento de padecer en su vida de algún tipo de discapacidad. El acondicionamiento de las infraestructuras y la disponibilidad de instrumentos y mobiliario adaptado constituye un objetivo básico para alcanzar un Estado del Bienestar. Sin embargo, en el Área Metropolitana (y en el conjunto de Tenerife), se presentan gravísimas carencias.
- La Ley de Accesibilidad, aprobada en el año 1995, que daba plazos de aplicación para la adaptación de infraestructuras, ha sido incumplida en su totalidad.
- La inmensa mayoría de los ayuntamientos no tienen adaptadas las ordenanzas a las normativas europeas en materia de accesibilidad.
- Los edificios públicos, sobre todo los antiguos, aunque lamentablemente también muchos de los nuevos (por ejemplo, el edificio de Usos Múltiples II, en Santa Cruz), son totalmente inaccesibles. También lo son muchos de los edificios culturales, como el recién restaurado Teatro Leal de La Laguna.
- Hay muchas rampas que se hacen al nivel de las escaleras, sin dejar más vuelo, y quedan con tanta pendiente que es imposible transitar por ellas.

- A pesar de que los Parques Nacionales del Estado español se están dotando de bastantes zonas de esparcimiento accesibles, en Canarias ninguno cuenta con accesibilidad.
- Con el Plan E no se hizo ninguna obra para mejorar la accesibilidad, y las que se hicieron no contaron con este criterio.
- Las rampas en las calles presentan pendientes muy exageradas, y se hace imposible transitar por ellas.
- Las barreras estructurales de las aceras comentadas anteriormente, se encuentran, además, en la pavimentación elegida, y en muchas ocasiones, en la mala ubicación de los rebajes, alejados de los pasos de peatones o que no se corresponden con rebajes en la acera de enfrente.
- Muchos de los rebajes existentes están mal hechos. Los rebajes deberían hacerse en la misma acera, aplanándola a la altura del asfalto de la carretera, y no añadiendo una pequeña rampa como se suele hacer, por la que muchas sillas de ruedas no pueden subir con facilidad.
- Los vehículos de transporte público cuentan con gravísimas carencias:
  - Hay un número insuficiente de guaguas adaptadas.
  - Las nuevas guaguas que está adquiriendo el Cabildo de Tenerife no sólo no están adaptadas, sino que además cuentan con escalones interiores.
  - Las pocas guaguas existentes no cubren las rutas intermunicipales, por lo que se resta autonomía a las personas que deban o deseen visitar otros municipios.
  - Muchas de las guaguas adaptadas carecen de rampas, por lo que se hace imposible acceder a ellas, y las personas discapacitadas deben dejar pasar el vehículo a la espera de que llegue uno dotado de rampas (y que funcionen).
  - En efecto, las rampas se averían con facilidad (debido, en parte, a las obras en las carreteras), Los servicios técnicos dan por bueno el estado del vehículo aún teniendo la rampa rota, por lo que el problema no se resuelve.
  - El diseño de las paradas de guaguas no permiten en muchos casos que las guaguas puedan abrir las rampas.

- Los conductores de TITSA no pueden salir de su cabina a ayudar a la gente, aún cuando su rampa esté rota o no se pueda abrir porque la parada no lo permite.
- Los símbolos de accesibilidad no significan que la guagua o la infraestructura sea para discapacitados, sino que es accesible, y por lo tanto no excluyente. Por eso no se debe utilizar el símbolo sólo porque en ese edificio, mobiliario o medio de transporte, haya algo que pueda estar destinado a personas con discapacidad, cosa que suele pasar con frecuencia.
- En La Laguna, se ha puesto el número de la matrícula de los coches de discapacitados en los lugares asignados para ellos. Hace falta que se habiliten aparcamientos para coches que no sean únicamente los de esas personas, pero que sean discapacitadas y quieran o deban aparcar.

### 7. Sobre los taxis:

- En Santa Cruz, hay un grave exceso de licencias de taxi concedidas, y es necesario reducirlas.
- También son necesarias más subvenciones públicas para el mantenimiento y la mejora de los servicios.
- Se ha reivindicado un sistema de carriles bus-taxi, imprescindible para prestar un servicio público de calidad, sin tener que someterse a los atascos de los vehículos privados.

### 8. Trenes:

- La ejecución de trenes en Canarias resulta una alternativa demasiado cara y difícil de realizar, que debería estar condicionada a la mejora previa y decidida del sistema actual de transporte público, basado en las guaguas, y al análisis de su viabilidad tras esta mejora. Consideramos que hasta que no se ejecuten las obras necesarias (mejoras de los accesos a las marquesinas, creación de marquesinas acondicionadas, sistemas de comunicación sobre horarios y frecuencias en cualquier marquesina, aumento de líneas y frecuencias, carriles

exclusivos, etcétera), tal y como se hizo sin problemas para el tranvía, no se puede decidir ejecutar una obra que causará tanto daño al territorio y a las arcas públicas.

- En todo caso, la fuerte inversión económica y medioambiental que requiere un tren, requeriría una planificación conjunta con las guaguas, para ofrecer una alternativa real al uso del coche, y la paralización real de todos los proyectos de infraestructuras viarias existentes. Cualquier otra opción no restará atractivo a la movilidad en vehículo privado.
- En una isla como Tenerife, donde el paisaje es un recurso decisivo para uno de los motores más importantes de nuestra economía, el turismo, el transporte de personas no debería hacerse bajo túneles, puesto que el recorrido se convertiría en un mero trámite, y no se podrían contemplar los recursos culturales y naturales (destacando los florísticos y geológicos) valiosos y diferenciados que distinguen a Canarias.
- Tenerife ya cuenta con demasiadas infraestructuras viarias. La ejecución de una nueva obra supone una fractura inadmisibile para un territorio tan pequeño y tan fragmentado. Por ese motivo, cualquier nueva alternativa de transporte debería pasar sobre las infraestructuras ya existentes. En el caso del tren, se debería aprovechar, en todo caso, la mediana de la autopista. Aunque sabemos que es complicado, no dudamos de que la misma capacidad técnica que se emplea para planear la ejecución de obras de tanta complejidad como los trenes propuestos, podría encontrar soluciones para utilizar una mediana de autopista que, en algunos tramos, dispone de tres carriles por cada sentido.
- Las infraestructuras ferroviarias previstas para Canarias consisten en la construcción de trenes de Velocidad Alta, una de las infraestructuras con mayores posibilidades de financiación estatal según el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, en el que se contempla una estimación económica de las actuaciones 2005–2020, de 83.450 millones de euros para transporte por ferrocarril, modalidad “Altas prestaciones”. En su conjunto, se prevé que las inversiones destinadas a ferrocarriles serán de un 48 por 100 del total previsto tanto para financiación presupuestaria (un 81,4 por 100 de la inversión), como no presupuestaria.

- Basados en estas posibilidades de obtención de recursos, los Cabildos de Tenerife y Gran Canaria plantean la urgente necesidad de disponer en las dos islas de sistemas ferroviarios de alta velocidad, y hablan de una deuda histórica pendiente del Estado español para con esta Comunidad Autónoma.
- El PEIT reconoce que el modelo tendencial basado en “Estimular la competitividad de la economía a través básicamente de los sectores de la **construcción y el transporte**” es totalmente incompatible con los objetivos de sostenibilidad y accesibilidad social del propio Plan. Y aún así, el Gobierno de Canarias apuesta por este modelo, y más aún aprovechando los fondos disponibles para seguir apostando por grandes infraestructuras que sostienen las economías de los pocos grandes empresarios canarios, y que generan mucho menos empleo del que se podría articular con inversiones en proyectos más modestos, necesarios socialmente, y mucho más exigentes en mano de obra.
- Al tratarse de trenes de velocidad alta, hay que adquirir máquinas por un valor muy elevado, y la mejora del actual sistema de transporte público basado en las guaguas, supondría una inversión mucho menor en **términos económicos** y mucho mayor en términos de utilidad pública. Por supuesto, una obra de este calibre siempre cuenta con un incremento presupuestario no contemplado en el proyecto inicial, que se va sumando a lo largo del periodo de ejecución. Resulta paradójico que una obra como la del Tren del Sur, por ejemplo, en el año 2000 su presupuesto ascendía a 534 millones de euros; ahora, en el 2009, asciende ya a más 1.700 millones de euros. Y la obra todavía no ha sido iniciada.
- Por otra parte, desde el **punto de vista ambiental** la ejecución del tren supondrá la creación de una nueva fractura en el territorio (la amplitud de la sección transversal supera los 20 metros), además de una nueva fragmentación de hábitats, molestias por ruidos y vibraciones a numerosas especies animales y vegetales, además de la destrucción de paisajes singulares como el barranco de Herques (Monumento Natural y LIC) y la Montaña de Guaza (Monumento Natural), así como la afección indirecta a otros lugares emblemáticos. El Plan del Tren no se ha sometido a Evaluación Ambiental Estratégica, como es preceptivo.
- Para la ejecución de este Plan no se ha tenido en cuenta seriamente ninguna **alternativa**. La apuesta por la mejora del transporte público en guagua, dentro del Plan, está repleta de argumentos falsos y demagógicos. Existen muchísimas

alternativas muy viables, que deben pasar por una apuesta decidida de mejora del sistema actual de guaguas, muchas de ellas sugeridas por los colectivos de chóferes de guaguas, que son voces autorizadas por su amplia experiencia: mejora de líneas y frecuencias, cobertura con guaguas pequeñas a los barrios más alejados, ejecución de infraestructuras asociadas (marquesinas, sistemas de aviso e información de líneas y llegadas), mejora de la adaptabilidad de las guaguas a las demandas de las personas con discapacidad, etc., carriles VAO, bus-taxi (reversibles o permanentes), y un largo etcétera.

- Sin embargo, las **posibilidades técnicas de funcionamiento** de una máquina tan cara, de alta velocidad, se ven reducidas drásticamente en islas en las que, además de su escasa extensión e irregular orografía, los núcleos de población están diseminados por todo el territorio. En los primeros kilómetros del tren del sur, desde Santa Cruz hasta Candelaria, la máquina sólo podría alcanzar los 100 km/h. El resto del tiempo se lo ocuparía acelerando hasta alcanzar la velocidad punta y desacelerando seguidamente para preparar la frenada algunos kilómetros antes de llegar a la parada de San Isidro. Esta reducción y aceleración constante, además, generará grandes problemas de abastecimiento energético y de mantenimiento.
- Como hay que justificar la inversión en un tren de alta velocidad, el Cabildo de Tenerife ha tenido que **inventar artimañas técnicas** que permitan “disimular” su inadecuación a este territorio. Desde un **punto de vista social**, este tren no va a suponer ninguna ventaja ni mejora de la accesibilidad, puesto que, debido a que se trata de un tren de alta velocidad y es necesario salvar todo el trayecto en el menor tiempo posible, el tren del Sur sólo dispondrá de **siete paradas** a lo largo de todo su recorrido (el proyecto original contemplaba 10, pero se eliminaron las de Güímar, Fasnia y El Porís de Abona), lo que evitará que tenga que frenar y así reducir su velocidad de cruce aún más. El actual proyecto sólo dispone de paradas en Santa Cruz (estación), Acorán, Candelaria (totalmente segregada del núcleo urbano), San Isidro, Aeropuerto Reina Sofía, Los Cristianos y Las Américas. Esta situación dejará en clara desventaja y más aislados si cabe a todos los municipios y núcleos urbanos del sureste y sur de Tenerife (Arafo, Güímar, con la extensión y número de habitantes que posee, Fasnia, Arico y San Miguel), que no dispondrán de paradas ni para utilizar el tren, ni para incentivar su economía local.

- Porque realmente, **desde un punto de vista socioeconómico**, el Tren del Sur pretende impulsar aún más el modelo territorial basado en la **polarización de los usos del suelo**: municipios-dormitorio, desarrollo desaforado del Sur de Tenerife, impulso a la construcción y el crecimiento de la franja oeste (aún poco masificada, pero con grandes previsiones de crecimiento asociado al turismo y al puerto de Fonsalía), puerto de Granadilla, etc. En el propio Plan Territorial Especial del Tren del Sur, en su Memoria de Ordenación, recoge las previsiones de crecimiento del Sur y Suroeste basadas en estos dos nuevos puertos.
- La gestión del tren, su ejecución y su control, pasará a **manos semi-privadas**. El accionariado está en manos de la empresa Tenemetro, de Caja Canarias y del Cabildo de Tenerife, y será la empresa privada la que obtendrá la concesión para su explotación. Con ello, el Cabildo pretende eliminar los costes que le supone el mantener un servicio público tan importante como es el transporte, garantía del acceso equitativo y justo a los recursos. Esta política está enmarcada en un plan mucho más amplio que está actualmente iniciándose, y que consiste básicamente en **“quitar responsabilidades de encima”**. A partir de ahora, se está obligando a los ayuntamientos a financiar el 73 por 100 del gasto corriente y el 100 por ciento de la inversión para mejoras de los servicios de guagua urbana (con lo que ello supone para municipios pequeños como Arico o Fasnia, por ejemplo), entre toda una serie de obligaciones que deben cumplir, además de los crecientes recortes en líneas y frecuencias que estamos padeciendo por toda la Isla, especialmente en zonas que coinciden en parte de su recorrido con alguna de las líneas del tranvía. Estos nuevos sistemas están pensados para cuando el nuevo servicio de transporte interurbano en tren esté en funcionamiento. Claro que este nuevo sistema, en caso de implantarse, tardará alrededor de una década, si no más, en inaugurarse, mientras que el transporte público en guagua se está precarizando adrede desde el día de hoy, con lo que ello supone de perjuicio para sus usuarios.
- El proyecto de los trenes se ha llevado a cabo **sin ningún tipo de debate social**. El TSJC, atendiendo a una denuncia presentada por el movimiento ecologista, suspendió (lo que promovió la anulación) la primera aprobación del Plan del Tren del Sur, por haberse aprobado definitivamente el plan evitando el trámite de información pública y de audiencia a las Corporaciones. Esta suspensión es un símbolo de lo que ha sido la planificación del transporte y la movilidad en

Canarias, en la que la opinión de la ciudadanía no ha contado hasta ahora en absoluto.

- Ésta, como cualquier otra alternativa que se plantee, debe pasar inexorablemente por la consulta pública real, de la que ha de salir un verdadero **Plan de Movilidad Insular** que debe contemplar, no sólo la movilidad apoyada en diferentes sistemas de transporte público y privado, sino también la red de caminos peatonales, el uso de sistemas alternativos como las bicicletas, y un replanteamiento de los modelos de ordenación territorial.

#### 9. Otros sistemas de movilidad:

- Ya existen sistemas de movilidad alternativos, y cada día se inventan y salen al mercado muchas más ofertas de vehículos y accesorios muy interesantes, viables y mucho más ecológicos que los sistemas que conocemos.
- Algunos de los productos existentes son:
  - Coches de aire comprimido. Estos coches tienen una autonomía mayor que los de baterías eléctricas.
  - Vehículos solares.
  - Vehículos pequeños, de alquiler, para circular por las ciudades.
  - Bicicletas y triciclos con batería eléctrica, que ayuda en las subidas y se recarga con el pedaleo. Muchas de ellas se pueden cerrar. Algunas disponen de maletero.
  - Amplísima gama de bicicletas alternativas, muchas de ellas adecuadas para el uso por parte de personas mayores, o con dificultades de movilidad.
  - Motos eléctricas de dos, tres y cuatro ruedas.
  - Microbuses.
  - Gran oferta de guaguas alternativas. Muchas de ellas, con las mismas ventajas que ofrece un tren (eléctricas, con catenaria, carril exclusivo, similar diseño exterior e interior, etc.), pero que pueden aprovechar las autopistas ya existentes.

- Sin embargo, cobra especial relevancia el tratamiento urbanístico de las ciudades, la configuración de la Isla y la disposición de los recursos que las personas necesitamos para vivir: cada día, se aprueba la construcción de nuevas urbanizaciones de viviendas aisladas de los centros de trabajo, de ocio, de comercio, y para los que se hace imprescindible el uso del coche puesto que la densidad de su población, o la rigidez administrativa o falta de voluntad política, no los dota de un sistema de transporte público eficiente. En el área metropolitana, como ejemplos flagrantes, y sólo por citar algunos, tenemos ejemplos tan recientes como Jardín de las Hespérides, Acorán y otras que se siguen proyectando.

#### 10. Varios:

- Se debe realizar un Plan de Movilidad realmente participativo, como figura en la exposición inicial de este estudio.
- Para ello, esperamos que, en lugar de crear un nuevo Foro, los representantes públicos cuenten con el que ya existe, que se está ampliando día a día, y cuya dinámica de funcionamiento ha sido acordada de forma horizontal, sin imposiciones ni jerarquías, de forma totalmente plural y democrática.

#### Segunda parte: Diagnóstico de algunos problemas particulares en los municipios del Área Metropolitana.

- Línea 136: Reposición de la línea, con los mismos tiempos anteriores, cambiando el recorrido para que no solape el del tranvía (“Intercambiador – Tres de Mayo – Benito Pérez Armas – Humilladero”, o bien “Intercambiador – Tres de Mayo – Los Gladiolos – Alcalde Mandillo Tejera – Humilladero”).
- Línea 013: Reposición de la línea, con el mismo recorrido y tiempo que tenía en el pasado, o bien, alternativa con otras líneas que suplan el déficit creado por la antigua línea 013, con la 055 ó 056.
- Líneas 055 – 056: Que una de ellas, al bajar de La Laguna, entrara hasta La Gallega, baje por la Avenida de Los Majuelos, y que la otra baje por la Avenida

de Las Hespérides, y viceversa con el mismo recorrido. Que no terminen su recorrido en Barranco Grande sino en la rotonda del tranvía (San José Obrero), en Taco.

- Línea 018: Que en su recorrido se desvíe en Tíncer, hasta la rotonda del Centro Comercial Concorde, y coja nuevamente el enlace de la autovía hasta La Laguna, sin alterar ninguna de las paradas.
- Línea 017: Que baje hasta Tíncer, y vuelva a seguir el mismo recorrido que tiene planteado.
- Línea de nueva creación: Que una los barrios de El Draguillo y El Rosario, para aumentar una red de transporte que conecte con Santa Cruz y La Laguna.
- Línea 135: Que se reduzca la frecuencia.
- Línea 145 (recorrido Tablero-Gallega y rotonda del Centro Comercial Concorde, que al subir a La Gallega, llegue hasta el final de la Avenida, para dar servicio al barrio del Pilarito, y vuelva con el mismo recorrido planteado, y que llegue hasta la parada del tranvía en la Calle San José Obrero, y regrese con el mismo recorrido habitual, manteniendo el servicio los domingos y festivos por necesidad de los usuarios.
- Línea 232: Reducir las frecuencias y ampliar el servicio nocturno.
- Línea de nueva creación: Establecer una guagua directa, desde el intercambiador, la autopista Santa Cruz – La Laguna, pasando por el Hospital, hasta El Cardonal.
- Línea 234–235: Que baje por Cuevas Blancas, por dentro de Los Alisios, hasta Añaza, y viceversa por el mismo recorrido.
- Línea 236: Que suba por Tres de Mayo, hasta la piscina municipal, la autopista y Añaza.
- Línea 237: Que baje la frecuencia de tiempo los días entre semana, que están entre 35-40 minutos, para que pase cada 15 minutos y que aumenten los

servicios los sábados, domingos y festivos, ya que son muy escasos y no hay más alternativas de guaguas para poder salir del barrio.

- Línea 239: Que bajen los tiempos y se mantengan los servicios los sábados, domingos y festivos.
- Línea de nueva creación: que enlace los distintos barrios del Suroeste, aprobada en su día por el Tagoror de ese Distrito (para más información, contactar con la Oficina del Distrito Suroeste).
- Estudiar un mayor servicio de transporte que llegue hasta Llano Blanco, por la Carretera General del Sur.
- Nueva línea desde Tabaiba, Radazul, Añaza, TF-2, Carretera Llano del Moro hasta La Esperanza.
- Solución al problema de la falta de taxis adaptados los fines de semana.
- Obras de la Rotonda del Humilladero, debido a la cantidad de accidentes que ocurren en ese punto.
- Establecimiento de una línea de transporte que enlace el casco de La Esperanza con la costa de Radazul, Tabaiba y con conexiones de líneas ya existentes con Santa Cruz y La Laguna. Las Asociaciones de Vecinos de la zona han planteado esta petición de forma reiterada, especificando el trayecto, y pidiendo un vehículo de 20-25 plazas adaptado para personas discapacitadas.
- Siguiendo con el municipio de El Rosario: Conexión de las líneas de paso actuales con las de nueva creación, para potenciarlas más y aprovechar los recursos ya existentes.
  - Combinación de estas líneas con una mínima modificación del recorrido de las 138 y 139 actuales para que cubra, cada 30 minutos, Tabaiba y Radazul.
  - Línea 135: las tres expediciones que existen hacia el barrio de Machado de las 6:15, 14:15 y 19:15 deben ser reforzadas por la prolongación de la línea 013, intercambiando entre estas horas una expedición más.

- Línea 013: en todas las expediciones que actualmente realiza en las que coincidan con la 138 y 139 actuales, se debería prolongar este recurso hasta Radazul – Tabaiba Alta, dando entre estos recursos una frecuencia máxima de paso de 30 minutos.
- Línea 239 Santa Cruz – Llano del Moro.
- Línea 060 La Laguna – Los Baldíos – Llano del Moro – Aldeas Infantiles.
- Solicitud de que, estando en uso la línea 126 de Arafo a Guajara, efectúe una parada en Tabaiba y Radazul, para disponer de un servicio directo hacia la zona universitaria.
- Solicitud de mejora del servicio los fines de semana, sobre todo en horario nocturno.
- Reposición de la parada de guagua en las Ramblas de Santa Cruz, a la altura de la Farmacia Quesada, tal y como estaba en su día y, por otro lado, la línea 902, con salidas alternas como antes de la puesta en marcha del tranvía, y que quede una de ellas tal y como está, y la otra, que pase por la Rambla, parando en la Farmacia Quesada, Puente Zurita y demás paradas que proceda, y que ambas pasen por Cueva Roja, para terminar en Los Campitos, utilizando, si es necesario, guaguas más pequeñas y estrechas.
- Que se reduzca considerablemente el precio del transporte urbano, tanto del tranvía como de la guagua, y que se calcule en función del recorrido.
- Que el tiempo para disfrutar de la gratuidad del transbordo se amplíe a dos horas, y también a transbordos en tranvía.
- La línea 901 sufre un abandono manifiesto, a pesar de su importancia en el verano, con muy poca frecuencia de paso y un número de guaguas insuficiente, provocando en la parada de la playa un verdadero conflicto entre el personal de TTSA y los que quieren subir a la guagua, provocando la indignación de estos últimos.

**POR TODO ELLO, EL FORO DE MOVILIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE**

**SOLICITA**

**Que se tenga por presentado este escrito y se sirva admitirlo en fecha y forma.**

**Asimismo solicitamos que se nos tenga como parte personada en todos los procedimientos administrativos a los que el presente escrito dé lugar y se nos envíe toda la información que se genere.**


En Santa Cruz de Tenerife, a 14 de mayo de 2010

Fdo. Juan Jesús González Afonso


**CABILDO INSULAR DE TENERIFE**



## AYUNTAMIENTO DE TEGUESTE



**CABILDO INSULAR DE TENERIFE**  
REGISTRO DE ENTRADA  
18 MAY 2010  
Nº 63285



**Ayuntamiento de la Villa de Tegueste**

**AYUNTAMIENTO DE TEGUESTE**  
Registro de SALIDA  
Num.Nro: 2010-0002561  
Fecha: 17-05-2010

**S/ref:** Transportes: PCA/ppaz  
**N/ref:** OFT (CEXP 2010-236)  
**Asunto:** remitiendo informe


**Nombre.** Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.  
**Servicio.** Servicio Administrativo de Transportes. Área de Movilidad.  
**Dirección.** Plaza de España, nº 1. SANTA CRUZ DE TENERIFE.

En relación con el escrito remitido por Uds. el día 11 de marzo de 2010 (registro de entrada 2010-1583) relativo solicitud de informe sobre el Documento de Avance e Informe de sostenibilidad Ambiental del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife, adjunto se remite copia del informe emitido por la Oficina Técnica Municipal al respecto el día 13 de mayo de 2010.



EL ALCALDE PRESIDENTE  
Fdo.: José Manuel Molina Hernández.

Plaza San Marcos, 1. 38280 Tegueste. Tfno.: 922 316 100. Fax: 922 540 903.  
www.teguste.org. e-mail: ayuntamiento@teguste.org



**OFICINA TÉCNICA MUNICIPAL**  
**INFORME:**

La Oficina Técnica, en relación con la Notificación del Área de Movilidad y Seguridad, Servicio Administrativo de Transporte ( Cabildo Insular de Tenerife ), con R.E. nº 2010-001583, de fecha 11 de Marzo de 2010 por la que se somete a consulta el Avance e Informe de Sostenibilidad Ambiental del PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE ( PTEOTT ) (Nº EXP 2010-000236), tiene a bien informar:

**Primero.-** Que examinada la información recogida en el Avance del PTEOTT, tanto en memoria como en la documentación grafica que ha servido de base para la elaboración del documento sometido a consulta, es coincidente con la obrante en esta Oficina técnica y recogida en la memoria y planos de información del vigente Plan General de Ordenación del T.M. de Tegueste, Adaptación Básica.

- Histórico de Población Total ( 2000-2008 )
- Reparto de Población por núcleos.
- Datos totales de población activa.
- Reparto de la población activa por sectores.
- Dotación de Centros Sanitarios.
- Cantidad Alumnado adscrito a centros educativos.
- Cantidad de Actividades de Restauración.

**Segundo.-** Se coincide con las conclusiones que se establecen en el documento en considerar como más oportuno la Combinación Alternativa-Escenario denominada TRES-MP, dentro de las cuatro alternativas valoradas, por aunar

**A.-** Políticas sobre Transporte Privado( PTP ), que favorecen al transporte publico.

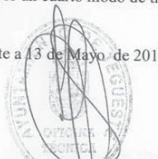
- Anticipación en el seguimiento de la demanda
- Políticas de Aparcamiento
- Controles de velocidad
- Imputación de situaciones externas.
- Creación de nueva cultura.

**B.-** Políticas de Moderación de la Movilidad ( PMM ), que reduzcan las opciones motorizadas, en consideración de la Población y sus centros de atracción principales.

- Centros Trabajo
- Centros de Educación
- Centros Sanitarios, Comercio y Ocio.

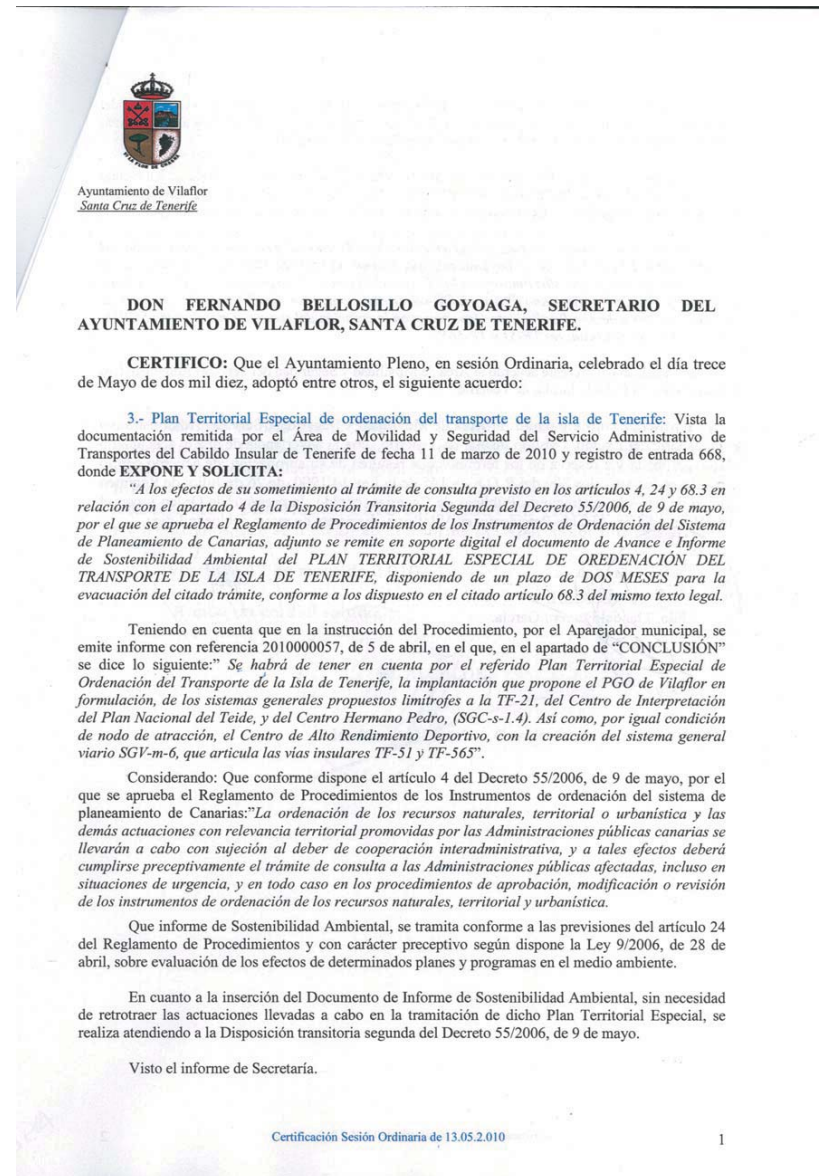
**C.-** Red de Guaguas de configuración " Clasificada " en sus infraestructuras e instalaciones que mejora la competitividad de dicho servicio y una cobertura " Concentrada ", sustituyendo su oferta por un cuarto modo de transporte.

Tegueste a 13 de Mayo de 2010



**La Oficina Técnica Municipal**  
**D. Carlos González González**

AYUNTAMIENTO DE VILAFLOR



Los Señores miembros asistentes, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 82.3 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, acuerdan por Unanimidad:

Informar con carácter favorable documento de Avance e Informe de Sostenibilidad Ambiental del PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE, condicionado a los extremos que se indican en el Informe del Aparejador municipal:

*“Se habrá de tener en cuenta por el referido Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife, la implantación que propone el PGO de Vilaflor en formulación, de los sistemas generales propuestos limítrofes a la TF-21, del Centro de Interpretación del Plan Nacional del Teide, y del Centro Hermano Pedro, (SGC-s-1.4). Así como, por igual condición de nodo de atracción, el Centro de Alto Rendimiento Deportivo, con la creación del sistema general viario SGV-m-6, que articula las vías insulares TF-51 y TF-565”.*

Dar traslado del presente acuerdo al Área de Movilidad y Seguridad del Servicio Administrativo de Transportes del Cabildo Insular de Tenerife.

Y para que conste y remitir al Área de Movilidad y Seguridad, Servicio Administrativo de Transporte del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, con la advertencia de que el acta aún no ha sido aprobada y a reserva de los términos que resulten de su aprobación, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 206 del R.O.F., y 145 de la Ley 14/1990, de 26 de Julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, expido la presente de Orden y con el Visto Bueno del Sr. Alcalde-Presidente, en Vilaflor a diecisiete de mayo de dos mil diez.

AYUNTAMIENTO DE  
TENERIFE  
V.º B.º  
EL ALCALDE  
Fdo. Manuel Fumero García.



D. CARLOS BERNAL LIMIÑANA

8. 102  
25 MAY 2010  
66350  
AL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE

ALEGACIONES AL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE E INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, SOMETIDO A EXPOSICIÓN AL PÚBLICO (BOC 060 - 25/03/2010)

Don CARLOS BERNAL LIMIÑANA,

actuando en nombre y derecho propio, en condición de ciudadano, y en virtud de los derechos reconocidos en el ordenamiento jurídico en vigor; comparezco ante el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, e interpongo, en tiempo y forma, las siguientes:

## A L E G A C I O N E S

P R E V I A.- INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO, CADUCIDAD DEL PTEOTT y CONSIDERACIONES PREVIAS.-

Consta en el expediente administrativo que según acuerdo del Consejo de Gobierno Insular, adoptado en sesión ordinaria de fecha 10 de marzo de 2008, se aprobó el expediente de adjudicación del PTEOTT, con un gasto plurianual por importe total de 855.000,00 euros, conforme a las siguientes anualidades: año 2008...311.000 y año 2009...544.000; así como que en fecha 31 de marzo de 2008 se suscribió el contrato de adjudicación, con la UTE TRAZAS INGENIERÍA S.L. - CONSULTANS, S.A.U. - CONTROL Y GESTIÓN S.L., cuya estipulación tercera expone que <<el plazo para la realización del desarrollo y entrega de la documentación es de dieciocho (18) MESES a partir de la fecha de formalización del presente documento, sin que se cuenten periodos de información pública ni participación ciudadana>>; y cuya estipulación sexta añade <<la empresa adjudicataria se compromete al cumplimiento de este contrato.>>.

Tal es así, que consta en el propio expediente, sometido a exposición al público, el tenor literal del siguiente Cronograma de Tramitación:

<<El plazo fijado para la realización de los trabajos objeto de este Contrato será de dieciocho (18) meses, previéndose los siguientes plazos parciales efectivos, para cada una de las fases:

- **FASE 0: 2 meses**, a partir de la firma del Contrato, para la entrega de ... (Documento de preavance) que incluye los estudios previos, que formarán parte del Avance del PTEOTT, y la redacción de la documentación requerida en el art. 26.1 del Decreto 55/2006 para que el órgano ambiental se pronuncie sobre el Documento de Referencia para la elaboración posterior del "Informe de Sostenibilidad Ambiental". Esta entrega incluirá, asimismo, una Propuesta del Documento de Referencia.
- **FASE A:** Se divide en dos fases. Subfase A1, **3 meses**, contados a partir de la entrega del preavance, donde se pretende obtener el

resultado de los trabajos de campo realizados y subfase A2, **8 meses**, contados a partir de la entrega del Documento de Preavance y Propuesta de Documento de Referencia, para la entrega del Documento de "Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife" e "Informe de Sostenibilidad Ambiental", conforme a lo dispuesto en la Ley 9/2006, de 28 de abril, a fin de someter ambos documentos a participación ciudadana.

- **FASE B: 6 meses**, contados a partir de la entrega, por parte del Cabildo al equipo redactor de las sugerencias presentadas a la finalización del período de participación ciudadana, para la entrega del "Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte en la Isla de Tenerife a fin de proceder a la aprobación inicial e información pública del mismo y propuesta de "Memoria Ambiental del PTEOTT",...Si del resultado del proceso de tramitación se apreciara la necesidad de realizar rectificaciones o modificaciones a los citados documentos que permitan la continuación del expediente, el consultor dispondrá de **20 días**, para proceder a la subsanación de las deficiencias advertidas a fin de proceder a la Aprobación inicial e Información Pública del PTEOTT.
- **FASE C: Una vez aprobado inicialmente, 2 meses**,... para la entrega del documento que recoja las modificaciones oportunas... como consecuencia de los informes sectoriales y para atender, en su caso, a las observaciones habidas durante el proceso de información, con el objeto de someterlo a aprobación definitiva... el consultor dispondrá de **15 días**... para proceder a la subsanación de deficiencias advertidas>>.

A la vista de lo expuesto, se observa que el documento de Avance e Informe de Sostenibilidad Ambiental que ahora se exponen al público, se han presentado habiéndose incumplido los plazos máximos de realización y entrega estipulados al efecto (2 + 3 + 8 = 13 meses); incluso, a fecha de la presente exposición al público, se encuentra sobradamente incumplido el plazo máximo de tramitación del PTEOTT, dieciocho (18) meses, regulado en el art. 2 del R.P.

Sobre este parecer, el Reglamento de Procedimientos aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, en su Artículo 2. Plazos de tramitación, fija dieciocho (18) meses para los Planes Territoriales de Ordenación, como así consta en la estipulación séptima de los acuerdos adoptados donde se expresa que <<de conformidad con lo dispuesto en el art. 2 del RP "...el plazo máximo para tramitar los procedimientos por los que se aprueban los instrumentos de ordenación de los recursos naturales, territoriales y urbanística, son los siguientes: b) Planes Territoriales de Ordenación...: dieciocho meses>>, sorprendiendo que no consta en el expediente administrativo informe jurídico alguno sobre el incumplimiento del contrato al respecto y sobre el cómputo de los plazos máximos de tramitación de este PTEOTT.

Añade el apartado 2 del artículo citado anteriormente que <<En los planes de iniciativa pública que se tramiten y aprueben por la misma Administración, el transcurso de los señalados plazos sin que se haya producido la aprobación definitiva determinará la caducidad del procedimiento, con los efectos previstos en el artículo 49 de este Reglamento>>; cuyo apartado segundo preceptúa que, <<a efectos de caducidad, el plazo máximo establecido para tramitar los procedimientos de aprobación de los instrumentos de ordenación comenzará a contarse desde la fecha del acuerdo en que se decida la formulación.

Además, el apartado segundo del artículo 12 "inicio del procedimiento" añade <<El acuerdo de inicio del procedimiento determinará, como mínimo, el cronograma de plazos, así como el Departamento o Servicio al que se encomienda la instrucción e

STRA



impulso del correspondiente expediente administrativo. Los plazos de caducidad se computarán a partir de la fecha del acuerdo de inicio>>.

Consta igualmente en el expediente administrativo que por Comisión Plenaria permanente ordinaria, celebrada el día 27 de octubre de 2009, <<Don José Luis Delgado, grupo socialista, expresa la preocupación de su grupo por el retraso en el presentación del Avance, indicando que la información del PTEO resulta estratégica para la determinación de las futuras instalaciones terrestres y del transporte como el Tren del Sur>>; preocupación que no extraña pues, constanding en el expediente <<que el 1 de abril de 2008 comenzaron los trabajos de redacción del PTEO de Transporte de Tenerife, adjudicados.>>, resulta evidente que en octubre de 2009, justo cuando el grupo socialista expresaba su preocupación por el retraso del Avance, ya habían pasado los dieciocho (18) meses estipulados en el contrato y en el Art. 2 del Reglamento de Procedimientos para la tramitación; y ya se habían superado los plazos para que la empresa adjudicataria presentara la documentación del Avance, en este expediente en trámite.

Es más, resulta sorprendente, que la entrega de la "generación y evaluación del alternativas" (que a juicio de quien suscribe siguen sin ser satisfactorias para alcanzar los fines perseguidos en esta fase procedimental de exposición al público) no se presentara por la empresa adjudicataria hasta hace unos escasos meses, INCUMPLIENDO el contrato.

En efecto, respecto a la pregunta que hizo el Grupo Socialista sobre el PTEO del Transporte Colectivo, expuso, el Secretario General del Pleno D. José Antonio Duque Díaz, entre otros extremos, que <<de la Fase A2 se encuentra finalizado el "diagnóstico" y está prevista la entrega de la "generación y evaluación de alternativas" para la primera semana de noviembre" para una vez dado el visto bueno a la alternativa seleccionada, comenzar la redacción del "esquema de normativa básica" y el programa de actuaciones>>, cuando la documentación completa que integra la subfase A2 se debía haber presentado a los 8 meses, contados a partir de la entrega del Documento de Preavance y Propuesta de Documento de Referencia (2 meses + 3 meses, respectivamente).

En relación con esta cuestión, sorprende que el Secretario General del Pleno D. José Antonio Duque Díaz expusiera, en octubre de 2009, sin evidenciar el incumplimiento del contrato y la superación de los plazos máximos establecidos para la tramitación que <<El retraso existente en la terminación y entrega del Avance del plan se debe>> (a mi entender injustificadamente) a:

- <<La dificultad encontrada en la generación de alternativas con resultados satisfactorios...>>; que como veremos más adelante siguen sin ser satisfactorios, pues siguen sin aportarse las alternativas correspondientes para alcanzar los fines perseguidos en esta fase procedimental de exposición al público, al ni siquiera aportarse alternativas de intercambiadores de transporte.

Añade el citado argumento que <<esto ha obligado a la generación y modelización de un gran número de alternativas hasta alcanzar unos resultados adecuados a los que aplicar el análisis multicriterio para su evaluación>> pero la realidad es que, como veremos más adelante, el Avance finalmente aprobado no contiene un gran número de alternativas, ni siquiera se aporta una correcta alternativa "cero" pues la planteada parte como si el PTEO del Tren del Sur ya estuviera hipotéticamente operativo en 2016, y se limita a considerarla sin más, sin proponer ninguna actuación al respecto; y eso que

"la información del PTEO resulta estratégica para la determinación de las futuras instalaciones terrestres y del transporte como el Tren del Sur", sistema guiado que este PTEO asume sin más.

Cabe observar desde este momento que para determinar las alternativas más adecuadas se deben estudiar no sólo la localización de los intercambiadores, sino también las posibilidades de sistemas y medios no convencionales de transporte, para su posible implantación o fomento de cara a la alteración de reparto modal de partida, en relación a una red integrada de los distintos modos de transporte; lo cual no se ha hecho en este Avance del PTEOTT.

- Pero los argumentos aluden también a <<las labores de coordinación con el equipo redactor del PTEO del Tren del Norte, para la obtención de documentos vinculados y congruentes>>; careciendo de sentido que el PTEOTT deba retrasarse en su formulación y tramitación para coordinar los trabajos con el PTEO del Tren del Norte, pues no sólo el Tren del Sur ya se encuentra aprobado (y pendiente de resoluciones judiciales), sino que el PTEO del Transporte debe establecer las estrategias a seguir para consolidar un sistema de transporte público eficaz, como condición básica para posibilitar una adecuada calidad de vida de la población tinerfeña, sin necesidad a que previamente se redacten los PTEO de sistemas guiados y otros Planes que guarden relación con los mismos, (más bien, el PTEOTT debe haberse redactado con anterioridad) pues el PTEO de Transporte Colectivo interviene globalmente sobre la estructura de la movilidad insular. Sorprende aún más que el Secretario General del Pleno solamente aluda a la coordinación del PTEOTT con el PTEO del Tren del Norte, y no con el del Tren del Sur, la "ampliación" hasta Fonsalía, el PTEO de Ordenación de Carreteras... los sistemas guiados de tranvías, etc.
- Argumentó igualmente el Secretario General del Pleno que el retraso de la terminación y entrega del Avance se debió también a la <<la realización de otros trabajos complementarios encargados al mismo equipo redactor, como son entre otros el Estudio para la implantación de carriles bus - taxi en Santa Cruz de Tenerife, en el que ha estado trabajando en los últimos meses>>, labores inexcusables para no haber dado cumplimiento al contrato suscrito en fecha 31 de marzo de 2008.

Dicho esto, y habiéndose presentado varias ofertas para la redacción de los trabajos, sorprende que en medio de los rigores de una crisis económica que asola en especial virulencia al sector, la empresa adjudicataria no sólo resultara la más cara (855.000 € frente a los setecientos y pico mil de otras ofertas), sino que, discriminando al resto de licitadores, ahora se obvio cumplir el Cronograma de la Tramitación - sobradamente incumplido por la UTE PTEOTT-, habiéndose evidenciado que esta UTE está siendo indudablemente ineficiente en el tiempo al no cumplir siquiera los plazos estipulados al efecto, y ello en perjuicio y detrimento del interés general de los ciudadanos; y peor, el documento que ahora se somete al público no plantea unas alternativas satisfactorias para la fase procedimental que nos ocupa, pues no determina siquiera alternativas a las instalaciones terrestres (intercambiadores, ...) y del transporte, asumiendo sin más el Tren del Sur.

En relación con la discriminación respecto al resto de empresas, significar que, desde un primer momento, todas las interesadas valoraron dicho cronograma a la hora

posterioridad al plazo máximo de dieciocho meses desde que se formalizó el contrato, e incumpléndose igualmente los plazos máximos parciales establecidos al efecto. Decepciona aún más que estas alternativas, como se ha dicho, no sean <<un gran número de alternativas>> y que las pocas presentadas no sean, a juicio de quien suscribe, satisfactorias para alcanzar los fines perseguidos en esta fase procedimental de exposición al público.

De ello se infiere que la "generación y evaluación de alternativas" se ha realizado a posteriori, una vez se ha tenido constancia de cuál es el modelo que este Cabildo ha elegido, - así expuso del tenor literal el Secretario General del Pleno: <<para una vez dado el visto bueno a la alternativa seleccionada, comenzar la redacción del "esquema de normativa básica" y el programa de actuaciones...>>; ello cuando ni siquiera ha sido consensuado con otras administraciones afectadas (en el marco de la Comisión de Seguimiento) y sin contar con la participación pública de la ciudadana; ello aún más cuando se observa que este PTEOTT ni siquiera presenta alternativas a la ubicación y determinación de las futuras instalaciones terrestres (intercambiadores) y del transporte, y en cuanto este Avance, que debiera ser estratégico para implantar dichas instalaciones, se limita a considerar el PTEO del Tren del Sur sin más.

A tenor de lo dispuesto, y en relación con la determinación reglamentaria de su contenido mínimo al que se refiere el artículo 23.4 del PRLOTENC, y la disposición transitoria séptima del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, y el apartado 1.2.4.2 del vigente PIOT; EL PRESENTE DOCUMENTO SOMETIDO A EXPOSICIÓN AL PÚBLICO, NO POSEE, A JUICIO DE QUIEN SUSCRIBE, LAS DETERMINACIONES NI EL CONTENIDO MÍNIMO EN FUNCIÓN DE SUS FINES Y OBJETIVOS, en virtud de lo estipulado en el Reglamento de Planeamiento estatal (Real Decreto 2.159/1978, de 23 de junio), la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y las disposiciones que determina el Planeamiento Insular de Ordenación, sin perjuicio de las peculiaridades derivadas de su objeto específico y de las consideraciones particulares que se manifiestan más adelante:

**1.- SE ECHA EN FALTA QUE EL PRESENTE AVANCE DEL PTEO DEL TRANSPORTE PLANTEE CUANTAS ALTERNATIVAS SEAN POSIBLES AL MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL TRANSPORTE, ASÍ COMO A LA IMPLANTACIÓN DE LOS DIFERENTES MODOS Y LA INTEGRACIÓN ENTRE LOS MISMOS.**

Una vez analizadas las "alternativas" planteadas, se observa que el Avance del PTEO del Transporte colectivo, que ahora se somete a exposición al público, plantea unos escenarios, a juicio de quien suscribe, equívocos, pues <<el PTEOTT procede como si el Tren del Sur fuera a estar ya en servicio en el año 2016>> (y ello cuando ni siquiera existen los presupuestos para ello y se encuentra pendiente de resoluciones judiciales) y en cuanto las alternativas que se presentan no incluyen ninguna actuación en la línea del PTEO del Tren del Sur; incluso la alternativa "supuestamente" cero se limita a considerarla sin más (hipotéticamente, ya en el horizonte 2016) sin proponer ninguna actuación o alteración en la misma; así reza el ap. 2.5.2 de la Memoria de Ordenación.

En este sentido, se infiere la discriminación que supone que el Cabildo de Tenerife obvie la valoración de alternativas respecto al Tren del Sur en este Avance, considerando que el Cabildo de Tenerife ha minusvalorado la importancia del daño ambiental que el Tren causará en el Sur de la Isla, y la importancia de que se barajen las alternativas posibles para que dicha línea y sus intercambiadores se estudie de manera integrada en el resto de las políticas de movilidad (guaguas, carretera,...).

Sobre este parecer, y para determinar las alternativas más adecuadas, cabe reiterar que se deben estudiar las posibilidades de sistemas y medios no convencionales de transporte, para su posible implantación o fomento de cara a la alteración de

de hacer su propuesta de licitación, sorprendiendo que ahora la empresa adjudicataria incumpla sin más dichos plazos y que ni siquiera obren informes técnicos ni jurídicos, previos al abono de las facturas presentadas, sobre la presentación en plazo de la documentación presentada, como así se ha estipulado desde un primer momento; pues no consta en el expediente administrativo informe jurídico alguno sobre el incumplimiento del contrato y sobre el cómputo de los plazos máximos de tramitación de este PTEOTT (ni tampoco de manera previa al abono de las facturas).

Dicho lo anterior, resulta evidente que **SE HA SUPERADO EL PLAZO MÁXIMO DE TRAMITACIÓN (DIECIOCHO MESES) AL QUE ALUDE EL ART. 2 DEL REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTOS Y EL CONTRATO NÚMERO 55/08 SUSCRITO EN FECHA 31 DE MARZO DE 2008, CUYA ESTIPULACIÓN TERCERA EXPONE QUE <<EL PLAZO PARA LA REALIZACIÓN DEL DESARROLLO Y ENTREGA DE LA DOCUMENTACIÓN ES DE DIECIOCHO (18) MESES A PARTIR DE LA FECHA DE FORMALIZACIÓN DEL PRESENTE DOCUMENTO.>>**, asimismo, se observa que también se han incumplido los plazos máximos parciales para la entrega y aprobación de este Avance; por lo que **procede resolver el Contrato con la UTE PTEOTT - sobradamente INCUMPLIDO -, y acordar la CADUCIDAD del expediente y la denegación de la aprobación definitiva, en consonancia con lo señalado en los artículos 48.1 y 49 del citado texto.**

Además, y teniendo en cuenta de que el documento sometido a exposición al público **sigue sin contener las determinaciones ni el contenido mínimo en función de sus fines y objetivos, procede rehacer el PTEOTT, actualizando el Avance e incorporando al mismo los estudios previos y alternativas pertinentes para hacer efectiva esta fase de exposición al público, de modo que los ciudadanos no se vean defraudados en la consecución de los objetivos que se han de perseguir en la tramitación de este expediente, rogando que proceda a crear la pertinente Comisión de Seguimiento y se fomente la participación pública a través de cuantos medios sean necesarios (campañas publicitarias específicas, concursos de alternativas, ...), en concordancia con lo preceptuado en los artículos 5 y 14 del R.P. en vigor.**

**P R I M E R A.- AUSENCIA DE ALTERNATIVAS SATISFATORIAS PARA ALCANZAR LOS FINES PERSEGUIDOS EN ESTA FASE PROCEDIMENTAL DE EXPOSICIÓN AL PÚBLICO.-**

El Avance de Planeamiento constituye el documento informativo básico para exponer y evaluar las diferentes alternativas de ordenación planteadas a partir de los datos, objetivos y criterios generales y ambientales contemplados en el propio documento, para un concreto territorio, siendo el Avance de Planeamiento el momento procedimental idóneo para evaluar las alternativas que deban plantearse en función, entre otros factores, de los distintos efectos ambientales producidos.

Dicho esto, no podemos obviar que la evaluación de alternativas y contenido ambiental de una figura de planeamiento formará parte de la documentación que se someta a información pública, de modo que puedan aportarse por los interesados cuantas alegaciones se juzguen convenientes sobre todos sus aspectos y respecto de todas las alternativas consideradas (1.2.1.2.2-R del vigente PIOT); debiendo justificarse, en todo caso, el interés general, la conveniencia y la oportunidad de las actuaciones que desarrolla (DOG ND 49.2.a); preceptos que a mi juicio no se han dado cumplimiento.

En relación con lo expresado en el ordinal anterior, cuyo contenido doy por reproducido, sorprende que las "alternativas" del documento (que a mi entender no son satisfactorias para los fines de este Avance) se hayan presentado con

reparto modal de partida, así como las posibles ubicaciones de intercambiadores, en relación a una red integrada de los distintos modos de transporte; lo cual no se ha hecho en este Avance del PTEOTT.

Entre las alternativas al Modelo, sorprende que no se contemple la ampliación del Tren del Sur hasta confluír con el también previsto Tren del Norte (a modo de Anillo ferroviario insular), o si fuera posible mediante otros medios no convencionales de transporte; también aquellas que conformen varias redes de tranvías a nivel supramunicipal, posibles metros subterráneos y/o carriles exclusivos para modernas guaguas... redes preferentes para carriles bici,... incluso teleféricos que nos asciendan a las cumbres desde las cotas más bajas.

Dicho esto, se echa en falta que se aporten alternativas al modelo de ordenación propiciando un mayor y eficaz sistema de guaguas, e incluso coordinado con tranvías que transcurran, no sólo por la comarca metropolitana, sino por las diversas comarcas de la isla de Tenerife.

Al respecto, cabe traer a colación lo expresado en el Artículo de EL DÍA de fecha 30 de marzo de 2010, con titular <<Abreu insiste en reclamar un tranvía que llegue al Nordeste>> donde se expone que <<El secretario general del PSC lagunero, Javier Abreu, instó ayer al Ayuntamiento de La Laguna y al Cabildo de Tenerife a pronunciarse sobre la propuesta de habilitar una línea de tranvía que "salga desde el centro de La Laguna hacia Las Mercedes, Las Canteras, Tegueste, Tejina, Valle de Guerra y Tacoronte, para enlazar de nuevo con las vías del tren y llegar hasta el aeropuerto Norte y conectar definitivamente con La Laguna". ... El concejal socialista considera que esta nueva línea de tren "haría innecesaria la implantación de las nuevas vías y carreteras que se quieren establecer en el municipio". El edil del PSC lamentó que "ni el ayuntamiento ni el cabildo hayan querido hablar de esta posibilidad, cuando resolvería el problema del deficitario transporte público">>.

Sobre las guaguas, sorprenden a su vez las declaraciones del Sr. Consejero Insular de Economía y Competitividad (véase el Diario de Avisos de fecha 18 de abril de 2010) donde afirma que "El Carril bus no es compatible con el Tren" y se pronuncia directamente que "desde el Cabildo creemos que el ferrocarril es la mejor opción", criterio que es contrario a lo expresado por una parte importante de la ciudadanía, pero aún peor, no ha sido contrastado ni justificado con la correspondiente alternativa y ni siquiera se han garantizado los presupuestos económicos para su financiación, constando ahora que <<El Plan Estatal de Infraestructuras hasta 2020 "olvida" el Tren de la Isla>> (Diario de Avisos de fecha 13/04/2010) y que <<El Estado deja los trenes de Tenerife fuera de su plan de infraestructuras>> (El Día 13/04/2010), lo cual, al menos, debiera haberse previsto como una alternativa en este PTEOTT.

En efecto, en el Avance del PTEOTT que ahora se somete a exposición al público no se propone ninguna alternativa, ni siquiera la alternativa "cero", donde no se contemplan los trenes y se proponga un sistema eficaz de guaguas u otros medios de transporte, incluso a los meros efectos económicos.

Sorprende aún más que en la misma entrevista, abril de 2010, el Sr. Consejero expresara que <<en el proceso de nueva formulación del Avance vamos a profundizar con mayores datos sobre la alternativa del carril bus, que también está como alternativa>>, alternativa que no existe en este Avance publicado con anterioridad a dichas declaraciones.

2.- SE ECHA EN FALTA QUE EL PRESENTE AVANCE DEL PTEO DEL TRANSPORTE PLANTEE CUANTAS ALTERNATIVAS SEAN POSIBLES E IDÓNEAS PARA LA LOCALIZACIÓN DE LAS PARADAS E INTERCAMBIADORES EN LA ISLA; ASÍ COMO AQUELLOS TRAZADOS QUE CONFLUYAN EN OTROS PUNTOS IDILÍCOS PARA LOCALIZAR LOS INTERCAMBIADORES.

En innegable que LA INTEGRACIÓN DE LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE Y, EN COHERENCIA CON ELLO, LA LOCALIZACIÓN DE LOS INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE, ES UNA LABOR QUE EL PIOT ENCOMIENDA AL PTEO DE TRANSPORTE, Y NO AL TREN DEL SUR; así reza el escrito de fecha 18 de noviembre de 2008 suscrito por la responsable de Gestión de Proyectos de Transporte Guiado: Dña. Lucía Llorente Aguilera.

Pues bien, el PTEO de Transporte, en el marco de lo dispuesto por la Ley 13/2007, las Directrices de Ordenación General, de Infraestructuras y el PIOT, es el instrumento de ordenación que deberá contemplar el establecimiento de paradas preferentes y estaciones de transporte de viajeros, en aquellas localizaciones que se consideren idóneas a la vista de las previsiones referidas a los servicios de transporte y a las redes de comunicación; y en cuanto "la información del PTEO resulta estratégica para la determinación de las futuras instalaciones terrestres y del transporte como el Tren del Sur".

Estas alternativas no se han presentado, y se echan en falta en este Avance sometido a exposición al público.

Dando por reproducido lo señalado en los artículos 37.2, 38.2, 38.3 y 39.2 de la Ley 13/2007, significar que es en el marco del PTEO de Transporte, y de acuerdo a sus previsiones, el escenario sobre el que se ha de determinar la ubicación de los intercambiadores, las estaciones de transporte, las estaciones o las paradas preferentes..., no siendo el PTEO de tipo guiado el instrumento de ordenación al que la legislación vigente y el marco jurídico aplicable encomienda tales preceptos, por lo que, entiende esta parte, que el PTEO del Transporte Colectivo no debe considerar el PTEO del Tren del Sur sin más, sino que debe estudiar las diversas alternativas a la implantación y localización de los intercambiadores de manera integrada con los restantes y diferentes modos de transporte, proponiendo incluso actuaciones y alternativas en la línea del Tren del Sur, e incluso alterando y/o rechazando motivadamente los intercambiadores y en su caso, parte de su trazado (motivación que debe partir, lógicamente, del estudio de las alternativas planteadas en este PTEOTT, las cuales no existen en este Avance).

En relación con esta cuestión, y discrepando con la afirmación de este Cabildo Insular que dice: "ello no impide que la posible localización de un intercambiador de transporte no se realice de forma coordinada con el PTEO de transporte también en elaboración", observar que en el momento de tales afirmaciones el PTEO de transporte, supuestamente "en elaboración", ni siquiera había superado la fase de Avance, y ni siquiera se habían presentado las "alternativas" de la Fase A2 a la que alude el contrato, resultando absurdo que en noviembre de 2008 se argumentara que el PTEO del Tren del Sur se realizaba de forma coordinada con el PTEO del Transporte, cuando ahora vemos que las alternativas del PTEOTT ni siquiera se habían presentado en octubre de 2009 (UN AÑO DESPUÉS DE TAN ABSURDAS AFIRMACIONES), y aun más, cuando el presente PTEOTT considera ahora sin más este Plan de tipo guiado, y no propone ninguna actuación en la línea del Tren del Sur, ni siquiera respecto a la localización de las paradas e intercambiadores.

En la misma línea, y sobre la ubicación de intercambiadores, sorprenden las últimas declaraciones expresadas en prensa que afirman que <<El futuro tren del Sur a su paso por Granadilla de Abona tendrá dos paradas, una en San Isidro y otra en el aeropuerto Tenerife Sur-Reina Sofía>> - véase artículo en el Día y en el Diario de Avisos de fecha 13 de octubre de 2009 - donde consta que la Alcaldesa de Granadilla

ya apuntaba a la necesidad de que se tome en consideración esta propuesta (dos paradas en Granadilla) así como otras puntualizaciones sobre el paso del tren por Granadilla en cuanto a los intercambiadores y cruces, valoración de alternativas que se echa en falta en este Avance para poder ser estudiadas y evaluadas por todos los ciudadanos, a fin de buscar las soluciones técnicas y medioambientales más adecuadas.

También hemos leído, en el periódico El Día (martes 13 de octubre de 2009) que <<Un estudio fija en Güimar una parada de cercanías complementaria al tren del Sur>>, estudio que tampoco consta que se haya incorporado a este Avance, aún más cuando tampoco se ha evaluado ninguna alternativa para fijar una parada de cercanías en esta zona. Así, reza el artículo señalado que <<Esta infraestructura ferroviaria se incorporaría a las siete fijas que está previsto construir a lo largo del recorrido del tren del Sur como estaciones de alta velocidad. La red de cercanías se podría ampliar a las opciones propuestas por los municipios de Arona (en la zona de Guaza), Arico, Fasnía y El Rosario (Radazul)>>, pero tampoco estas infraestructuras se proponen entre las Alternativas de este Avance.

En esta línea, también sorprende haber leído en el periódico El Día (23 de noviembre de 2009) que <<Sólo serán atendidas tres de las siete peticiones de parada de cercanías del tren del Sur. De los once municipios que atravesará el tren del Sur, sin contar su extensión al puerto de Fonsalía, en Guía de Isora, sólo El Rosario, Arafo y Arico se quedarán sin ningún tipo de parada. A las siete previstas inicialmente se sumarán previsiblemente tres de cercanías en Güimar, Fasnía y San Miguel de Abona>>, conclusiones que se han tomado con anterioridad al trámite de consulta y participación pública del Avance de este PTEO, echándose en falta, en este documento, las alternativas posibles que se han estado estudiando y que se han desechado sin ser sometidas a exposición al público; echándose en falta igualmente entre las alternativas aquellas que contemplan los tres intercambiadores que previsiblemente se sumarán al modelo territorial.

También recientemente, hemos leído como "Los vecinos de Fonsalía exigen que la parada del Tren (del sur) se haga en otro lugar" (EL DIA - 15/05/2010); <<posición de los vecinos que coincide con la del Ayuntamiento, cuyo pleno acordó plantear una sugerencia al PTEOTT proponiendo el traslado de dicha infraestructura a la conexión de la carretera TF-47 (enlaza Armeñime con Los Gigantes) con el ramal de Fonsalía...>>.

Asimismo, y observando que el PTEO del Tren del Norte también se encuentra en elaboración, se echa en falta igualmente que este PTEOTT establezca las alternativas posibles para la localización de los intercambiadores en esta línea, de manera integrada con los diferentes y restantes modos de transporte a implantar.

**3.- ASIMISMO, SE ECHA EN FALTA, AQUELLAS ALTERNATIVAS CUYOS TRAZADOS SE JUSTIFIQUEN CON LA FINALIDAD, ENTRE OTROS EXTREMOS, DE AFECTAR EN MENOR GRADO POSIBLE A LAS EDIFICACIONES EXISTENTES Y A LOS LUGARES CON VALORES EXISTENTES O POTENCIALES A CONSERVAR.**

**S E G U N D A.-** Que, de la lectura del expediente administrativo y de los antecedentes de hecho puestos de manifiesto por el Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular, se observa que no se ha creado la **COMISIÓN DE SEGUIMIENTO** a la que alude el Art. 14 del Reglamento de Procedimientos que expresa que <<La Administración que promueva la formulación de un instrumento de ordenación deberá invitar a las otras Administraciones territoriales o con competencias materiales afectadas, a participar en una Comisión de Seguimiento>>, cuyo objeto es

coordinar previamente la propuesta y alternativas del Avance, y propiciar durante su transcurso el seguimiento conjunto de la tramitación.

En este sentido, **NO SE HA CREADO LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO A LA QUE ALUDE EL DECRETO 55/2006, DE 9 DE MAYO; TAMPOCO SE HA INVITADO A LAS OTRAS ADMINISTRACIONES TERRITORIALES O CON COMPETENCIAS AFECTADAS A PARTICIPAR EN LA ANTEDICHA COMISIÓN; NO SE HAN INCORPORADO AL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO LAS DILIGENCIAS POR LAS QUE SE DEBIÓ INVITAR AL RESTO DE ADMINISTRACIONES AFECTADAS A PARTICIPAR EN LA MISMA; TAMPOCO SE HAN CREADO NI INCORPORADO LAS ACTAS QUE DEBIDAMENTE FOLIADAS E INDEXADAS DEBERÍAN RECOGER LOS ACUERDOS PREVIOS ESTABLECIDOS EN EL MARCO DE LA ANTEDICHA; requisitos, todos ellos obligados expresamente en el citado artículo 14 del Reglamento aprobado por Decreto 55/2006.**

**T E R C E R A.-** Que, dando por reproducido el escrito interpuesto por esta parte el pasado 20 de mayo de 2010, significar que **LA DOCUMENTACIÓN EXPUESTA AL PÚBLICO INCUMPLE LOS REQUISITOS EXIGIDOS EN EL ART. 31 DEL REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTOS, NO HABIÉNDOSE SUBSANADO, A FECHA DEL PRESENTE ESCRITO, LA AUSENCIA DOCUMENTAL DENUNCIADA.-**

**3.1.-** Que, **el Expediente Administrativo sometido a exposición al público se encuentra INCOMPLETO**, al no constar al menos los siguientes documentos:

- Los estudios previos a los que aluden el Anexo 2 del Pliego de prescripciones y el requerimiento de la UTE, con objeto de recabar una mayor información que facilite la toma de decisiones para la formulación del presente instrumento.
- Las preceptivas diligencias de la Administración actuante invitando a las otras Administraciones territoriales o con competencias materiales afectadas a participar en una Comisión de Seguimiento, con objeto de coordinar previamente la propuestas que se ha incorporado al Avance, y de propiciar durante su transcurso el seguimiento conjunto de la tramitación.
- El Anexo donde consten las actas, debidamente foliadas e indexadas, en las que se trasladen los acuerdos previos que definan los parámetros básicos de la ordenación, en el marco de la Comisión de Seguimiento.
- Las instancias de presentación del documento de Avance en sus distintas fases (A0, A1 y A2), elaborado por la UTE PTEOTT ante este Cabildo Insular.
- Informes técnicos y jurídicos que avalen si la documentación presentada en las distintas fases de tramitación del PTEOTT se adecúa a lo estipulado en el Contrato y la Legislación en vigor.
- Los informes preceptivos del órgano encargado de la Gestión de los Espacios Naturales Protegidos que se vean afectados por la ordenación propuesta en este Avance.



3.2.- Que, el Expediente Administrativo sometido a exposición al público se encuentra SIN FOLIAR Y SIN AUTENTIFICAR, observándose cómo las distintas páginas de los documentos que conforman los dos legajos o tomos que los integran, no han sido foliados, ni autentificados.

Incluso, ni siquiera se ha expuesto un índice del expediente administrativo debidamente rubricado por quien haya de ser diligenciado, en el que se exprese el número de folios y documentos que conforma el mismo.

Por todo lo anterior, **SOLICITO** a este Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, que teniendo por presentado este escrito, lo admita, estime las alegaciones expresadas en el cuerpo del mismo, y previa la tramitación legal procedente, dicte, con todas sus consecuencias y efectos una Resolución conforme a derecho; acordando que procede resolver el contrato, la caducidad del PTEOTT y la denegación de la aprobación definitiva; de manera que, una vez se subsanen las deficiencias señaladas y creada la Comisión de Seguimiento, se rehaga el Avance del PTEOTT incorporando las alternativas de intercambiadores y del modelo de comunicaciones, para que sean conocidas por los ciudadanos y puedan ser discutidas en esta fase del procedimiento.

Asimismo, **SOLICITO** a este Cabildo Insular que de cumplimiento al Art. 32 del R.P., en consonancia con lo solicitado en mi escrito anterior.

Igualmente, **SOLICITO** que proceda a fomentar la participación pública a través de cuantos medios sean necesarios (campañas publicitarias específicas, concursos de alternativas) en concordancia con lo preceptuado en el artículo 5 del Reglamento de Procedimientos en vigor.

Además, **SOLICITO** a esta Administración que me dé una respuesta razonada y motivada sobre todas y cada una de las alegaciones puestas de manifiesto.

En Santa Cruz de Tenerife, a 25 de mayo de 2010.



CARLOS BERNAL LIMIÑANA