

# DOCUMENTO NORMATIVO

## NORMATIVA (TOMO IX)



# PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE

DOCUMENTO APROBACIÓN INICIAL



UTE PTEOTT:  
CONSULTRANS - TRAZAS INGENIERÍA - CONTROL Y GESTIÓN

MAYO 2012



NORMATIVA



## ÍNDICE

### **TITULO I. DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 1. NATURALEZA Y OBJETO (NAD)

ARTÍCULO 2. AMBITO TERRITORIAL (NAD)

ARTÍCULO 3. VIGENCIA Y EFECTO. (NAD)

ARTÍCULO 4. REVISIÓN Y MODIFICACIÓN (NAD)

ARTÍCULO 5. CARÁCTER DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN (NAD)

ARTÍCULO 6. CONTENIDO DOCUMENTAL (NAD)

ARTÍCULO 7. INTERPRETACIÓN (NAD)

ARTÍCULO 8. COOPERACIÓN Y COLABORACIÓN INTERADMINISTRATIVA (NAD)

### **CAPÍTULO III. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN**

ARTÍCULO 9. CONDICIONES GENERALES DE DESARROLLO Y EJECUCIÓN (ND)

ARTÍCULO 11. DOCUMENTOS E INSTRUMENTOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN (NAD)

### **TITULO II. EL MODELO DE ORDENACIÓN**

#### **CAPÍTULO I. DETERMINACIONES GENERALES**

ARTÍCULO 12. ELEMENTOS DEL MODELO DE ORDENACIÓN (ND)

ARTÍCULO 13. LA RED INSULAR DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (NAD)

ARTÍCULO 14. ESTRUCTURA DEL SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTES (NAD)

#### **CAPÍTULO II. CONDICIONES DE LOCALIZACIÓN**

ARTÍCULO 15. LOCALIZACIÓN DE LOS ÁMBITOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS (NAD)

ARTÍCULO 16. CLASIFICACIÓN, CATEGORIZACIÓN Y USO DE LOS TERRENOS DESTINADOS A INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

### **TITULO III. GESTIÓN Y DESARROLLO**

ARTÍCULO 17. LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE INSULAR (ND)

ARTÍCULO 18. EL OBSERVATORIO Y LA OFICINA DE LA MOVILIDAD INSULAR (ND)

ARTÍCULO 19. LOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE (ND)

ARTÍCULO 20. LOS PLANES DE TRANSPORTE PARA GRANDES CENTROS ATRACTORES DE VIAJES (R)

ARTÍCULO 21. LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PRIVADO

ARTÍCULO 22. LOS MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADOS (R)

ARTÍCULO 23. EL CUARTO MODO DE TRANSPORTE (ND)

ARTÍCULO 24. EL TRANSPORTE EN TAXI (ND)

### **TITULO IV. FINANCIACIÓN**

ARTÍCULO 25. RÉGIMEN ECONÓMICO Y FINANCIERO (ND)

ARTÍCULO 26. EL MARCO TARIFARIO ZONAL (ND)

ARTÍCULO 27. CONVENIOS DE FINANCIACIÓN (ND)

### **DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA**

DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA. CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

### **DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA**

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA. ENTRADA EN VIGOR Y VIGENCIA DEL PLAN

### **APÉNDICES:**

**APÉNDICE Nº 1 : FICHERO DE EMPLAZAMIENTOS DE INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES DEL TRANSPORTE (IMPLANTACIÓN TERRITORIAL DE LAS ACTUACIONES)**

**APÉNDICE Nº 2 : DEFINICIÓN DE ZONAS TARIFARIAS**

## TITULO I. DISPOSICIONES GENERALES

### **Artículo 1. Naturaleza y objeto (NAD)**

1. El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife se redacta en cumplimiento de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General de Canarias (Directriz 83.2.) y de lo dispuesto por el artículo 34.1 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, así como en desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (en adelante PIOT) con respecto a los criterios en la ordenación de los transportes (artículo 3.3.3.8.2-D)

2. El objeto del Plan Territorial Especial es desarrollar el modelo de ordenación y las determinaciones sobre gestión y actuaciones públicas en materia del transporte colectivo de viajeros señaladas en las Directrices de Ordenación de Canarias, en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y en el PIOT, incorporando también indicaciones relativas a políticas de Movilidad

### **Artículo 2. Ambito territorial (NAD)**

1. El ámbito territorial de aplicación del presente Plan es la totalidad de la extensión de la isla de Tenerife.

### **Artículo 3. Vigencia y efecto. (NAD)**

1. El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT) entrará en vigor al día siguiente al de la publicación de la presente normativa en el Boletín Oficial de Canarias, como anexo del acuerdo de aprobación definitiva, según establece el artículo 51.1 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del Sistema de planeamiento de Canarias, y tendrá vigencia indefinida, sin perjuicio de las revisiones o modificaciones que puedan aprobarse con arreglo a lo dispuesto en el artículo siguiente y en la legislación vigente.

2. La aprobación definitiva del Plan producirá los efectos contemplados en los apartados 1 y 4 del artículo 44 del TRLOTENC.

3. Al ostentar el PTEOTT la naturaleza de plan de desarrollo del PIOT, las determinaciones referidas a la distribución territorial, localización y condiciones de implantación de las infraestructuras "fijas y con reflejo espacial" del transporte que contiene, tienen carácter vinculante para el resto de instrumentos de ordenación del Sistema de Planeamiento en los términos que en esta normativa se detallan.

### **Artículo 4. Revisión y Modificación (NAD)**

1. Se entenderá por *Revisión del Plan Territorial Especial* la reconsideración de su contenido que afecte sustancialmente al modelo de ordenación establecido a través de sus determinaciones de carácter sectorial y territorial.

2. El presente Plan Territorial deberá ser revisado a los diez años de su entrada en vigor, salvo que el Cabildo Insular de Tenerife acuerde anticipar su revisión, lo que procederá en cualquier caso cuando concurra alguno de los motivos enunciados en el artículo 46.1 del TRLOTENC y en el artículo 56 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias. En especial, se revisará cuando resulte necesario para la adaptación del Plan a una nueva normativa legal o reglamentaria o a revisiones o modificaciones del PIOT o de otro instrumento de ordenación de rango superior, si éstos lo requieren o cuando dicha adaptación conlleve necesariamente la reconsideración del modelo establecido.

3. En los supuestos previstos en los apartados anteriores, la revisión del Plan Territorial podrá ser parcial, según lo dispuesto en los artículos 56.2 y 57 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias.

4. Se entenderá por *modificación del Plan Territorial* las alteraciones parciales o puntuales de su contenido que no se consideren revisión del mismo, según lo dispuesto en la Ley y en las disposiciones reglamentarias, y de acuerdo a lo expresado en el primer apartado del presente artículo.

5. En todo caso se consideran modificaciones y no *Revisión del Plan Territorial*:

- Las adaptaciones que puedan resultar del margen razonable de concreción propio del ejercicio de interpretación de los instrumentos de ordenación y proyectos de ejecución que lo desarrolle

- Los ajustes en ejecución del Plan Territorial al desarrollar las actuaciones previstas y establecer los sistemas de transporte e infraestructura fija, aunque afecten a la calificación del suelo, siempre que no supongan reducción de los terrenos destinados a Sistemas Generales como consecuencia de la mayor precisión en cuanto a su dimensionamiento y su localización específica resultado de los estudios y proyectos de detalle

- La mayor definición o concreción que se produzca por la aprobación, en su caso, de Instrumentos de ordenación que recojan las actuaciones previstas para el desarrollo del Plan o instrucciones aclaratorias de aspectos determinados del mismo, estén o no previstas en estas Normas.

## Artículo 5. Carácter de las determinaciones del Plan (NAD)

1. En consonancia con lo establecido en los artículos 18.6 y 15.4 del TRLOT, los planes territoriales de ordenación deben contener el carácter y alcance de sus determinaciones. Las determinaciones contenidas en la normativa del Plan distinguirán el carácter del precepto en función del cumplimiento de su objeto. Específicamente se identificarán las que tengan los siguientes caracteres:

- a) Las normas de aplicación directa (NAD), serán de inmediato y obligado cumplimiento por las administraciones públicas y los particulares.
- b) Las normas directivas (ND) son de obligado cumplimiento para la administración y los particulares, pero su aplicación requiere su previo desarrollo por otro instrumento de ordenación o en su caso por un documento administrativo.
- c) Las recomendaciones (R) tendrán carácter orientativo para las administraciones y los particulares, aunque cuando no sean asumidas deberán ser objeto de expresa justificación en el instrumento o documento oportuno.

## Artículo 6. Contenido documental (NAD)

Los documentos que integran el Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife son los siguientes:

### DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

MEMORIA DE INFORMACIÓN (Tomos I y II)

PLANOS DE INFORMACIÓN (Tomo III)

### DOCUMENTO DE ORDENACIÓN (contiene a todos los siguientes, salvo OTROS DOCUMENTOS)

MEMORIA DE ORDENACIÓN (Tomo IV)

PLANOS DE ORDENACIÓN (Tomo V)

### DOCUMENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL (Tomo VI)

MEMORIA AMBIENTAL (Tomo VII)

### DOCUMENTO ECONÓMICO

PROGRAMACIÓN Y FINANCIACIÓN DE ACTUACIONES (Tomo VIII)

### DOCUMENTO NORMATIVO

NORMATIVA (Tomo IX)

### OTROS DOCUMENTOS

PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y CONSULTA (Tomo X)

## Artículo 7. Interpretación (NAD)

1. Los distintos documentos del Plan Territorial Especial de Ordenación integran una unidad coherente, cuyas determinaciones deben aplicarse en orden al mejor cumplimiento de los objetivos generales del Plan y teniendo en cuenta la realidad social del momento en que se apliquen. Los planos de ordenación son expresión gráfica de las determinaciones susceptibles de representarse en ellos. Sus símbolos literales o numéricos tienen pleno contenido normativo por relación a los documentos escritos, así como los trazos o tramas en ellos utilizados. Sin embargo no debe pretenderse deducir de éstos últimos (trazos o tramas) precisiones superiores al error admisible por razón de la escala.

2. Si a pesar de la aplicación de los criterios interpretativos expresados en el apartado siguiente subsistiese imprecisión o contradicción en las determinaciones del presente Plan Territorial Especial de Ordenación (PTEOTT), se tramitarán los documentos o instrumentos aclaratorios necesarios. En tales casos prevalecerá la interpretación más favorable a los intereses públicos colectivos, atendiendo a la adecuada proporción entre aprovechamientos privados y servicios públicos, a la mayor conservación del patrimonio protegido, y al menor deterioro del ambiente natural, del paisaje y del medio urbano.

3. En todo caso, en la aplicación del presente Plan se considerará una jerarquía de fuentes interpretativas, en el siguiente orden:

- Documentos normativos (normas)
- Planos de ordenación
- Memoria justificativa de ordenación
- Resto de documentos

4. Si apareciesen contradicciones gráficas entre planos de diferente escala, se estará a lo que determine el plano de escala más precisa. Si se dieran contradicciones entre mediciones sobre plano y sobre la realidad, prevalecerán estas últimas.

5. La delimitación de ámbitos de sistemas generales, o de áreas de intervención para la implantación de infraestructuras, podrá ser ajustada por los instrumentos de planeamiento que desarrollen la ordenación y, en su caso, por los instrumentos de gestión de la actuación urbanística

6. Cuando las delimitaciones coincidan con alineaciones de viario, edificaciones consolidadas o con límites topográficos o físicos evidentes, deberán respetarse tales referencias en caso de reajustarse los límites de acuerdo al apartado anterior.

7. En la interpretación de las disposiciones sectoriales de estas Normas, además de la legislación específica aplicable en Canarias, se atenderá al contenido y a las referencias que puedan aportar los documentos y directivas sobre transporte de carácter estatal o comunitario europeo.

### **Artículo 8. Cooperación y colaboración interadministrativa (NAD)**

Los ayuntamientos de la isla de Tenerife y las demás administraciones públicas con competencias que incidan en el desarrollo y ejecución del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT), prestarán en sus respectivos ámbitos competenciales, la cooperación y colaboración activa en todo aquello que el Cabildo Insular o cualquier otra administración pública necesite para el eficaz cumplimiento de las determinaciones del presente instrumento de ordenación

## **CAPÍTULO III. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN**

### **Artículo 9. Condiciones generales de desarrollo y ejecución (ND)**

1. El desarrollo y ejecución del presente Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife corresponde al Cabildo Insular de Tenerife, con la participación de otras administraciones públicas según su competencia en la materia y de empresas e instituciones de acuerdo a lo establecido en la legislación aplicable.

2. Para cumplir tal cometido, el Cabildo de Tenerife, en virtud de sus competencias para la organización administrativa necesaria que haga efectiva la integración insular del transporte público regular de viajeros y sin perjuicio de la participación en la misma de otras administraciones, creará el Organismo público insular Autoridad del Transporte de Tenerife (ver artículo 17) Este Organismo tendrá encomendada la gestión del Transporte de Tenerife, promoverá la planificación y la competitividad del Trans-

porte Público Colectivo y la mejor utilización de los recursos disponibles para su producción y prestación y la mejor calidad del servicio

3. Tras su creación, será la Autoridad del Transporte Insular de Tenerife, por lo tanto, la encargada de desarrollar el Plan Territorial sobre la base de las acciones y medidas contenidas en los programas de actuaciones sin que ello exima al Cabildo de la titularidad en la tramitación de los diferentes instrumentos de ordenación que se precisasen.

4. Estas atribuciones a la Autoridad del Transporte no pretenden eximir a otros organismos de la Administración General del Estado, del Gobierno de Canarias y de los Ayuntamientos de la Isla, del desarrollo de las infraestructuras, servicios y dotaciones propios de sus respectivos ámbitos de responsabilidad competencial.

### **Artículo 10. Documentos e instrumentos de desarrollo de las actuaciones con incidencia en el planeamiento (ND)**

1. El PTEOTT establece el ámbito territorial donde se ubicarán las infraestructuras y equipamientos necesarios para la implantación y explotación la Red insular de infraestructuras y servicios de transporte público, definida en el artículo 13 de estas normas.

2. De acuerdo con lo prevenido en el artículo 23.5 de la Ley de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias el PTEOTT se aprueba como plan de desarrollo del PIOT y en consecuencia las determinaciones referidas a la localización o condiciones de las infraestructuras contenidas en el mismo tienen carácter vinculante para el resto de instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento.

3. El desarrollo de las actuaciones del Plan Territorial Especial de Ordenación con reflejo en el territorio (Programa de Infraestructuras, instalaciones y sistemas) se instrumentará mediante tres vías procedimentales posibles:

- a) Cuando ya lo posibilite el planeamiento vigente: directamente mediante la redacción y aprobación de un proyecto de ejecución.
- b) Cuando la actuación no lo recoja el planemiento vigente pero éste disponga de ordenación pormenorizada: mediante una Revisión parcial del instrumento de ordenación vigente, dado el carácter estructurante de las infraestructuras recogidas en el PTEOTT.
- c) Cuando no se disponga de ordenación pormenorizada: la administración que la promueva deberá remitir el correspondiente estudio o proyecto básico, que permita una correcta interpretación de lo proyectado, a las corporaciones locales afectadas, disponiendo éstas de dos meses para devolver el informe que estimen pertinente acerca del trazado y/o características y

conveniencia de la actuación prevista. Transcurrido dicho plazo sin que exista contestación, se entenderá otorgada la conformidad. En caso de existir disconformidad, resolverá el Cabildo de Tenerife. En el plazo de dos meses a partir de la aprobación definitiva del proyecto de una infraestructura de transporte del PTEOTT, las corporaciones locales afectadas deberán proceder a iniciar el trámite de modificación de sus respectivos planeamientos urbanísticos, adaptándolos a las nuevas circunstancias.

- d) Cuando se ubique en suelo rústico será preceptiva la aprobación del correspondiente Proyecto de Actuación Territorial.

4. El desarrollo de los Trenes del Norte y del Sur así como el Sistema Tranviario no son actuaciones directas del PTEOT y se desarrollarán, de acuerdo con el PIOT, por medio de Planes Territoriales Especiales de Infraestructuras específicos. Se incluyen dentro del PTEOTT con el único objeto de guardar la coherencia global del modelo.

5. Los instrumentos de desarrollo del planeamiento, tras su adaptación a este Plan Territorial deberán contener la ordenación pormenorizada completa y detallada que resulte precisa para autorizar actos de transformación del suelo, de construcción y edificación y de actividades, que posibilite la tramitación y aprobación de los proyectos de ejecución que se requieran en cada caso, y la obtención de las correspondientes licencias y autorizaciones.

6. De acuerdo con lo prevenido en el artículo 23.5 de la Ley de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias el PTEOTT se aprueba como plan de desarrollo del PIOT y en consecuencia las determinaciones referidas a la localización o condiciones de las infraestructuras contenidas en el mismo tienen carácter vinculante para el resto de instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento.

7. Las especificaciones contenidas en este plan y en su desarrollo o ejecución por los proyectos constructivos aprobados para cada actuación del PTEOTT y sus servicios accesorios para la explotación, prevalecerán sobre el planeamiento urbanístico municipal cuando supongan alteración de sus determinaciones, sin perjuicio de la posterior adaptación de dicho planeamiento por los Ayuntamientos.

8. Por constituir obras de utilidad pública, las actuaciones relativas a la ejecución de infraestructuras de transportes recogidas dentro de los programas del PTEOTT, no estarán sujetas a licencia municipal.

### **Artículo 11. Documentos e instrumentos de gestión y ejecución (NAD)**

1. Para viabilizar las actuaciones previstas en el presente Plan y concretar las condiciones de su implantación, el Cabildo de Tenerife junto con los Ayuntamientos adheridos crearán la Autoridad del Transporte Insular (ver artículo 17) para la gestión del sistema integrado insular del transporte público regular de viajeros

2. El Cabildo de Tenerife, por si mismo o a través de la Autoridad del Transporte Insular podrá suscribir convenios de colaboración y cooperación con otras Administraciones públicas y empresas dependientes de éstas, y con particulares y empresas privadas para el desarrollo de las actuaciones previstas en el PTEOTT. En todo caso, estos convenios deberán ajustar sus disposiciones a lo que para ellas determine la legislación vigente.



## TÍTULO II. EL MODELO DE ORDENACIÓN

### CAPÍTULO I. DETERMINACIONES GENERALES

#### Artículo 12. Elementos del Modelo de Ordenación (ND)

1. El modelo de ordenación insular del PTEOTT se compone de los siguientes elementos:

- Una Red de infraestructuras y sistemas que se recogen en los planos de ordenación y en la Memoria de ordenación ( alternativa 3-MP)
- Los Servicios de transporte público, que se definen a través de la oferta que se define en la Memoria de ordenación.( alternativa 3-MP)

2. El Modelo de Ordenación se completa con 59 actuaciones, que se presentan clasificadas en la Memoria de Ordenación según:

8 Ámbitos de Actuación:

- 1) El Territorio y todos los modos
- 2) Todo el Servicio de Guaguas
- 3) Guaguas metropolitanas
- 4) Guaguas intercomarcales
- 5) Tranvía metropolitano
- 6) Tren del Sur y Tren del Norte
- 7) Cuarto modo colectivo
- 8) Servicio del Taxi, y

5 Programas de Actuación

- 1) Movilidad y Transporte Privado
- 2) Infraestructuras, instalaciones y sistemas
- 3) Reordenación y mejoras de los servicios
- 4) Organización, gestión y financiación
- 5) Normativa y Planeamiento urbanístico

3. Una actuación puede contener una o varias subactuaciones. Ello no implica que todas las subactuaciones hayan de desarrollarse simultáneamente pero ha de garantizarse que guarden la coordinación necesaria con el modelo señalado en el PTEOTT.

4. Las actuaciones referidas a la ejecución de infraestructuras con reflejo en el territorio se recogen en el Apéndice nº1: Fichero de emplazamientos de infraestructuras e instalaciones del transporte (implantación territorial de las actuaciones) además de en la Memoria de ordenación.

#### Artículo 13. La red insular de infraestructuras y servicios de transporte público (NAD)

1. Se define como *Red insular de infraestructuras y servicios de transporte público* al conjunto de infraestructuras y servicios de la isla de Tenerife que directamente define y localiza el PTEOTT (Apéndice nº1 Fichero de emplazamientos de infraestructuras e instalaciones y Memoria de Ordenación) del transporte o que durante la vigencia del mismo se implanten conforme a las condiciones establecidas en el mismo, y que se destinan al servicio público de transporte.

2. La red insular de infraestructuras y servicios de Transporte público se configura como un sistema global, integrado e interrelacionado de infraestructuras que permiten el acceso y dan soporte a los servicios cuyo conjunto forma el *Sistema público intermodal de transportes*.

3. Las infraestructuras que forman parte de la Red Insular de infraestructuras de Transporte público son las siguientes:

- La infraestructura lineal de transporte ferroviaria, tranviario, carreteras y carriles exclusivos bus-taxi.
- Las infraestructuras complementarias o elementos definitorios tales como intercambiadores, estaciones de guaguas, paradas preferentes, paradas de guaguas y aparcamientos de disuasión.
- La infraestructura de información y comunicación necesaria.

4. Los servicios que forman parte **del Sistema Insular de Servicios de Transporte Público** son los siguientes:

- Los servicios de transporte ferroviario y tranviario.
- Los servicios de transporte en guaguas intercomarcales, intracomarcales y metropolitanas.
- Los servicios de transporte en cuarto modo.
- Los servicios de transporte en taxi

5. Las carreteras forman parte de esta Red, más al ser un elemento que da servicio al transporte privado de viajeros en mayor medida que al público y determinando el PIOT la redacción de un PTE de Carreteras su ordenación queda fuera de las competencias del PTEOTT, no habiéndose recogido en los planos de ordenación.



## Artículo 14. Estructura del Sistema Multimodal de Transportes (NAD)

1.El sistema multimodal de transportes se estructura a partir de la organización conjunta de la oferta de todos los Sistema de Transportes público regulares, de la planificación de los elementos estructurantes o definitorios y del establecimiento de un único Régimen económico y tarifario

2. Los modos de transporte recogidos en el Sistema Multimodal de Transportes de la Isla de Tenerife se estructuran de la siguiente forma:

- **Trenes del Sur y del Norte**
- **Red tranviaria metropolitana:** 3 líneas
- **Líneas intercomarcales de guaguas:** Las líneas de guaguas en cuyo recorrido se atraviesa más de una comarca
- **Líneas intracomarcales de guaguas:** con recorridos interiores a cada comarca de las definidas en el PTEOTT
- **Metropolitanas:** Las líneas de Tranvía y Guaguas, con recorridos dentro del área metropolitana (Santa Cruz de Tenerife-La Laguna).
- **Cuarto modo de Transporte:** líneas de transporte a la demanda que hacen posible la prestación de un servicio de transporte público en áreas donde la demanda del servicio público no alcanza el volumen mínimo necesario para justificar la implantación y funcionamiento del servicio de guaguas.

3.Los elementos estructurantes o definitorios del Sistema Multimodal son los siguientes:

- **Intercambiadores Modales Principales:** son puntos de acceso a los Principales Corredores del Sistema de Transporte Público de Alta Capacidad y se constituyen en los principales puntos de intercambio entre Modos en cuanto a volumen de Viajeros:
  - Disponen de conexión con transporte de alta capacidad (ferrocarril).
  - Dan servicio a corredores con más de 200 expediciones/día.
  - Disponen de Aparcamiento de disuasión para más de 300 coches, con Tarifas que coadyuven al cambio de Modo.
  - Disponen de zona comercial.

- **Intercambiadores Modales de Proximidad:** son el resto de accesos importantes al Sistema de Transporte Público desde otros modos de transporte en acceso y dispersión. Se localizan principalmente en las cercanías de zonas que son origen y destino de un importante número de Viajes o donde pueden dar servicio a amplias áreas de edificación de baja densidad. Se localizan junto a corredores con un número medio-alto de expediciones.
  - Pueden disponer o no de conexión con transporte de alta capacidad (ferrocarril).
  - Dan servicio a más de 125 expediciones/día.
  - Disponen de Aparcamiento para más de 75 coches con Tarifas que coadyuven al cambio de Modo.
  - Dispone de accesos cómodos y seguros a pie y siempre que sea posible en bicicleta.
- **Estaciones de Guaguas,** para la conexión entre varias Líneas de Guagua regular y localizadas en centros urbanos grandes y medianos. Los principales modos de acceso son los no motorizados:
  - Dan servicio a más de 100 expediciones/día.
  - Dispone de accesos cómodos y seguros a pie y siempre que sea posible en bicicleta.
- **Paradas preferentes** o Estaciones de Guaguas de escaso movimiento que cumplen funciones adicionales de regulación de los servicios de los Operadores:
  - Dan servicio a menos de 100 expediciones/día.
  - Son fácilmente accesibles a pie.
- **Carriles-Bus,** de uso exclusivo para el Transporte Público rodado (Guagua y Taxi), generalmente con preferencia de paso sobre el resto del tráfico y ubicados en los accesos e interior de las principales zonas urbanas, con el objeto de mejorar las prestaciones del Transporte Colectivo en cuanto a fiabilidad y velocidad.

## CAPÍTULO II. CONDICIONES DE LOCALIZACIÓN

### Artículo 15. Localización de los ámbitos de las infraestructuras (NAD)

1. La localización de las infraestructuras de la Red insular de infraestructuras y servicios de transporte público viene determinada en las fichas de ordenación que se adjunta en el Apéndice nº1 Fichero de emplazamientos de infraestructuras e instalaciones. Sin embargo, su localización exacta podrá verse ajustada, como resultado de un mayor detalle alcanzado por los instrumentos de desarrollo contemplados en este Plan o por condicionantes ambientales que se realizará según lo determinado en el artículo 11 de esta Normativa.

### Artículo 16. Clasificación, categorización y uso de los terrenos destinados a infraestructuras de transporte

1. Para aquellos terrenos destinados a albergar las diferentes infraestructuras de la *Red insular de infraestructuras y servicios de transporte público*, este plan establece directamente el uso de *infraestructuras de transportes*. En tal sentido, los planes urbanísticos municipales, al adaptarse al presente plan, deberán contemplar estos terrenos como parte de la Red estructurante de transporte y deberán calificarlos obligatoriamente como infraestructura o equipamiento de transporte de uso exclusivo o mixto, categorizándolos como suelo urbano, urbanizable y rústico de protección de infraestructuras según correspondan. (NAD)

2. En el régimen de usos ligados a la categoría de suelo rústico de protección de infraestructuras y equipamientos de transporte establecerá como uso principal el uso de transporte, sin perjuicio de la admisibilidad de otros usos secundarios siempre que resulten compatibles con el principal

3. En caso de que la infraestructura se localice en suelo rústico y se haga uso de la posibilidad contemplada en el artículo 55.b).5) TRLOTENC, y la categoría de suelo rústico de protección de infraestructuras efectivamente se compatibilice con otra, el régimen de usos no podrá poner en peligro el destino de tales suelos como componentes de la red insular de infraestructuras de transporte. (ND)

## TITULO III. GESTIÓN Y DESARROLLO

### **Artículo 17. La Autoridad del Transporte Insular (ND)**

1. La Autoridad del Transporte Insular de Tenerife será la entidad instrumental específica de carácter técnico con competencias en materia de transporte público por carretera y ferrocarril

2. Su constitución corresponderá al Cabildo de Tenerife y a los Ayuntamientos de Tenerife de más de 50.000 habitantes (Santa Cruz, La Laguna y Arona, estando abierta a aquellas otras entidades locales que decidan su integración).

3. Los objetivos básicos a cumplir por la Autoridad del Transporte de Tenerife son:

- La planificación, desarrollo y ordenación de la Red Insular de infraestructuras y servicios de transporte, tal y como se define en la presente normativa.
- La promoción de la movilidad sostenible y de la competitividad del transporte público frente al transporte privado.
- La completa coordinación entre administraciones públicas con competencias en materia de transporte público, así como la integración tarifaria entre modos y empresas prestatarias, y el desarrollo de la intermodalidad en todos sus aspectos.
- La agilidad en la toma de decisiones en un sector tan dinámico como el transporte público y la cercanía a los usuarios.
- El máximo aprovechamiento de los recursos disponibles para la prestación de un servicio público de la mayor calidad al mínimo coste posible, con empleo de los medios tecnológicos más avanzados que potencie el uso del transporte público.

4. El proceso de constitución de la Autoridad del Transporte Insular de Tenerife seguirá las siguientes fases:

a) Constitución de una comisión de trabajo, formada, como mínimo, por representantes del Cabildo de Tenerife, de los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes, y del resto de ayuntamientos que manifiesten fehacientemente su voluntad de integrarse, cuya función será analizar y definir la estructura de dicha Autoridad, elaborando una propuesta detallada sobre la misma, especialmente en lo que respecta a:

- Naturaleza jurídica, fórmula de constitución y régimen aplicable.
- Competencias y funciones transferidas, con especial detalle sobre sus competencias en materia normativa, de planificación, de ordenación, de gestión y de control (inspección y sanción).

- Estructura institucional, de gobierno y de participación, así como el sistema de integración y exclusión de sus miembros.
- Régimen económico-financiero, patrimonio y personal, en su caso.
- Propuesta de estatutos de funcionamiento.

b) Formulación de la propuesta de constitución de la Autoridad del Transporte Insular de Tenerife y de sus estatutos de funcionamiento, para su aprobación por el Cabildo de Tenerife y los ayuntamientos adheridos, de ser necesario; y, en el mismo acto, dotación presupuestaria correspondiente y delegación de competencias.

c) Puesta en marcha de la Autoridad del Transporte Insular de Tenerife.

5. En lo que respecta a las competencias de la Autoridad del Transporte, se optará por una Autoridad que asuma competencias amplias, y considerando un ámbito funcional completo, que por tanto incluya los modos de transporte presentes y previstos en Tenerife (ferrocarril, tranvía, guaguas, transporte a la demanda y taxi), aunque excluyendo en un primer momento, por motivos de viabilidad práctica, la ejecución de infraestructuras de transporte (se considera que la integración operacional, tarifaria y económica de todos los Servicios de Transporte es ya una enorme y compleja tarea para un organismo o entidad cooperativa de nueva creación y por otra parte la ejecución de las infraestructuras corren hoy a cargo de organismos plenamente consolidados)

6. Hasta el momento de la entrada en funcionamiento efectiva de la Autoridad del Transporte de Tenerife, las competencias en materia ferroviaria, tranviaria y de guaguas se seguirán ejerciendo por el Cabildo de Tenerife en los términos actuales.

### **Artículo 18. El Observatorio y la Oficina de la movilidad insular (ND)**

1. Como instrumento específico de análisis sectorial se constituirá el Observatorio y la Oficina de la Movilidad Insular, con el objetivo contribuir a la homogeneización de todos los estudios y proyectos relacionados con el transporte público, creando y manteniendo actualizada una base de datos y sus posibles análisis sobre la movilidad de las personas en la Isla de Tenerife.

2. Para el cumplimiento de sus fines, el Observatorio y la Oficina de la Movilidad desarrollará un sistema de captación de estadísticas de todos los agentes sectoriales que le permita actuar como instrumento de apoyo en las actuaciones con incidencia en el sector del transporte público, con especial hincapié en las siguientes acciones:



- Recogida y seguimiento de la información relevante acerca del transporte y la movilidad en Tenerife:
  - Diseño de un catálogo de indicadores.
  - Recogida continua de información acerca de estos indicadores.
  - Análisis de la evolución de la situación.
- Desarrollo y mantenimiento de una base de datos georreferenciada sobre movilidad y transporte en Tenerife.
- Elaboración de informes técnicos sobre la situación del transporte y su posible evolución.
- Desarrollo de todo tipo de modelos que permitan:
  - Explicar o simular las relaciones entre diferentes ámbitos de estudio (por ejemplo, influencia de una determinada infraestructura de transportes sobre el desarrollo local en una determinada comarca).
  - Pronosticar el impacto que determinadas actuaciones en transportes, ya sea en curso o planificadas, puedan tener sobre diferentes indicadores (empleo, renta, precio del suelo, etc.).
- Análisis y seguimiento de la aplicación de medidas propuestas e implantadas, y sus repercusiones.
- Análisis y seguimiento de las medidas protectoras y correctoras para evitar o reducir las afectaciones ambientales derivadas de la ejecución de las actuaciones del PTEOTT.
- Foro de encuentro entre los agentes socio-económicos involucrados en la movilidad.
- Difusión de las medidas propuestas y su previsible impacto, al objeto de que alcancen mayor conocimiento social.
- Estudio y posible aplicación de Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), específicamente adaptados al ámbito territorial de Tenerife.

3. En el momento en que la Autoridad del Transporte de Tenerife citada en el artículo anterior sea constituida y comience a desarrollar sus funciones de manera efectiva, el Observatorio y la Oficina de la Movilidad Insular se integrarán en la misma.

## Artículo 19. Los Planes de Movilidad Sostenible (ND)

1. Los planes de Movilidad Sostenible son los documentos estratégicos que contienen el conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda (municipal o comarcal), priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad

vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

2. Los municipios de más de 20.000 habitantes deberán desarrollar Planes de Movilidad Sostenible. Se podrán adoptar Planes de Movilidad Sostenible de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente.

3. El contenido de los Planes de Movilidad U Sostenible incluirá, como mínimo siguiente:

- *Análisis de la movilidad y el transporte*
- *Diagnóstico y elaboración de alternativas de transporte*
- *Evaluación de alternativas*
- *Definición de objetivos*
- *Desarrollo de las medidas*
- *Mecanismos de financiación*
- *Procedimientos de seguimiento, evaluación y revisión*
- *Análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales*
- *Participación y Difusión del Plan*

4. Se recomienda para el resto de municipios, ya obligados a la elaboración de un Estudio de Movilidad Municipal por la ley 13/2007 de Ordenación del transporte terrestre por carretera de Canarias, la adopción de un contenido similar.

5. La Autoridad de Transporte Insular y el Cabildo de Tenerife colaborarán técnicamente con los Ayuntamientos en su redacción e informará dichos planes con el fin de garantizar la correcta integración de la red de transportes insular.

6. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

## Artículo 20. Los Planes de Transporte para grandes centros atractores de viajes (R)

1. La Autoridad de Transporte Insular fomentará el desarrollo de Planes de Transporte a grandes centros atractores de movilidad, considerándose los mismos, entre otros, los siguientes:

- Polígonos industriales, centros logísticos o centros industriales específicos con gran número de trabajadores.
- Puertos, aeropuertos y otros intercambiadores modales.
- Centros universitarios y principales centros de atención sanitaria.

2. De acuerdo con lo previsto en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, se prestará especial atención a los centros de trabajo de titularidad pública o privada cuyas características así lo aconsejen por dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación, respetándose igualmente las previsiones de los Planes de Movilidad Sostenible previstos en el artículo anterior que hayan sido aprobados en su mismo ámbito territorial.

3. Los objetivos básicos de estos Planes de Transporte serán la reducción del uso del vehículo privado y la promoción de los modos menos contaminantes en los desplazamientos hacia los grandes centros atractores. Para cumplir esos objetivos, se arbitrarán medidas con presencia fundamental de las destinadas al uso de los modos no motorizados (a pie y bicicleta), y su intercambio con el transporte público, incluyendo actuaciones que puedan restringir la competitividad del transporte privado.

4. El contenido mínimo de los Planes de Transporte a grandes centros de atracción será el siguiente:

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

5. El procedimiento para su elaboración y aprobación requerirá de la participación expresa de las empresas o entidades públicas ubicadas en los centros de atracción objeto del Plan.

## Artículo 21. La regulación del transporte privado

1. Para la regulación del transporte privado, la Autoridad Única promoverá la adopción por las Administraciones responsables de una serie de medidas, que responden a las siguientes categorías:

- Tarificación por congestión (R).
- Regulación del aparcamiento en la vía pública (ND).
- Aparcamientos de disuasión (NAD).
- Control de accesos y calmado de tráfico en centros urbanos (R).

2. Tarificación por congestión: se analizará de manera específica en cada proyecto individual, de acuerdo con los siguientes pasos:

- Identificación y análisis de:
  - Tramos de las redes viarias y períodos horarios con problemas de congestión.
  - Itinerarios alternativos y oportunidades de Transporte Público en esas Redes.
- Diseño y análisis técnico y económico de Sistemas de Peaje para la redistribución de los Viajes en Automóvil hacia otros itinerarios y otros modos.
- Análisis Coste-Beneficio y Evaluación Multicriterio de la implantación de los Sistemas de Peaje.
- Implantación de los Sistemas de Peaje si se alcanza un resultado positivo en los análisis anteriores.

3. Regulación del aparcamiento en la vía pública: Afecta a las zonas centrales de los municipios de más de 20.000 habitantes y deberá ir precedida de los correspondientes estudios técnicos que determinen, con el nivel de detalle necesario para su evaluación, los siguientes elementos:

- Plazas de aparcamiento en la vía pública.
- Demanda potencial de aparcamiento.
- Demanda previsible una vez implantado el sistema.
- Diseño y economía del sistema de regulación.

- Campañas de difusión y participación social.
- Acciones paralelas para potenciar la accesibilidad y conectividad de las áreas reguladas mediante el transporte público colectivo.

4. Aparcamientos de disuasión: se situarán en las inmediaciones de los principales enlaces, disponiendo de un mínimo de 25 plazas, con sistemas de acceso controlado y vigilancia mediante grabación con cámaras. Para su construcción y puesta en servicio será necesario con carácter previo la realización de:

- Estudios de diseño y análisis técnico-económico y ambiental para concretar la ubicación y las características de cada aparcamiento de disuasión para garantizar el cumplimiento de objetivos y la viabilidad del sistema
- Estudios de reordenación del tráfico en el área de influencia y de fórmulas de gestión.
- Los anteproyectos y los proyectos constructivos necesarios para la ejecución de las obras.

5. Áreas de control de accesos y calmado de tráfico en los centros urbanos de los núcleos de población: su diseño e implantación deberá ir precedido por estudios de detalle que, con carácter mínimo, incluyan:

- Detección y selección de áreas susceptibles de control.
- Identificación, evaluación y resolución de las afecciones al tráfico en el resto de la ciudad.
- Determinación de las soluciones tecnológicas pertinentes a aplicar.
- Promoción, como tarea transversal e imprescindible, de una consistente participación social, integrando en el proceso a los residentes y agentes económicos involucrados.

### Artículo 22. Los modos de transporte no motorizados (R)

1. Las actuaciones en materia de modos de transporte no motorizados deben estar recogidas en los Planes de Movilidad Sostenible cuando sea obligatorio su redacción. El Cabildo o los Ayuntamientos que no estén obligados a la redacción de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible desarrollarán medidas de fomento de los modos no motorizados debiendo cumplir lo especificado en este artículo.

2. Las actuaciones de fomento de los modos no motorizados tendrán como objetivo el garantizar la continuidad peatonal/en bici en condiciones de seguridad hasta los principales equipamientos, dotaciones (nodos atractores) del municipio, con prioridad en las zonas de mayor densidad residencial.

2. Las actuaciones de fomento de los modos no motorizados con incidencia territorial en el pueden ser de los siguientes tipos:

- Recorridos ciclables (Carriles Bici, senda bici, aceras Bici, carril señalizado, carril bus – bici, pistas ciclables). Se corresponden con plataformas reservadas para ciclistas, bandas delimitadas por señalización u otro dispositivo para uso exclusivo de ciclistas.
- Recorridos peatonales preferentes. Aquellos que articulan áreas estanciales dispuestos para unir entre sí los puntos principales de atracción de viajes peatonales, como son: equipamientos, zonas comerciales o de concentración de empleo, estaciones e intercambiadores de transporte, etc., conectando el mayor número de vías posibles. Pueden coincidir con recorridos históricos o responder a motivos más lúdicos, como el favorecer el acceso a zonas verdes, de peatones y ciclistas.

3. Previamente a la implantación de Recorridos Ciclables se deberá elaborar previamente un estudio con el siguiente contenido mínimo:

- La identificación de itinerarios urbanos y periurbanos susceptibles de utilización ciclista.
- El diseño y evaluación de las acciones precisas para su acondicionamiento.
- La estimación de costes y beneficios para implantar los que ofrezcan mejores resultados.
- La viabilidad de un sistema de alquiler público de bicicletas y su forma de gestión

4. La mejora de Recorridos Pevtonales Preferentes deberá ir precedida, al igual que en el supuesto anterior, por un estudio previo con el siguiente contenido mínimo:

- La identificación de recorridos urbanos y periurbanos susceptibles de utilización peatonal.
- El diseño y evaluación de las acciones precisas para su acondicionamiento.
- La estimación de costes y beneficios para implantar los que ofrezcan mejores resultados.



## Artículo 23. El cuarto modo de transporte (ND)

1. El Cuarto Modo de Transporte supone un Sistema de transporte a la demanda que forma parte del Sistema de Transporte Multimodal junto con el Ferrocarril, Tranvía y guaguas. El Cuarto Modo hace posible la prestación de un servicio de transporte público en áreas donde la demanda del servicio público no alcanza el volumen mínimo necesario para justificar la implantación y funcionamiento del servicio de guaguas.

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

3. Inicialmente, es en la zonas identificadas en los Planos de Ordenación del PTEOTT, aun sin perjuicio de otras que puedan identificarse y delimitarse en el futuro, donde se propone la implantación del Cuarto Modo, que tiene su base en la utilización de los taxis municipales como sustituto de la guagua.

4. El Cuarto Modo Colectivo (Servicio a la Demanda) podrá prestar también el Servicio de Transporte Especial Adaptado (STEA).

5. Debido a la estructura de las relaciones de movilidad en la Isla y pese a ser el Servicio del Cuarto Modo una competencia municipal, se promoverá la realización de áreas de prestación comarcales para lo cual el Cabildo de Tenerife deberá elaborar una Ordenanza Básicas Reguladora de la Prestación del Cuarto Modo que contemple al menos los siguientes aspectos:

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

6. La organización puesta en funcionamiento y gestión del servicio será realizada junto a la Autoridad de Transporte Insular con el fin de coordinar los diferentes medios y servicios del Sistema Multimodal de transportes. La creación y puesta en marcha de un centro de control y gestión (con su S.A.E. corres-

pondiente) que debe ser único y común a todas las áreas de prestación. El Centro tendrá que ser por tanto un activo tenido conjuntamente por todas las Empresas/cooperativas operadoras del Cuarto Modo

7. Los proyectos de establecimiento del servicio que se presenten deben contener:

- La definición de la integración del Sistema en el Sistema Multimodal Insular
- La identificación y delimitación de las Áreas de Prestación apropiadas para el Cuarto Modo y para el Servicio de Transporte Especial Adaptado (STEA);
- El diseño del esquema de funcionamiento a nivel operacional y la definición de la ubicación de las Paradas
- La determinación de las necesidades específicas en esas Áreas de Prestación, que consiste básicamente en definir la oferta (Vehículo.km)

## Artículo 24. El transporte en taxi (ND)

1. El Cabildo, a través de la Autoridad Unica Insular promoverá la elaboración de un Estudio del Sector en el Area metropolitana con el fin de proponer las acciones para diseñar medidas de reordenación.

2. El Estudio anterior servirá de soporte a la reordenación correspondiente del Sector, que promoverá el Cabildo, a través de la Autoridad Unica Insular con la redacción de una Ordenanza reguladora del Taxi en el área metropolitana que complementará persiguiendo la mejora del Servicio del Taxi en cuanto a (i) Calidad y disponibilidad del Servicio y (ii) Socioeconomía de la actividad prestadora con acciones tales como:

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

## TÍTULO IV. FINANCIACIÓN

### Artículo 25. Régimen económico y financiero (ND)

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

2. La Autoridad del Transporte incentivará la eficiencia productiva del Operador e implicará al Operador en el riesgo/ventura de la comercialización.

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

- Su producto fundamental son Guaguas.km, Tranvías.km y Trenes.km con arreglo al Mapa y Cuadro de Servicios Multimodales demandados por la Autoridad del Transporte.
- Sus productos adicionales son la comercialización, la atención al Cliente, el aprovechamiento de activos, etc., asociados con la producción y prestación de los Servicios.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Artículo 26. El marco Tarifario zonal (ND)

1. Se delimitan 13 zonas tarifarias para la isla de Tenerife, que son las señaladas en la memoria del PTE-OTT y se corresponden con las Comarcas del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) o son subdivisiones de ellas y se detallan en el Apéndice II: Zonas Tarifarias

2. El importe de las tarifas se establecerá según el número y tipología de las Zonas que deba atravesar el Viajero, para llegar desde el punto donde acceda al Sistema Insular de Servicios de Transporte Público hasta el punto donde lo abandone (Mínimo, UNA Zona; Máximo, CINCO Zonas). Este importe será independiente del número de etapas y de los modos de transporte que el Viajero utilice para su Viaje. A estos efectos, la Autoridad de Transporte establecerá los criterios temporales para determinar si el abandono de un vehículo de transporte público supone el abandono del Sistema o supone sólo el inicio de un trasbordo.

3. Los importes tarifarios que se establezcan en cada momento deberán cumplir con el porcentaje de cobertura de los Costes del Sistema, por los Pagos de los Viajeros, que determine la Autoridad del Transporte atendiendo a las indicaciones económicas de las Administraciones.

4. El diseño, prestaciones y operación de los Títulos de Transporte y de los equipos para su cancelación y control deberán satisfacer todas las exigencias necesarias para atender como mínimo a lo expresado en los apartados anteriores de este Artículo.

### **Artículo 27. Convenios de financiación (ND)**

1. Todas las Administraciones con competencia – o por exigencia legal - colaborarán en la financiación del sistema de transportes, de conformidad con sus respectivos ámbitos geográficos competenciales. Dichas financiación se canalizará a través del los correspondientes Convenios.

2. La financiación, ya sea por inversión directa de la Autoridad del Transporte u obtenida mediante los Convenios se canalizará a través de la Autoridad del Transporte a los operadores, con los que aquella firmará los correspondientes Contratos o Contratos-Programa, según corresponda

3. La financiación proveniente de las Administraciones citadas en el punto dos anterior irá dirigida a cubrir la "Insuficiencia Estructural del Sistema", tal y como se define ésta en el art 26.

4. Los Convenios de financiación que se puedan firmar tendrán una duración plurianual para garantizar la estabilidad financiera del sistema.



## DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA

### **Disposición adicional única. Cumplimiento de las determinaciones de la legislación sectorial**

1. La implantación de los elementos de la Red insular de infraestructuras y servicios de transporte público deberán cumplir lo estipulado en la legislación sectorial vigente.
2. A tal efecto, cuando las implantaciones se pretendan realizar dentro de los Sistemas Generales Aeroportuarios o en terrenos afectados por las Servidumbres Aeronáuticas deberán contar con la aprobación del Ente Público Empresarial Aena y la Dirección General de Aviación Civil respectivamente por lo cual se remitirán los preceptivos documentos a la Administración competente.
3. La posible localización de infraestructuras asociadas al transporte dentro de los sistemas generales aeroportuarios estará a lo dispuesto en los Planes Directores del Aeropuerto de Tenerife Norte y Sur en materia de afecciones acústicas, siendo necesario informe preceptivo de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil para su autorización. De ser positiva se deberán cumplir los objetivos de calidad acústica en el interior, en cumplimiento del Real Decreto 1367/2007, que desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido. Además, se tendrá en cuenta lo dispuesto por el Código Técnico de la Edificación. (NAD)
3. En zonas cercanas a la costa, los documentos que desarrollen las actuaciones de implantación de los elementos de la Red insular de infraestructuras y servicios de transporte público deberán respetar la línea de la ribera del mar, la del deslinde del dominio público marítimo terrestre y la servidumbre de protección con el fin de que sean remitidos a la Administración competente para su informe.

## DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA

### **Disposición final única. Entrada en vigor y vigencia del Plan**

1. La aprobación definitiva del PTEOTT y la publicación de su normativa en el Boletín Oficial de Canarias producirá la obligatoriedad del cumplimiento de sus disposiciones, siendo nulas cualesquiera reservas de dispensación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44.1 del Real Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de los Espacios Naturales de Canarias.
2. El PTEOTT producirá efectos desde el mismo día de su publicación con carácter definitivo en el Boletín Oficial de Canarias.