



ASUNTO: Informe "Avance Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife".

I. OBJETO DEL INFORME.

El objeto del presente informe es dar cumplimiento a lo establecido en los art. 24 y 68.3 del Decreto 55/2006, de 9 mayo, por el que se Aprueba el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, que regulan, respectivamente, el procedimiento de Evaluación ambiental y la tramitación de los documentos de ordenación territorial, así como el trámite de consulta a las Administraciones Públicas que, por razón de la materia o del territorio, ostenten competencias que puedan resultar afectadas por las determinaciones del instrumento en trámite.

El citado Avance de PTE y el correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental fueron aprobados por el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife en sesión ordinaria del 26 de febrero de 2010 y sometidos a trámite de participación pública y consultas por plazo de dos meses según anuncio del B.O.C. de 25 de marzo de 2010.

El presente informe se realiza de acuerdo a las competencias específicas de la Dirección General de Transportes relativas al informe sobre la aprobación, las modificaciones y revisiones del planeamiento territorial y urbanístico en materia de transportes, de conformidad con la legislación aplicable.

II. DOCUMENTACIÓN. CONTENIDO.

El documento de Avance del "Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife", (PTEOTT, en adelante) remitido en formato digital, consta de los siguientes documentos: Memoria y Planos de Información (3 tomos), Memoria y Planos de Ordenación (3 tomos) e Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Se realiza un breve resumen de aquellos aspectos que afectan a los intereses y competencias de esta Dirección General, obviando aquellos aspectos no relevantes en materia de transportes, de conformidad con la legislación aplicable:

a) Memoria informativa.

En el documento de Memoria Informativa, tras el análisis del marco jurídico – normativo del Plan, aborda el marco ambiental y territorial, las infraestructuras y servicios de transporte existentes así como los factores o elementos de referencia para los viajes. Además, realiza un

análisis de la demanda de movilidad de residentes y no-residentes y una modelización del sistema de movilidad/transporte. Expone asimismo la oferta de transporte público existente en la isla, su economía y las inversiones y actuaciones previstas.

b) Memoria de Ordenación.

Establece como objetivos generales del PTEOTT :

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

Desarrolla el diagnóstico de la movilidad en la isla de Tenerife, exponiendo los distintos escenarios (situación actual y modelo territorial previsto), aborda los fundamentos para el planeamiento, la demanda de movilidad, el sistema viario y aparcamiento, el transporte público colectivo, el intercambio modal, sus instalaciones y el reparto modal de los viajes. Asimismo, realiza un primer diagnóstico ambiental y expone las políticas y actuaciones previstas y en curso, así como la relación de problemas. Concluye el diagnóstico con una selección y análisis de experiencias en movilidad y estableciendo las directrices de ordenación y coordinación del PTEOTT para el transporte público, transporte privado y planeamiento urbano.

Tras exponer los escenarios diferentes, con y sin actuaciones en Políticas de Transporte Privado, y con y sin Políticas territoriales para la Moderación de la Movilidad, plantea las siguientes alternativas para los horizontes 2016 y 2027:

- **Alternativa CERO:** consiste en la continuidad del modelo territorial previsto, sometida únicamente a evaluación en el Escenario sin Políticas de Moderación de la Movilidad y sin Políticas para el Transporte Privado:



MODOS/SISTEMAS DE TRANSPORTE	Líneas	PRESTACIONES DIARIAS		Tarifa (€/km)
		Expediciones	Unidades km	
Tren del Sur	1	120	9.492	Nueva Tarifación Multimodal Integrada por Zonas
Tren del Norte (2027)	1	120	9.492	
Tranvía Metropolitano	3	537	5.290	
Guagua Metropolitana	33	1.824	15.446	
Guagua Intercomarcal	32	2.410	29.455	
Guagua Intercomarcal	32	1.145	42.059	
Infraestructuras Modales				
Intercambiadores Principales	Santa Cruz de Tenerife, Anzax, Candelaria, San Isidro, Aeropuerto del Sur, Los Cristianos, Adeje, La Laguna.			
Estaciones de Guaguas	Puerto de la Cruz, La Orotava, Icod de los Vinos, Guía de Isora, Granadilla, y Güímar			
Paradas Preferentes	Buenavista del Norte, Tacoronte, Las Realejos, Acanalido de Los Gigantes, Los Cristianos, Las Galletas y Arafo			
Carreteo-Bus	En Santa Cruz de Tenerife -> entradas desde la TF-1 y la TF-5			

- **Alternativa UNO:** incorpora a las actuaciones ya previstas en el momento actual (alternativa cero) las siguientes previstas en el PTEOTT:
 - El Tren del Norte (Horizonte 2027).
 - En la Red de Guaguas (sin clasificación funcional), reordenación de la oferta desde zonas con muy baja ocupación (menos de 5 viajeros por expedición) a otras con mayor potencial.
 - Tarifación única, multimodal, integrada y por zonas.
 - Otras infraestructuras e instalaciones modales del transporte.

MODOS/SISTEMAS DE TRANSPORTE	Líneas	PRESTACIONES DIARIAS						Tarifa (€/km)	
		2014		2027		2014		2027	
		Expediciones	Unidades km	Expediciones	Unidades km	Expediciones	Unidades km	Expediciones	Unidades km
Tren del Sur	1	120	9.492	120	9.492	120	9.492	120	9.492
Tren del Norte (2027)	1	120	9.492	120	9.492	120	9.492	120	9.492
Tranvía Metropolitano	3	537	5.290	537	5.290	537	5.290	537	5.290
Guagua Metropolitana	33	1.824	15.446	1.775	14.803	1.775	14.803	1.775	14.803
Guagua Intercomarcal	32	2.410	29.455	2.531	30.054	2.531	30.054	2.531	30.054
Guagua Intercomarcal	32	1.145	42.059	1.101	40.047	1.101	40.047	1.101	40.047
Infraestructuras Modales									
Intercambiadores Principales	Santa Cruz de Tenerife, Anzax, Candelaria, San Isidro, Aeropuerto del Sur, Los Cristianos, Adeje, La Laguna, Los Rodeos (2027), San Jerónimo (2027) y Las Realejos (2027).								
Intercambiadores de Proximidad	Tacoronte, Sama Única, La Orotava e Icod de los Vinos								
Estaciones de Guaguas	Puerto de la Cruz, Guía de Isora, Granadilla y Güímar								
Paradas Preferentes	Buenavista del Norte, Acanalido de Los Gigantes, Las Galletas y Arafo								
Carreteo-Bus	Accesos a Santa Cruz desde la TF-1 (entrada y salida) Red de carreteo bus en el ámbito metropolitano Santa Cruz-Arafo (TF-1) Santa Cruz-Los Rodeos (TF-5) Guaza - Adeje (TF-1)								

- **Alternativa DOS:** incorpora a las actuaciones de la alternativa UNO una Clasificación Funcional de la Red de Guaguas (según la longitud y la ubicación de sus recorridos en (Metropolitanas, Intercomarcales y Comarcales), sin merma del volumen total de la oferta en una Red Clasificada Extensa (potenciando las líneas que sirven las relaciones con

mayor demanda de viaje frente a las minoritarias, que no ven reducida la cobertura territorial aunque sí la frecuencia de servicios). Pretende la reducción de tiempos y costes, (aumentando el número de trasbordos entre líneas) y reordena los recursos actuales.

MODOS/SISTEMAS DE TRANSPORTE	Líneas	PRESTACIONES DIARIAS						Tarifa (€/km)	
		2014		2027		2014		2027	
		Expediciones	Unidades km	Expediciones	Unidades km	Expediciones	Unidades km	Expediciones	Unidades km
Tren del Sur	1	120	9.492	120	9.492	120	9.492	120	9.492
Tren del Norte (2027)	1	120	9.492	120	9.492	120	9.492	120	9.492
Tranvía Metropolitano	3	537	5.290	537	5.290	537	5.290	537	5.290
Guagua Metropolitana	33	1.824	15.446	1.731	14.665	1.731	14.665	1.731	14.665
Guagua Intercomarcal	32	2.410	29.455	2.937	39.229	2.937	39.229	2.937	39.229
Guagua Intercomarcal	32	1.145	42.059	907	33.208	907	33.208	907	33.208
Infraestructuras Modales									
Intercambiadores Principales	Santa Cruz de Tenerife, Anzax, Candelaria, San Isidro, Aeropuerto del Sur, Los Cristianos, Adeje, La Laguna, Los Rodeos (2027), San Jerónimo (2027), Las Realejos (2027).								
Intercambiadores de Proximidad	Tacoronte, La Orotava, Icod de los Vinos, Tinca, Cruz del Señor, Las Cañeras (La Laguna), Tejina, Santa Úrsula (2027).								
Estaciones de Guaguas	Puerto de la Cruz, Guía de Isora, Granadilla y Güímar								
Paradas Preferentes	Las Galletas, Arafo, Boes de Abona, San Andrés								
Carreteo-Bus	Accesos a Santa Cruz desde la TF-1 (entrada y salida) Accesos a Santa Cruz desde la TF-5 (entrada y salida) Red de carreteo bus en el ámbito metropolitano Santa Cruz-Arafo (TF-1) Santa Cruz - Los Rodeos (TF-5) Guaza - Adeje (TF-1)								

- **Alternativa TRES:** a partir de la alternativa DOS, cambia la Red Funcionalmente Clasificada y Extensa por una Red Funcionalmente Clasificada Concentrada con supresión de los servicios regulares con más bajos índices de utilización, (15% de los previstos para la Alternativa DOS) y sustitución de los servicios regulares suprimidos por un Cuarto Modo (Transporte a la Demanda), para mantener las prestaciones desde un punto de vista social y territorial en zonas de medianías de todas las comarcas, en la zona costera de La Laguna y Tacoronte (Valle de Guerra- Mesa del Mar) y la zona del Macizo de Anaga en el Área Metropolitana.



MODOS/SISTEMAS DE TRANSPORTE	ALTERNATIVA TRES							
	Líneas		Prestaciones básicas Repeticiones				Tarifa (€/An)	
	2016	2027	2016	2027	2016	2027	2016	2027
Tren del Sur	1		120		9.400			
Tren del Norte (2027)	1		120		5.040			
Tramvía Metropolitano	3		557		5.260		7.760	
Guagua Metropolitana	18	21	1.418	1.704	12.424	12.204		
Guagua Intercomarcal	25	24	2.575	2.547	28.572	28.422		
Guagua Intercomarcal	18	17	970	892	22.624	21.208		
Cuarto Modo					137,68	149,05		
					137	148		
					685	743		

Red de Líneas y Zonas

Intercambiadores Principales: Santa Cruz de Tenerife, Afaza, Candelaria, San Isidro, Aeropuerto del Sur, Las Cañadas, Adeje, La Laguna, Los Rodeos (2027), San Jerónimo (2027) y Las Redrejas (2027).

Intercambiadores de Proximidad: Tacoronte, La Orotava, Icod de las Vinas, Tencir y Cruz del Señor, Las Canteras (La Laguna), Tejina, Santa Cruz (2027).

Estaciones de Guaguas: Puerta de la Cruz, Puerta de Isora, Granadilla y Güemaz, Buenavista del Norte, Acantilado de Las Gigantes, Las Galletas, Araña, Bois de Abona, San Andrés.

Paradas Preferentes: Accesos a Santa Cruz desde la TF-1 (entrada y salida), Accesos a Santa Cruz desde la TF-5 (entrada y salida).

Carretero-Bus: Red de carretero-bus en el ámbito metropolitano Santa Cruz-Afaza (TF-1), Santa Cruz - Los Rodeos (TF-5), Guaza - Adeje (TF-1).

Concluye el análisis de las alternativas tras la comparación de las distintas variables e indicadores, proponiendo la alternativa a desarrollar por el PTEOTT la denominada TRES-MP basada en:

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

La memoria aporta una valoración multicriterio de las distintas alternativa y justificación ambiental de las mismas, coincidiendo con la seleccionada también desde el punto de vista ambiental y proponiendo medidas correctoras para la misma.

VALORES DE LAS VARIABLES CUANTITATIVAS (2016)		COMBINACIONES ALTERNATIVA-ESCENARIO								
Indicadores	Variables	CERO	UNO	UNO	DOS	DOS	DOS	TRES	TRES	TRES
		00	00	0P	00	0P	MP	00	0P	MP
Importe de la Inversión	Miliones de Euros	2.109	2.207	2.207	2.221	2.221	2.221	2.221	2.221	2.221
Tiempo Total de los Viajeros	Miles de Horas cada Día Laborable	578,5	576,4	597,3	579,7	603,7	598,0	585,9	603,7	598,0
Coste Total de Producción del Transporte	Miliones de Euros cada Día Laborable	6,37	6,28	5,96	6,30	5,97	5,92	6,35	5,95	5,89
Accesibilidad a pie al Transporte Público	Hectáreas edificadas a menos 500 m de una Parada	2.995	2.923	2.923	2.806	2.806	2.806	2.949	2.949	2.949
Participación del Transporte Público	Porcentaje de Viajes motorizados en Transporte Público	17,29	17,85	21,95	17,41	21,74	21,74	16,60	21,74	21,74
Duración Media del Viaje	Minutos por Viaje	25,4	25,3	26,2	25,4	26,5	26,4	25,7	26,5	26,4
Coste Medio del Viaje (Producción)	Euros por Viaje	4,66	4,59	4,36	4,61	4,36	4,35	4,64	4,35	4,34
Aportación Total de las Administraciones	Miles de Euros cada Día Laborable	161,5	146,6	80,3	146,3	75,2	75,4	137,9	53,4	53,6
Aportación Media de las Administraciones	Euros por Viaje en Transporte Público	0,68	0,60	0,27	0,61	0,25	0,26	0,61	0,18	0,18
Contaminación atmosférica	Toneladas CO2 equiv. Día laborable	3.011	2.966	2.813	2.978	2.817	2.792	3.001	2.806	2.781
Consumo de suelo	Hectáreas	147,5	158,8	158,8	161,0	161,0	161,0	161,0	161,0	161,0

Normativa.

Aporta un esquema de la normativa básica aplicable, indicando únicamente las líneas estratégicas de ordenación normativa y abordando aspectos generales en cada una de las estrategias:

1. Mejora del funcionamiento del sistema de transporte público.
2. Medidas en materia de Transporte Privado
3. Actuaciones de Ordenación Territorial

III. CONSIDERACIONES.

a. Planificación regional.

La ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, diseña un conjunto de instrumentos (Planes Territoriales y Estratégicos de Transportes) que sirven para lograr el engarce de este modo de transporte con otras modalidades, aun cuando éstas cuenten con su propia regulación, como es el caso del transporte marítimo o aéreo.



Es necesario establecer un espacio autonómico de los transportes y la movilidad que permita superar la fragmentación territorial mediante la combinación de los distintos modos de transporte y la ausencia de restricciones a la movilidad de pasajeros y mercancías. Para ello resulta imprescindible coordinar los planes territoriales de transportes insulares con la planificación suprainular.

Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte

Desde el punto de vista de la planificación suprainular, el Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte de Canarias define una red interinsular integrando los distintos modos de transporte mediante nodos intermodales, para constituirse en eje estructurante del crecimiento, la accesibilidad y el comercio, interconectando, a su vez, dicha red con los sistemas de transportes continentales, procurando la integración del archipiélago dentro del mercado único europeo.

En ese sentido, se echa en falta el análisis y planificación del transporte planteada en el PTEOTT en relación a los modos de transporte aéreo y marítimo, es decir, aquellos que conectan la isla de Tenerife con el resto del archipiélago. Es indiscutible que la actividad económica y sociocultural de Tenerife esta ligada al resto de las islas, y al exterior, tanto en el transporte de mercancías como en el de viajeros, aspecto que no ha sido tenido en cuenta en el diagnóstico realizado.

El PTEOTT debe contemplar la propuesta de Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte en el marco insular, o en todo caso, establecer alternativas acordes con la planificación insular planteada, pero sin olvidar el objetivo prioritario de interconexión establecida.

En la alternativa seleccionada en el PTEOTT, se establecen una serie de infraestructuras intermodales cuya conexión con puertos y aeropuertos no queda garantizada, de hecho, el esquema de conexiones de los intercambiadores (tanto principales como de proximidad) únicamente plantea conexiones con tren, tranvía, guagua, taxi y aparcamiento.

No se contemplan intercambiadores principales claramente ligados a aquellos puertos que forman parte del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte: Puerto de Santa Cruz de Tenerife, de Los Cristianos, de Granadilla y de Guía de Isora, cuya interconexión con el transporte público debe quedar garantizada en la planificación insular, independientemente de las administraciones que sean competentes en cada modo de transporte.

En el caso de los carriles Bus – Vao, forman parte del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte los siguientes:

1. Carril Bus Santa Cruz de Tenerife,

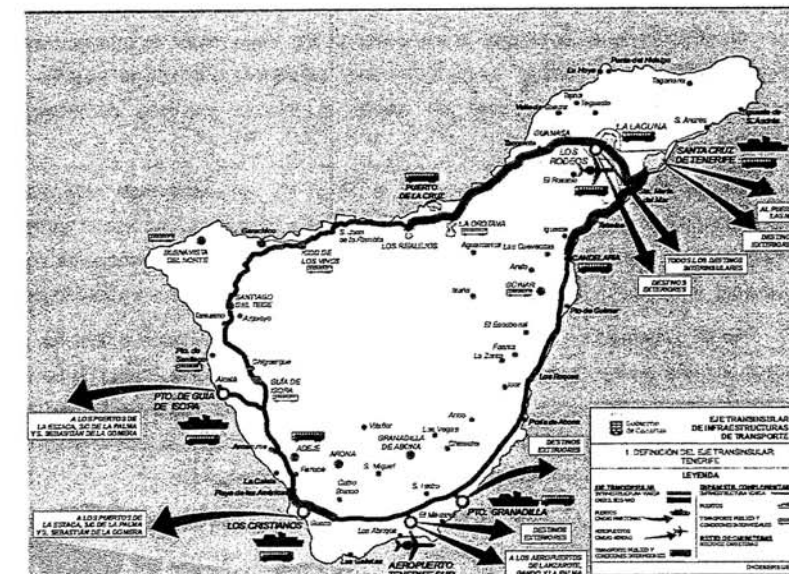


2. Corredor Sur: S/C Tenerife – Candelaria,
3. Corredor Sur: Guaza – Las Américas,
4. Corredor Norte : S/C Tenerife – Los Realejos

El PTEOTT añade a los anteriores dos carriles de acceso a Santa Cruz, desde la TF-1 y TF-5 respectivamente, actualmente en ejecución, así como una red de carriles bus en el ámbito metropolitano.

Asimismo, reduce el corredor sur S/C Tenerife – Candelaria hasta Añaza y el corredor norte S/C Tenerife – Los Realejos hasta Los Rodeos (aprovechando el tramo Padre Anchieta – Los Rodeos, para la reconversión en bulevar que se pretende en la TF-5 desde Guama hasta el enlace de Padre Anchieta) sin nueva ocupación de terreno. En cambio, amplía el Corredor Sur: Guaza – Las Américas hasta Adeje, aprovechando la ampliación del tercer carril de la autopista TF –1 por cada sentido en la actual autopista del Sur entre San Isidro y Las Américas.

Dichas modificaciones no están justificadas técnicamente en el Avance, manteniéndose el mismo planteamiento en las tres alternativas respecto a los carriles bus planificados en los dos horizontes estudiados.





La configuración del archipiélago canario como un espacio único (fomentada por el Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte), solventará la principal deficiencia de cara a convertir a Canarias en un nodo de intercambio comercial entre América, África y Europa, como plataforma logística de distribución en el eje Atlántico.

Por lo tanto, además de mejorar las comunicaciones aéreas y marítimas de las islas con el exterior, y especialmente con respecto a aquellas áreas donde se está produciendo un mayor auge de las relaciones comerciales, es necesario a su vez, promover el desarrollo de las infraestructuras de transporte internas existentes en cada una de las islas a través del ETIT (Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte), debiendo este necesariamente estar coordinado y desarrollado con el PTEOTT.

Plan Estratégico de Transportes de Canarias (PETCAN).

En la misma línea, el PETCAN refuerza la conexión intermodal de puertos, aeropuertos y transporte terrestre, realizando especial énfasis en:

- o La optimización de la accesibilidad y conectividad entre el Transporte aéreo y el Transporte terrestre, proponiendo, entre otros, la mejora de la señalización del transporte público e información general sobre los transportes en la isla así como el acondicionamiento del viario de acceso en los Aeropuertos norte (Tercer carril Guamasa-Orotava, Carretera Padre Anchieta-Los Rodeos) y sur (San Isidro-Las Américas)
- o La optimización de la accesibilidad y conectividad entre el Transporte marítimo y el Transporte insular mediante el desarrollo de Intercambiadores modales en todos los Puertos de Interés General, con la creación de una Estación Marítima Intermodal en Los Cristianos y conversión de la Estación Marítima existente en Intercambiador modal en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- o Diseñar e implantar Mapas de servicios regulares que respondan adecuadamente a la demanda de Viajes y a los requerimientos de accesibilidad y conectividad para lograr un diseño eficiente y de óptima cobertura y determinar la oferta subvencionable con el objetivo de alcanzar una Velocidad Aparente (VA) superior a la actual:
 - Tenerife: > 100.000 h; 40 km/h; Arona-Puerto de la Cruz
 - Tenerife: > 50.000 h; 30 km/h; Arona-Icod, Arona-Tacoronte, Icod-Pto.Cruz, Pto.Cruz-Tacoronte, Tacoronte-La Laguna
- o Acondicionamiento del viario facilitando el acceso a las Instalaciones Intermodales Centrales y Estaciones de guaguas existentes ubicadas en los centros de áreas



metropolitanas en Tenerife en Santa Cruz y Puerto de la Cruz mediante la mejora de señalización vertical en carreteras informando de la ubicación y estado de los intercambiadores (plazas aparcamiento libres, estado de funcionamiento, anomalías, etc.) e implantación de Carriles-Bus en Tenerife (Santa Cruz de Tenerife-Candelaria, Guaza-Las Américas, y Santa Cruz de Tenerife-Los Realejos) así como tramos de los viarios insulares con problemas de congestión, que tenga en cuenta:

- Modelización de tráfico futuro
 - Introducción de los carriles en el interior de Santa Cruz (red troncal)
 - Evaluación cuantitativa como alternativa para el cambio modal
 - En los accesos a las ciudades, utilización como carriles Bus-Vao
- o Dotación de un sistema de capacidad intermedia para los accesos Norte y Sur a Santa Cruz de Tenerife, con capacidad y funcionalidad apropiadas para resolver las congestiones de hora punta en los accesos mediante un Estudio de Viabilidad de un nuevo Sistema de Transporte (Guaguas guiadas, Metro Ligero, etc.), con las siguientes características:
 - plataforma reservada y exclusiva en sus tramos interurbanos de media/larga distancia.
 - capacidad para circular en las áreas urbanas, incluso compartiendo el viario con el resto del tráfico.
 - flexibilidad de trazado, para aproximarse a los puntos donde se generan y atraen las demandas de transporte.
 - dimensionamiento modulable de la capacidad ofrecida

b. Transportes por carretera

Transporte de mercancías.

Del análisis del documento de avance del PTEOTT, se deduce su correspondencia con el "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO", previsto en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, puesto que únicamente aborda el transporte público de viajeros, sin incluir la ordenación del transporte de mercancías, que correspondería a un **Plan Territorial de Transportes insular**.

La Directriz 102 de 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, establece que "las intervenciones a realizar en materia de transporte público terrestre en el archipiélago



requiere que sean planteadas como un apartado propio específico dentro del Plan Territorial Especial de Transporte de ámbito insular”, por lo tanto, no plantea el transporte público como único transporte terrestre a ordenar por los planes territoriales de transporte.

Según el art. 7. de la ya citada ley 13/2007, es competencia de los cabildos insulares: *La autorización del establecimiento y, en su caso, la construcción y explotación de las estaciones de vehículos de servicios públicos de viajeros y mercancías por carretera, y demás infraestructuras de apoyo a los transportes de ámbito insular.*

Asimismo, el Artículo 34 establece que *en el ámbito insular, la planificación de los transportes por carretera y la movilidad se realizarán dentro de lo dispuesto por el Plan Insular de Ordenación y, en particular, por el Plan Territorial Especial de Transportes.*

Por lo tanto, un Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife, no se limita únicamente a la planificación al transporte colectivo o de viajeros, debería incluir en su ordenación el transporte de mercancías por carretera, dado que la mayor parte de la movilidad realizada en Canarias se realiza por carretera, y, de ésta, la mayor parte corresponde a lo que puede denominarse movilidad insular. Tanto la condición insular, como la distancia a los principales centros de demanda y producción de bienes y servicios, junto con la doble insularidad, impone a las empresas que ejercen el transporte de mercancías por carretera en las Islas Canarias unas condiciones de operación especiales que suponen en la práctica un coste muy superior a los que tiene una operación homologable en territorio continental próximo a los principales centros de actividad económica.

En ese sentido, es fundamental para la economía insular y regional la planificación y compatibilidad de los transportes de viajeros y mercancías, públicos o privados, así como la planificación de las infraestructuras que contribuyan a reducir costes derivados de la insularidad, como centros de distribución de mercancías y de localización para el transporte de mercancías. El PTEOTT debería abarcar aspectos como el análisis de actuaciones orientadas a los operadores para conseguir una distribución urbana de mercancías más sostenible, medidas que garanticen la trazabilidad y la calidad del servicio de transporte de mercancías, la posibilidad de compatibilizar la red ferroviaria planificada como modo alternativo al transporte por carretera de mercancías, dotación de un sistema de plataformas logísticas intermodales adaptadas a las necesidades, introducir las necesidades de la distribución urbana de mercancías en el proceso de planificación de nuevos desarrollos urbanísticos y en los ámbitos urbanos consolidados, compatibilidad con transporte privado y público de viajeros, ...etc.

En caso de que el documento en tramitación redactado por el Cabildo, abarque únicamente el transporte colectivo de viajeros, debería indicarlo expresamente en su denominación y objeto, debiendo en todo caso, ser el resto de transporte por carretera objeto de otro Plan Territorial Especial.



- **Centros de información, contratación y distribución de cargas** (art. 92.2.: *Las Administraciones Públicas promoverán la creación de estos centros en el marco de lo que establezcan las Directrices de Ordenación de Infraestructuras y, para cada isla, el Plan Territorial Especial de Transportes.*)

d. Cooperación.


La Directriz 102 de la citada ley 19/2003 establece respecto a la ordenación del transporte público terrestre, que **la elaboración de los planes ha de realizarse en el marco de la cooperación entre las diferentes administraciones canarias y, en especial, entre el Gobierno de Canarias, los cabildos y los propios ayuntamientos, con participación de los usuarios y los agentes del transporte público y privado.**

No consta en el documento dicha cooperación.

IV. CONCLUSIONES.

En base a lo expuesto en el cuerpo del presente informe, además de las consideraciones descritas, se concluye que el **Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife** debe abordar el transporte en su conjunto, público, privado, de mercancías y transporte en taxi, así como la ordenación todas aquellas infraestructuras de transporte que, definidas en la ley 13/2007 de Ordenación del Transporte por Carretera, contribuyen a la intermodalidad, economía y sostenibilidad del sistema de transporte terrestre. Además, debe contemplar aquellas actuaciones que fomenten la conectividad entre las islas y de estas con el exterior, con los objetivos definidos por el Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte y profundizar en las políticas de movilidad que logren la efectividad del sistema planteado: tarifa única, medidas aplicadas al urbanismo, medidas que reduzcan la movilidad obligada, reducción del coste energético, medidas disuasorias de uso del vehículo privado,...etc.

Es todo cuanto cabe informar por la técnico que suscribe en Santa Cruz de Tenerife a 14 de mayo de 2010.


Fdo. Isabel H. López Urbiatea
Jefe de Proyectos.

ILTMA. SRA. DIRECTORA GRAL DE TRANSPORTES



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

EXPEDIENTE 2009/1002

DOCUMENTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE.

SITUACIÓN: TENERIFE

PROMOTOR: EXCMO. CABILDO
INSULAR DE TENERIFE.

INFORME PROPUESTA

Con fecha 13 de julio de 2010 se emite informe técnico por parte del Servicio Técnico de Planeamiento Territorial Occidental, de la Dirección General de Ordenación del Territorio, y el 14 de julio de 2010, se emite Informe Jurídico, por parte de GESPLAN S.A. a solicitud del Viceconsejero de Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias el 26 de mayo de 2010, en cumplimiento del dictamen de la ponencia técnica de 20 de abril de 2010, cuyo objeto consiste en examinar los requisitos procedimentales, documentales y sustanciales del Documento de Ordenación remitido, así como del Informe de Sostenibilidad Ambiental que lo acompaña, tanto desde el punto de vista jurídico como técnico, en cumplimiento del trámite de cooperación interadministrativa del art. 11 del TRLOTENC, y art. 33 del RPIOSPC, para que sean asumidos, en su caso, por la Ponencia Técnica de la COTMAC en su sesión de 21 de junio de 2010, en virtud de la Disposición Adicional 2ª.2, de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo.

En los citados informes se contiene lo siguiente:

INFORME TÉCNICO (emitido el 13 de julio de 2010)

“1. OBJETO DEL INFORME.

Con fecha 26/MAR/2010 (Número de registro: 386.825; MAOT: 9.195) tuvo entrada en la Consejería el documento del plan referido en el encabezamiento para cumplir el trámite de consulta que, en aplicación del principio de cooperación administrativa, establece el artículo 11.3 del texto refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENC).

Conforme al principio de cooperación interadministrativa, es objeto del presente informe el análisis técnico del Avance del Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT), en lo que se refiere a su adecuación al planeamiento territorial y de

1



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

recursos naturales de ámbito superior que le fuera de aplicación así como a la normativa legal vigente y, en especial, la propia del suelo.

2. ÁMBITO DEL PLAN.

El ámbito sobre el cual opera el PTEOTT es la isla de Tenerife.

3. OBJETO DEL PLAN.

Según la Memoria de Ordenación del PTEOTT (Punto 1.2.1) la Misión del plan es:

“A.- Contribuir al desarrollo, articulación y optimización del Sistema Insular de Transporte Público de Tenerife, en el marco de la Oferta Multimodal de Infraestructuras y Servicios para el Transporte de Viajeros.

B.- Contribuir a la mejor ordenación y modulación de las Demandas de Movilidad motorizada de Viajeros.

C.- Sintetizar los términos anteriores en una perspectiva múltiple y coordinada de Calidad competitiva, Costes económicos, sociales y medioambientales asumibles y Sostenibilidad a medio y largo plazo”

Los Objetivos globales asociados a dicha Misión se definen como:

“+ Alcanzar una configuración del Sistema Multimodal de Transportes de Viajeros de Tenerife que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida de la Sociedad y el Espacio Económico y Comercial de Tenerife.

+ Promover en la medida de lo posible una reducción (número y longitud de recorrido) de los Viajes Motorizados.

+ Asegurar que las Demandas de Movilidad de la Población son bien atendidas:

- Mejorando la Calidad y Tiempo de los Viajes y equiparando las condiciones de accesibilidad de todas las Personas a las Redes y Sistemas de Transporte.

- Reduciendo el consumo de recursos y la generación de costes externos y medioambientales por causa de la Movilidad, mediante el fomento terminante de los Modos Públicos Colectivos y la disuasión del uso del Vehículo Privado.

- Impulsando la integración operacional de los Sistemas Públicos de Transporte, hasta lograr su percepción como sistema único de prestaciones.”

Por último, esta Misión y Objetivos globales se desarrollan, en un segundo nivel, para los Sistemas de Operación (en los que se incluyen las Redes de Guaguas, la Red del Tranvía Metropolitano y las Líneas del Tren), los Servicios e Infraestructuras (que corresponden a las actuaciones sobre las diferentes Líneas y Servicios; las Infraestructuras e Instalaciones; las Políticas de Costes y Precios; y la Información), y las Políticas generales (en las que se incluyen las Políticas de Movilidad; el Transporte Privado y el Marco Jurídico de Gestión y Financiero).

4. PLANEAMIENTO DE REFERENCIA.

La tramitación del Avance del PTEOTT se produce en el marco de los siguientes instrumentos de planeamiento sobre su ámbito de actuación:

-Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, aprobadas por Ley 19/2003, de 14 de abril.

-Plan Estratégico del Transporte de Canarias.

-Plan Insular de Ordenación de Tenerife, aprobado por Decreto 150/2002, de 16 de octubre.

-Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos de la isla de Tenerife.

-Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur.

2



Gobierno
de Canarias

Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

- Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalá.
- Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte.
- Plan Territorial Especial de Ordenación de infraestructuras y dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana de Tenerife.
- Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.
- Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Comarca del Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife.
- Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife.
- Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife.
- Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Ganadera de la Isla de Tenerife.
- Planeamiento General de los municipios afectados, en distintas fases de tramitación o ya culminado su proceso de adaptación al DL 1/2000.

5. DOCUMENTACIÓN.

5.1. Descripción.

El documento técnico recibido está integrado por tres volúmenes y dos grupos de planos, en formato digital:

- Memoria de Información.
- Memoria de Ordenación.
- Informe de Sostenibilidad Ambiental, que incluye dos apéndices:
 - Apéndice nº 1. Indicadores, con fichas correspondientes a tres tipos: Estado, Presión y Respuesta.
 - Apéndice nº 2. Planos, con 14 correspondientes al Inventario Ambiental y 7 a las Alternativas de Ordenación.
- Planos de Información, que se articulan en cinco grupos de planos, correspondientes a:
 - Marco territorial y ambiental.
 - Infraestructuras y servicios de transporte.
 - Elementos de referencia para los viajes.
 - Modelización del sistema movilidad/transporte.
 - La oferta del transporte público.
- Planos de Ordenación, que se articulan en cuatro grupos de planos, correspondientes a cada una de las alternativas estudiadas (0, 1, 2, y 3) y reflejando los conceptos de:
 - Organización.
 - Volumen de oferta.
 - Esquemas comarcales.
 - Frecuencias mínimas,para cada uno de los horizontes preestablecidos, 2016 y 2027.

5.2. Análisis.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 23.4 del TRLOTCENC, el contenido mínimo de los planes territoriales especiales se determinará reglamentariamente en función de sus diferentes fines y objetivos.

Conforme a la Disposición Transitoria Séptima del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del

3



Gobierno
de Canarias

Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

sistema de planeamiento de Canarias, en tanto no se regule en el correspondiente Reglamento, la documentación necesaria para admitir a trámite los restantes instrumentos de ordenación que conforman el Sistema de Planeamiento de Canarias se registrará supletoriamente por la normativa contenida en el Reglamento de Planeamiento estatal, aprobado por Real Decreto 2.159/1978, de 23 de junio, exigiéndose a los Planes Insulares de Ordenación y a los Planes Territoriales de Ordenación los mismos documentos mínimos requeridos a los Planes Generales de Ordenación Urbana.

En los artículos 37 a 42 del Reglamento de Planeamiento para el Desarrollo de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado mediante real Decreto 2.159/1978, de 23 de junio, se determina la documentación que deben contener los Planes Generales de Ordenación, esto es, Memoria y Estudios complementarios, Planos de información y de ordenación urbanística del territorio, Normas urbanísticas, Programa de actuación y Estudio económico y financiero.

Desde el punto de vista estrictamente formal, el documento presentado carece de Normas urbanísticas, de Programa de actuación y de Estudio económico y financiero.

El contenido sustantivo del mismo se analiza detalladamente en los apartados siguientes de este informe.

6. INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.

6.1. Descripción.

6.1.1. Contenido, objetivos y relaciones.

1. En la introducción de este apartado se expone el marco legal conforme al que se produce la evaluación ambiental del plan, con mención expresa de la Resolución de 22 de abril de 2009, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 26 de marzo de 2009, relativo a la Aprobación del Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de Planes Territoriales Especiales de Transportes (BOC Nº 86, de 7 de mayo de 2009), aunque se afirma que “el carácter estratégico del PTEOTT, así como la fase en la que se encuentra el Plan, Avance, limitan el grado de detalle de ubicación de las infraestructuras que plantean, siendo complicado en ciertas ocasiones alcanzar el nivel de detalle que solicita el Documento de Referencia para cumplimentar algunos apartados ISA”.

2. Como contenido del PTEOTT se hace referencia al de las Memorias de Información y Ordenación, y al del Informe de Sostenibilidad Ambiental, no mencionándose sin embargo los correspondientes Planos de Información y Ordenación, y el contenido y alcance de los mismos.

3. La exposición de los objetivos del plan se remiten al apartado 1.2.1 de la Memoria de Ordenación, reproduciéndose los tres objetivos globales ya citados en el primer párrafo del punto 3 de este informe y enumerándose a continuación las líneas de desarrollo de los mismos:

- La Intermodalidad.
- Fomento del transporte público.
- Fomento de medios de transportes menos agresivos ambientalmente.
- Reducción de la contaminación atmosférica y acústica.
- Disminución de la siniestralidad en las carreteras.
- Reducción de la movilidad obligada.
- Mejora de la información en las redes de transporte público.
- Fomento en la aplicación de los SIT (Sistemas Inteligentes de Transporte).

4



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

que son transcripción de los objetivos prioritarios enumerados en el apartado 1 del Anexo del propio Documento de Referencia, pero de los que no se indican las partes del documento del PTEOTT en las que pueda hallarse su exposición y análisis pormenorizado.

4. La relación con otros planes se remite al capítulo I, Marco jurídico – normativo, de la Memoria de Información. Este punto del ISA, 1.3, expone las relaciones del PTEOTT con las Directrices de Ordenación General y con el PIOT.

De las primeras se mencionan las Directrices 81 a 83, correspondientes al Capítulo I, Sistema de transportes, del Título V, Infraestructuras y Transporte; y las 99 a 102, correspondientes al Capítulo VI, Transporte Colectivo, del mismo Título V, para concluir afirmando que “el PTEOTT asume lo expuesto en estas Directrices dentro de la ordenación propuesta”.

Del PIOT se hace mención expresa a los artículos 3.3.3.8, “Criterios sobre la ordenación del transporte”, y 3.3.2.1, “Sobre la racionalización en la ejecución y uso de las infraestructuras”. Del primero se señalan algunos de los aspectos contenidos en el mismo; del segundo se transcriben de forma aproximada los tres párrafos de su punto 2-D.

Por último se mencionan como planes relacionados con el PTEOTT a:

- Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras del Tren del Sur.
- Plan Territorial Especial de Ordenación del Viario del Área metropolitana.
- Plan Territorial de Ordenación del Sistema Tranviario del Área Metropolitana.
- Planes Generales de Ordenación”.

No se exponen conclusiones concretas sobre las relaciones de estos planes con el PTEOTT remitiéndose su lectura al punto 1 de la Memoria de Información.

6.1.2. Situación actual y problemática existente.

1. Se remite la exposición detallada del diagnóstico de la situación actual del transporte terrestre al capítulo 1, Diagnóstico, escenarios y directrices, de la Memoria de Ordenación para señalar a continuación los aspectos globales que se analizan en el mismo de cada una de las macrozonas de movilidad en que se divide el ámbito del PTEOTT. Dicho aspectos globales se enumeran:

- La demanda de movilidad.
- El sistema viario y el aparcamiento.
- El transporte público colectivo y su posición dentro del sistema movilidad-transporte.
- El intercambio modal y sus instalaciones.
- El reparto modal de los viajes,

aportando un primer dato general sobre este último (Tablas nº 1 y 2), en cuanto a viajes por persona/día y al reparto modal de la movilidad, que se puede resumir en:

-Viajes a pie	22,4%
-Viajes motorizados en vehículo privado	64,2%
-Viajes motorizados en vehículos públicos	13,4%

repartitiéndose, a su vez, estos últimos entre:

-Viajes en guagua regular	53,1% (7,11% s/total viajes)
-Viajes en guagua especial	15,6% (2,09%)
-Viajes en tranvía	23,1% (3,09%)
-Viajes en taxi	8,2% (1,09%)

2. En lo que se refiere a la problemática existente, se remite la exposición detallada de su análisis al apartado 1.8 de la Memoria de Ordenación para, a continuación, en sus



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

correspondientes apartados resumir los principales problemas ambientales generados por el transporte terrestre:

-Ocupación del suelo y fragmentación del territorio por la implantación de las infraestructuras.

-Dispersión urbanística, como inductora del uso del vehículo privado.

-Congestión de la red viaria como consecuencia del alto índice de motorización, que en Tenerife supera en un 25% a la media nacional (Tabla nº 4).

-Contaminación atmosférica, sobre la que, entre otros datos, se aporta la comparación de emisiones de CO2 por modo de transporte: Vehículo privado (1.646,80 KtCO2/año); Guagua (48,96 KtCO2/año); y Tranvía (1,79 KtCO2/año) (Tabla nº 8), para deducir en la Tabla nº 9 la equivalencia entre las emisiones generadas por viajero/año en función del modo de transporte: tomando como unidad las del modo tranvía, resultan cuatro (4) veces superiores las del modo guagua, y veintiséis (26) veces las del modo vehículo privado.

-Contaminación acústica.

3. El último punto de este apartado se dedica a la exposición de la probable evolución ambiental en caso de no aplicar el plan, es decir, a la evolución ambiental derivada de la alternativa CERO. Tal como se define la misma en este punto y en el apartado 1.1.2 de la Memoria de Ordenación, se analiza en los años horizonte 2016 y 2027, dándose por existentes en ambos una serie de actuaciones previstas en carreteras y redes arteriales (Cierre del anillo insular; Vía exterior; Circunvalación norte de Santa Cruz; Vía de Ronda de La Laguna; Variante de Tegueste); nuevas líneas del tranvía previstas (Ampliación línea 2; Línea 3); Tren del Sur y Remodelación de la Red de Guaguas en los ámbitos de influencia del Tranvía Metropolitano y del Tren del Sur.

Con base en todo esto se emite un diagnóstico genérico sobre ocupación del suelo y fragmentación del territorio, contaminación atmosférica y acústica, y congestión del tráfico.

6.1.3. Características ambientales.

Se remite su exposición detallada a los apartados 1.2 del punto 2 del Marco Ambiental y Territorial de la Memoria de Información y al apartado 1.8 de la Memoria de Ordenación.

Tras afirmar que las variables ambientales de mayor importancia para el PTEOTT “son los Espacios Naturales Protegidos, el suelo, el paisaje y las Unidades Ambientales Homogéneas” se definen tres Áreas Ambientales Homogéneas en función del predominio de elementos abióticos, bióticos y antrópicos (Tabla nº 11), en las que se agrupan once Unidades Ambientales del plan: Montañas, Barrancos, Laderas, Malpais y llanos, y Costas, del primer grupo; Forestal arbolado y Potencial Forestal arbolado, del segundo; y Agrícola 1, Agrícola 2, Agrícola 3, y Áreas comunes, residencia, industria y sistemas insulares, del tercero.

La definición de las limitaciones de uso derivadas de algún parámetro ambiental se limita a la enumeración de aquellos espacios con valores naturales, arqueológicos o culturales que podrían “ser limitantes de cara a la implantación de nuevas infraestructuras del transporte”. Se mencionan los Espacios naturales protegidos, los LICs y ZEPAs, la presencia de especies de flora y fauna, los barrancos y el patrimonio arqueológico y cultural.

La dinámica de transformación del territorio se resume en el crecimiento urbano y poblacional de la isla de Tenerife en los últimos cincuenta años; la ampliación de la red de carreteras; el incremento del parque de vehículos; y, por último, el desarrollo de las infraestructuras de transporte público en los últimos veinte años.

La diagnosis de potencialidad toma como referencia las Unidades Ambientales Homogéneas definidas anteriormente, a las que se le asigna un nivel de “Calidad para la conservación” y, contrapuesto al mismo, un nivel de “Capacidad de uso”.





Gobierno
de Canarias

Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

6.1.4. Objetivos de protección ambiental.

1. Entre los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guardan relación con el plan se menciona:

-La lucha contra el cambio climático (Protocolo de Kioto)

-La reducción de la contaminación acústica, con referencias a nivel comunitario a la Directiva 2002/49/CE (Directiva sobre Ruido ambiental); y a nivel nacional, a la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como al Real Decreto 1.367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la citada ley en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

-La protección del paisaje, con referencia, a nivel comunitario, al Convenio Europeo del Paisaje y a, a nivel nacional, su ratificación por España con fecha 26 de noviembre de 2007 (BOE 5/FEB/08). Se concluye afirmando que el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje de Tenerife es el marco a seguir por el PTEOTT.

-La protección de la biodiversidad incluye referencias, a nivel internacional, a los Convenios de Bonn y de Berna; a nivel comunitario, a las Directivas 79/409/CEE, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres; y 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre. En desarrollo de la primera, se dice, se han declarado cuatro ZEPAs y hay cinco más propuestas. De la segunda se deriva la Red Natura 2000 que en el ámbito de Tenerife se traduce en cuarenta y siete Lugares de Importancia Comunitaria (LIC). La exposición detallada de LICs y ZEPAs se remite al apartado 1.2.11 de la Memoria de Información.

2. Los objetivos ambientales del PTEOTT se enumeran en el siguiente listado:

- Fomento de la intermodalidad.
- Fomento del transporte público.
- Fomento de medios de transporte menos contaminantes.
- Reducción de la movilidad motorizada.
- Reducción de la contaminación atmosférica.
- Reducción de la movilidad obligada,

remitiéndose su exposición detallada al apartado 3.2 de la Memoria de Ordenación.

3. Los objetivos ambientales del PTEOTT en su relación con los objetivos ambientales del planeamiento superior se concretan en menciones a:

- Directrices de Ordenación General, números 3.1, 7 y 8, así como las incluidas en el capítulo correspondiente al Transporte Colectivo, 99.1 y 100.4 y 5.

- Del PIOT se menciona el artículo 3.3.3.8 (que es el que determina su desarrollo mediante el presente PTEOTT) y la Matriz de Usos/Áreas de Regulación Homogénea (Sección 11ª del Capítulo 3, Las Áreas de Regulación Homogénea, del Título II, Disposiciones Territoriales), de la que se transcribe la nota relativa a la "Regulación remitida" de los usos de Infraestructuras viarias y de transporte terrestre.

- "Los Planes y Normas de los ENP son jerárquicamente superiores dentro del Sistema de Planeamiento de Canarias a los Planes Territoriales especiales de Ordenación, es decir, que el PTEOTT deberá ajustarse a lo que aquellos dispongan en caso de que se proponga alguna infraestructura del transporte dentro de los límites de algún ENP".

- De la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, se transcriben los párrafos d) y e) del artículo 4, Principios y objetivos generales, y se menciona genéricamente la Sección 2ª, Infraestructuras básicas del transporte terrestre y su planificación, del CAPÍTULO II, PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD, PROMOCIÓN DEL SECTOR Y FINANCIACIÓN DE LOS TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES, para concluir que "El PTEOTT recoge y propone la ordenación de todas las infraestructuras

7



Gobierno
de Canarias

Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

mencionadas (en dicha Sección) excepto áreas logísticas, propias de la ordenación del transporte de mercancías".

- Del PETCAN se cita su objetivo "Asegurar que las demandas de movilidad de la población son atendidas de forma suficiente y sostenible" mediante, entre otros, la reducción del "consumo de recursos y la generación de costes externos y de impactos medioambientales por causa de la movilidad, mediante el fomento terminante de los modos públicos colectivos y la disuasión del uso del vehículo privado".

- Del TRL0TCENC se expone la relación de sus artículos 2.2, 3.1 Y 5 con los objetivos del PTEOTT.

6.1.5. Alternativas.

1. El estudio detallado de las alternativas de ordenación se remite al los apartados 2.1 y 2.2 de la Memoria de ordenación.

Tal y como se expone en el ISA, se estudian tres alternativas de ordenación mas la alternativa inicial o CERO. Estas cuatro alternativas se diferencian en función de lo que se denomina "Configuración de la Red de Guaguas" y de la existencia o no del Tren del Norte.

La Configuración de la Red de Guaguas se divide en tres tipos:

- Uniforme, que es aquella que "con carácter general, y sin perjuicio de algunas líneas directas, son las mismas Líneas y Servicios los que atienden los desplazamientos de Corto y de Largo Recorrido. Las Frecuencias de servicio en cada una de estas Líneas son relativamente bajas solo se logran Frecuencias elevadas mediante superposición de varias Líneas en los mismos tramos de la Red".

- Clasificada, que se determina por "la longitud media de los Viajes en cada Línea" y en la que las Líneas de Corto Recorrido tiene un doble cometido, "Atender la mayor parte de los Viajes de Corto alcance (Comarcal, por ejemplo)" y "Aportar/Distribuir Viajeros hacia/desde las Líneas de Recorrido Largo". Esta Configuración, Clasificada, se divide, a su vez, en dos subtipos, Extensa y Concentrada, de los que no se encuentra definición específica en el documento. Aunque no se menciona en el ISA, esta Configuración Clasificada Concentrada se relaciona con el denominado Cuarto Modo que "doña 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 Área metropolitana". (Punto 2.5.5.1, Memoria de Ordenación, Pág. 161)

A partir de aquí se obtienen cuatro alternativas básicas a evaluar en dos años "horizonte", 2016 y 2027 exigidos en la contratación del plan:

- CERO, Configuración Uniforme de la Red de Guaguas e inexistencia del Tren del Norte.

- UNO, Configuración Uniforme de la Red de Guaguas e inexistencia del Tren del Norte en el año 2016. Tren del Norte en funcionamiento en el año 2027.

- DOS, Configuración Clasificada Extensa de la Red de Guaguas e inexistencia del Tren del Norte en el año 2016. Tren del Norte en funcionamiento en el año 2027.

- TRES, Configuración Clasificada Concentrada de la Red de Guaguas e inexistencia del Tren del Norte en el año 2016. Tren del Norte en funcionamiento en el año 2027.

No se toma en consideración, para ninguna de las alternativas, la posible existencia en el horizonte 2027 de la ampliación del Tren del Sur hasta el Puerto de Fonsalía.

Las nueve alternativas finales se derivan de la introducción de lo que se definen como "Escenarios". Estos Escenarios, que son tres, se obtienen de la existencia o no de Políticas de Moderación de la Movilidad (PMM) y de Políticas para el Transporte Privado (PTP) (que

8



quizás fuera mejor llamar Políticas de Limitación del Transporte Privado). Las primeras se definen como aquellas que "tratan de contener las Movilidades Obligada y Semi-Obligada que exigen medios motorizados" para concluir admitiendo que "las posibles Políticas para la Moderación de la Movilidad no son competencia directa del Planeamiento del Transporte" y que "el PTEOTT no debe por tanto proponer Actuaciones concretas en esta materia (...)". En cuanto a las Políticas para el Transporte Privado, se definen como aquellas que persiguen "un Reparto de los Viajes más favorable al Transporte Público Colectivo" (Pág. 139, Memoria de Ordenación) mediante actuaciones como el seguimiento anticipativo de la demanda, políticas restrictivas o disuasorias de aparcamiento; refuerzo de las políticas de control de la velocidad; imputación de externalidades; y creación de una nueva cultura mediante campañas de información que difundan el conocimiento de los costes insostenibles del modo de Transporte Privado.

De la combinatoria de estas políticas se proponen tres escenarios: Sin PMM/Sin PTP; Sin PMM/Con PTP; Con PMM/Con PTP.

A su vez la combinación, restringida, de estos tres escenarios con las cuatro alternativas básicas deriva en nueve alternativas que se evalúan en los dos años horizonte ya mencionados:

- CERO-00 (CERO sin PMM y sin PTP)
- UNO-00 (UNO sin PMM y sin PTP)
- UNO-0P (UNO sin PMM y con PTP)
- DOS-00 (DOS sin PMM y sin PTP)
- DOS-0P (DOS sin PMM y con PTP)
- DOS-MP (DOS con PMM y con PTP)
- TRES-00 (TRES sin PMM y sin PTP)
- TRES-0P (TRES sin PMM y con PTP)
- TRES-MP (TRES con PMM y con PTP).

2. El PTEOTT describe las Infraestructuras Modales, también llamados Elementos Propios Definitivos en el punto 2.5.1 de su Memoria de Ordenación, y las divide en:

- Intercambiadores Modales Principales, principales puntos de intercambio entre modos de transporte y con mayor volumen de viajeros. Disponen de conexión con transporte ferroviario; dan servicio a corredores con mas de 200 expediciones/día; aparcamiento de disuasión para mas de 300 coches; y zona comercial.

- Intercambiadores Modales de Proximidad, que se localizan principalmente en las cercanías de zonas de gran generación o atracción de viajes. Pueden disponer o no de conexión con transporte ferroviario; dan servicio a más de 125 expediciones/día; aparcamientos para más de 75 coches; y con accesos cómodos y seguros a pie y en bicicleta.

- Estaciones de Guaguas.

- Paradas Preferentes.

- Carriles-Bus, de uso exclusivo para el transporte público y con preferencia de paso sobre el resto de tráfico.

- Red de Carreteras que, en todas las alternativas, se corresponde con la red viaria existente a la que se añaden las que se encuentran en construcción y "aquellas cuya ejecución es mas cierta": Red de carreteras actual; Cierre del anillo insular; Vía exterior del Área Metropolitana; Vía de circunvalación norte del Área Metropolitana; Cierre de la Vía de Ronda de La Laguna; y Variante de Tegueste.

En lo que concierne a las nueve alternativas propuestas para su estudio por el PTEOTT, estas infraestructuras implican mínimas variaciones entre ellas, para el año horizonte 2016:

- Los Intercambiadores Modales Principales de todas las alternativas, incluida la CERO, son comunes, coincidiendo todos, a su vez, con paradas del Tren del Sur salvo el de La Laguna que se sitúa en la Estación de Guaguas actualmente en construcción.



- Los Intercambiadores Modales de Proximidad, inexistentes en la alternativa CERO, coinciden en las alternativas UNO con actuales estaciones de guaguas o paradas, y en las alternativas derivadas de la DOS y la TRES se añaden a las de la UNO dos nuevos emplazamientos: en Tíncer y en la Cruz del Señor.

- Las Estaciones de Guaguas se ven reducidas en las alternativas derivadas de la UNO, DOS y TRES respecto a la CERO ya que algunas de las estaciones existentes y que se recogen como tales en ésta se convierten en Intercambiadores Modales de Proximidad en aquellas, no proponiéndose nuevas Estaciones de Guaguas por el PTEOTT.

- Las Paradas Preferentes se ven reducidas en las alternativas derivadas de la UNO con respecto a la CERO, debido a la conversión de algunas de ellas en Intercambiadores Modales de Proximidad, mientras que en las alternativas derivadas de la DOS y la TRES se incluyen nuevas Paradas Preferentes en San Andrés y en el Porís de Abona.

- Sobre los Carriles Bus se dice que los "de la alternativa cero (accesos a Santa Cruz desde TF-1 y TF-5) están actualmente en funcionamiento o ejecutándose. Del resto de carriles bus propuestos tan solo se construirán nuevos carriles de forma segregada en las alternativas uno, dos y tres para los trayectos Santa Cruz – Los Rodeos y Guaza – Adeje".

Para el año horizonte 2027 el PTEOTT introduce cuatro nuevas Infraestructuras Modales de forma indiferenciada para todas las alternativas derivadas de la UNO, la DOS y la TRES: Intercambiadores Modales Principales en Los Rodeos, Los Realejos y La Orotava (Polígono San Jerónimo) y un Intercambiador Modal de Proximidad en Santa Úrsula, todos ellos ligados a estaciones del Tren del Norte.

Para este año horizonte no se proponen otras intervenciones pero sí se señalan dos superficies estándar para los intercambiadores mencionados:

- Intercambiadores Modales Principales: 12.500 m².
- Intercambiadores Modales de Proximidad: 4.000 m².

3. La valoración ambiental de las alternativas se expone en el apartado 3.3 de la Memoria de Ordenación y, según el mismo, para determinar qué alternativa es la mejor desde el punto de vista ambiental se han analizado cuatro indicadores: Contaminación acústica; Contaminación atmosférica; Consumo de suelo; y Calidad de vida.

Para el año horizonte 2016 el resultado de la valoración ambiental concluye en una jerarquía de alternativas en la que ocupa el primer lugar la alternativa TRES-MP, es decir la alternativa con Configuración Concentrada de la Red de Guaguas y Cuarto Modo, sin implantación del Tren del Norte y con Políticas de Moderación de la Movilidad (PMM) y Políticas para el Transporte Público (PTP).

En orden descendente se obtiene la uniformidad de resultados en función de la aplicación o no de dichas políticas, siendo mejor valoradas las que disponen de ambas, situándose a continuación las que disponen de una de ellas (PTP) y como menos valoradas las que no disponen de ninguna.

Para el año horizonte 2027 se repite el resultado de la valoración ambiental y sus características, con la significativa excepción de que se sitúa en el segundo puesto mejor valorado la alternativa CERO-00, que es la única que no incluye para ese año el Tren del Norte. Esto es debido a la menor ocupación de suelo al mismo tiempo que, se dice, la inclusión del tren en las otras alternativas no supone una mejora significativa para la reducción de emisiones de gases y ruidos.

6.1.6. Efectos.

1. Se inicia este apartado del ISA con una introducción en la que se afirma que "el presente apartado es de difícil cumplimiento debido a que por el carácter estratégico del Plan



Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial
Dirección General de Ordenación del Territorio

así como por la fase actual del mismo, Avance, se desconoce (con) exactitud la localización de determinadas infraestructuras del transporte que plantea el PTEOTT. Otros aspectos relacionados con el diseño de las infraestructuras, alturas, accesos a la misma, etc. impiden que se pueda determinar los previsibles impactos que se generarán sobre variables ambientales como el paisaje, al no contar con el proyecto definitivo de las mismas”.

2. En el punto siguiente, siguiendo la relación contenida en el Documento de Referencia, se analizan de forma general los efectos ambientales previsibles derivados de la ordenación del transporte. Este análisis se efectuó sobre la alternativa más favorable según la evaluación previa, TRES-MP, en comparación con la CERO-00, y en los dos horizontes previstos, 2016 y 2027:

- Posibles efectos sobre la emisión de gases contaminantes. La previsible reducción de la emisión de gases contaminantes (reducción de kilómetros recorridos por los vehículos privados y públicos; mejoras técnicas en motores, catalizadores, etc.) concluyen en la valoración del efecto como “positivo”.

- Posibles efectos sobre las emisiones de CO₂ u otros gases de efecto invernadero. De la comparación de los datos disponibles sobre emisiones (Tn de CO₂/día) en el año 2008 con las estimadas en función de las distancias recorridas por cada modo de transporte se concluye una reducción sobre la inicial (2008) tanto de la alternativa CERO-00 como, aún mayor, de la TRES-MP. El efecto se valora como “positivo”.

- Posibles efectos sobre la contaminación acústica. Valoración “cualitativa” que toma como referencia la distancia recorrida por cada uno de los modos motorizados. El incremento que se produce en ambos horizontes con respecto al año 2008 es acorde con el incremento del parque de vehículos pero en la comparación específica entre la alternativa CERO-00 y la TRES-MP, esta última produce un incremento menor. Se considera el posible efecto como “positivo”.

- Posibles efectos sobre el consumo de suelo y la fragmentación del territorio. Tanto la alternativa CERO-00 como la elegida, TRES-MP, incluyen propuestas de nuevas infraestructuras con la correspondiente ocupación de suelo. El incremento estimado de suelo ocupado es de 141,90 Has por la CERO-00 (en los dos horizontes, 2016 y 2027), y por la TRES-MP, de 155,82 Has. y 220,77 Has. (respectivamente para cada año horizonte). Se considera el posible efecto como “negativo”.

- Posibles efectos sobre el consumo energético. En ambos horizontes se produce un incremento del consumo de combustible, tanto por la alternativa CERO-00 como por la TRES-MP. A pesar de ello se afirma en el último párrafo de este punto que “el efecto sobre el consumo de combustible de la alternativa seleccionada es positivo”.

- Posibles efectos sobre el reparto modal del transporte. Se afirma en este punto del ISA que el porcentaje de viajes interzonales en transporte público, gracias a la ordenación propuesta de la alternativa TRES-MP, se incrementa desde el 14,7% del año 2008 al 20,4% del 2016, y al 21% del 2027. Aunque no se califica explícitamente como “positiva” se afirma que “la disminución de viajes motorizados y el acercamiento de los viajes influye positivamente en la realización de viajes no motorizados”.

- Posibles efectos sobre la congestión viaria. Tras admitir en este punto que “los modos ferroviarios tienen un alcance muy limitado en el cambio de reparto modal” y que los resultados de modelo sobre los viajes interzonales/día son similares en todas las alternativas, se afirma que “en el número de viajes totales si es esperable una notable reducción debido a la minimización en los desplazamientos motorizados”, para concluir sin emitir valoración sobre este efecto.

- Posibles efectos sobre la seguridad vial. Se dice que “este apartado escapa al objeto del PTEOTT, estimándose que su análisis recae sobre otras políticas externas al Plan.

11



Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial
Dirección General de Ordenación del Territorio

No obstante, es esperable que la reducción en el uso del vehículo privado en la alternativa seleccionada con respecto a la CERO tenga como consecuencia una mejora en la seguridad vial”.

3. Sobre los efectos ambientales previsibles derivados del funcionamiento de las infraestructuras y equipamientos previstos en el Plan Territorial Especial de Transporte (Punto 6, b) del Documento de Referencia), se reitera que “la falta de definición (...) de las infraestructuras modales de transporte propuestas en el PTEOTT, como intercambiadores principales o de proximidad, impide la determinación de los previsibles impactos generados por su puesta en funcionamiento”, para a continuación describir de forma genérica distintos aspectos de los diferentes impactos ambientales que señala el Documento de Referencia:

- Sobre la gestión de residuos se mencionan los sistemas de gestión contratados o utilizados por Metropolitano de Tenerife, S.A. y Titsa.

- Sobre la gestión de la producción de agua contaminada, se dice, “no se aportan datos sobre la producción de agua contaminada, pero se entiende que en cumplimiento de la legislación actual las aguas contaminadas se tratarán convenientemente”.

- Sobre el impacto acústico se dice que “toda infraestructura o instalación del transporte (...) conlleva una generación de ruido que tiene mayor o menor incidencia en función de su localización. La población cercana a las infraestructuras e instalaciones asociadas al transporte es (la) que más sufre el ruido que por su funcionamiento generan”. Es por ello que “La ubicación de las futuras estaciones de guaguas o intercambiadores de transporte será la que determine el grado de afectación por el ruido”.

A continuación se mencionan los ejemplos de la actual estación de guaguas de La Laguna y del intercambiador de Santa Cruz.

- Sobre el consumo de energía se afirma que aunque la puesta en funcionamiento de una nueva infraestructura de transporte supone un nuevo consumo de energía, la nueva ordenación del transporte público debe conseguir una reducción de los desplazamientos en vehículo privado y, por lo tanto, una reducción del consumo de energía y de la dependencia energética exterior. También se mencionan el Plan de Eficiencia Energética para el año 2009 de Metropolitano y la huerta solar en Cuevas Blanca propiedad de Titsa.

- Sobre las emisiones de gases y calidad del aire se reitera lo expuesto para el apartado anterior afirmando que “una potenciación del transporte público en general incide en una reducción de las emisiones de gases contaminantes”. Sobre el Plan de Eficiencia de Metropolitano se menciona que, “según datos aportados por el mismo, por cada kWh de electricidad que se ahorra se evita la emisión de aproximadamente 1 kg de CO₂”.

- Sobre la contaminación lumínica solo se dice que “a pesar de no contar con datos sobre contaminación acústica (sic), el obligado cumplimiento de la Ley del Cielo de Canarias obliga a que toda nueva infraestructura de esta magnitud deba cumplir una serie de estipulaciones en el tipo de luminarias, etc. por lo que previsiblemente se cumplirá con lo exigido en esta ley”.

- Sobre los efectos sobre la biodiversidad se afirma que las instalaciones actuales (tranvía, guagua) “no suponen ningún problema para la biodiversidad, al encontrarse en suelo urbano donde no se localizan especies protegidas”. Del resto de instalaciones previstas se dice que “si bien en esta fase no se sabe con exactitud su localización, es previsible que no generen impactos significativos sobre la biodiversidad porque se ubicarán en suelo urbano, los intercambiadores de proximidad, y sobre los intercambiadores principales, los asociados al tren del sur previsiblemente no cuentan con especies de especial interés, reduciendo el posible impacto. Los asociados al tren del norte, al no saber su ubicación no se puede determinar el posible impacto”.

- Sobre el incremento del tráfico y sus requerimientos se reduce el análisis a afirmar que “Si bien toda nueva infraestructura modal conlleva en fase de proyecto un estudio de tráfico, resulta imposible en un Plan tan estratégico como éste, y menos en fase de Avance,

12



determinar el incremento del tráfico y sus requerimientos por la inclusión de las infraestructuras modales que recoge la alternativa seleccionada tanto en el horizonte 2016 como en el 2027".

4. Sobre los efectos ambientales generados en el supuesto de previsión de nuevas infraestructuras de transporte u otra inversión asociada de carácter puntual no se hace el análisis pormenorizado que señala el Documento de Referencia.

Un primer párrafo reitera: "Como se ha comentado en varias ocasiones en este documento, el PTEOTT no concreta la ubicación sino solo la localización en un entorno amplio y las características de las infraestructuras que plantea".

Un segundo párrafo, relativo al tren del Sur, menciona el correspondiente plan territorial por el que se aprobó la infraestructura, "por lo que no es objeto del presente Plan analizar las posibles afecciones del mismo".

El tercer párrafo, relativo al tren del Norte, dice textualmente: "Los previsible efectos que se generarán en el horizonte 2027 por la inclusión del Tren del Norte se han determinado, a la escala del PTEOTT, por tanto de forma general, en la Memoria de Ordenación, al cual se remite, donde previsiblemente los principales efectos se generarán sobre la geomorfología por los necesarios desmontes y terraplenes, la hidrología superficial por la necesidad de construcción de viaductos, la flora y fauna del ámbito, las parcelas agrícolas en producción así como los núcleos poblacionales y viviendas dispersas cercanas al trazado por el incremento de los niveles de ruido".

6.1.7. Medidas.

1. En la introducción de este apartado se reitera la advertencia de que "a pesar de la dificultad que entraña el presente apartado por el carácter estratégico del Plan se cumplimenta el presente apartado, ajustándolo a la escala del Plan". En los puntos siguientes se exponen de forma genérica las medidas propuestas por el PTEOTT para prevenir, reducir o contrarrestar los efectos negativos significativos del mismo siguiendo la relación del Documento de Referencia:

- Medidas para la reducción de la congestión. Se limita a la afirmación de que "el propio modelo de transportes propuesto en la alternativa seleccionada se configura como la medida esencial para la reducción de la congestión".

- Medidas que fomenten el uso del transporte público. Se menciona la inclusión de un nuevo modo de transporte (Trenes del Sur y del Norte), la construcción de nuevas infraestructuras de transporte con aparcamientos disuasorios; carriles bus; el cuarto modo; y, por último, la aplicación de Políticas de Moderación de la Movilidad (PMM) y para el Transporte Público (PTP).

- Medidas para la mejora de la seguridad. "No es objeto del PTEOTT la propuesta de medidas para mejorar la seguridad. Aún así, el previsible incremento en el uso del transporte público en detrimento del privado se entiende que mejorará la seguridad vial".

- Medidas para reducir la contaminación atmosférica. "El modelo de ordenación propuesto incide de manera positiva sobre la contaminación atmosférica, especialmente sobre las emisiones de CO₂ (...) al contribuir al cambio modal de viajes (...).

Con respecto al resto de gases contaminantes, no es objeto del presente Plan la propuesta de medidas para reducir sus emisiones, (...) pues la reducción en las emisiones de estos gases tiene más que ver con la mejora en los motores en los vehículos privados, catalizadores, etc.

(...) si se propone desde el PTEOTT la posibilidad de adquirir vehículos que utilicen otros combustibles, como hidrógeno o electricidad (...).



Por último, mencionar que la aplicación de PTP tiene en cuenta la imputación de externalidades a cada modo de transporte, donde es el vehículo privado el que saldrá más perjudicado".

- Medidas para reducir la contaminación acústica. Se afirma que con la reducción de la distancia total recorrida por los modos motorizados "se espera que se reduzcan los niveles de ruido". Se mencionan el Plan de Acción de Contaminación Acústica, la aplicación de nuevos firmes en las carreteras y "el uso de materiales de aislamiento y la mejora del contacto entre ruedas y railes por medio de amortiguadores acústicos ha permitido una reducción del nivel de ruido de 7 decibelios con respecto a los tranvías de hace 10 años".

- Medidas recomendatorias hacia los planes generales de ordenación que reduzcan la movilidad obligada. Se remite al apartado 4.3 de la Memoria de Ordenación en el que se mencionan "otras políticas con mas peso, especialmente la ordenación territorial", para concluir que "en la normativa de ordenación, a desarrollar en el Documento de Aprobación Inicial se ahondará en estos aspectos".

- Medidas tendentes a reducir el uso del vehículo privado. "La aplicación de la Alternativa seleccionada supone un descenso en el uso del vehículo privado y la distancia recorrida por el mismo".

- Fomento de medios de transporte menos agresivos ambientalmente y medidas recomendatorias para la contratación pública ecológica. "En apartados anteriores se ha comentado la intención por parte de la empresa de transporte público TTSA de adquirir unidades que utilicen un combustible diferente al gasoil, a modo de proyecto piloto de cara a una futura ampliación en su compra y uso".

- Medidas de mejora de información en las redes de transporte público. "Se remite a lo expuesto en el apartado 2.2.7 del presente ISA donde se explica la mejora de información en las redes de transporte que propone el PTEOTT" (El ISA carece de apartado 2.2.7).

- Medidas tendentes a formalizar la implantación de los SIT. "Se remite al apartado 2.2.8 así como al apéndice 1 del presente ISA donde se tratan los SIT" (El ISA carece de apartado 2.2.8). El apéndice 1 corresponde al cuadro de indicadores propuestos por el PTEOTT, siguiendo las recomendaciones del Documento de Referencia, siendo el Indicador de Respuesta IR.6, Gestión del transporte: número de sistemas inteligentes de transportes implantados.

2. En el último párrafo del apartado 7, Medidas, del Documento de Referencia se exige la exposición de las medidas previstas para contrarrestar los efectos significativos en el caso de que se plantee algún nuevo corredor de transportes o instalaciones asociadas.

Sobre esta determinación el ISA solo dice que "este nivel de detalle para la determinación de medidas protectoras y correctoras escapa al nivel estratégico del Plan, entendiéndose que lo que se solicita es propio de los proyectos, por lo que no es posible cumplimentar lo solicitado".

6.1.8. Seguimiento.

Se afirma en este apartado del ISA:

"El apéndice 1 del presente ISA incluye los indicadores que se han podido analizar tomando como datos de referencia en cada uno de ellos, los correspondientes al año 2008. Hay una serie de indicadores que no se han completado, pues escapan a la escala del Plan.

A pesar de completar la mayoría de los indicadores se quiere hacer hincapié de la dificultad para la adquisición de datos de gran parte de los indicadores, por lo que su seguimiento por parte del Cabildo puede ser complicado por el tiempo y personal que requiere. Por tanto, será el propio Cabildo quien deba seleccionar aquellos indicadores que considere mas importantes y sencillo de realizar su seguimiento".



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

Los indicadores propuestos con carácter de recomendación por el Documento de Referencia, que ya no contempla el ISA presentado son:

- IE.1.1 Evolución de colas en puntos de control determinados.
- IE.1.2 Percepción de los usuarios con respecto a la evolución de la congestión en vías insulares, entradas a núcleos urbanos, vías comarcales y vías municipales.
- IR.3.1 Evolución del número de plazas de aparcamiento público y privado en los núcleos urbanos y áreas metropolitanas.

De todos ellos se dice que “escapa(n) al nivel estratégico del Plan”.

6.1.9. Resumen no técnico.

Se expone el contenido de los nueve apartados en que se divide el ISA.

6.2. Análisis.

1. En contra de lo que se afirma en el primer apartado del ISA y se reitera a lo largo del documento, el PTEOTT no es un plan de “carácter estratégico” sino “territorial” tanto en el sentido propio de la Ley 13/2007, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, como del PIOT, que lo incluye entre sus PTEOIE, Planes Territoriales de Ordenación de Infraestructuras y Equipamientos, definidos en los artículos 1.2.5.1. y siguientes. A lo que se añaden las determinaciones de las Directrices de Ordenación General que se analizan en el punto 8.1 de este informe.

Entre los planes relacionados con el PTEOTT no se incluye el Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos. Sobre la relación del PTEOTT y los planes territoriales que lo desarrollan en el Área Metropolitana, relación sobre la que el documento no establece conclusiones, se exponen las observaciones pertinentes en el punto 8.2 de este informe.

2. El artículo 8.1 de la Ley 9/2006 define la alternativa cero como aquella en la que se evalúan los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que pueden derivarse de la no realización del plan.

En el documento presentado la alternativa CERO, que al igual que las restantes se evalúa en dos años horizonte: 2016 y 2027, incluye como elementos diferenciadores la actual Configuración, uniforme, de la Red de Guaguas; la no existencia del Tren del Norte; y la no aplicación de Políticas de Moderación de la Movilidad (PMM) y para el Transporte Privado (PTP). Se dan, sin embargo, como existentes no solo las infraestructuras mencionadas en el punto 2.3 del ISA (Pág. 11) y enumeradas en el párrafo 3 del punto 6.1.2 de este informe, sino también un conjunto de Intercambiadores Principales, de los cuales el único existente es el de Cabo Llanos, en Santa Cruz de Tenerife y, como tal, previsto en el modelo territorial del PIOT para el Área Metropolitana. Estos Intercambiadores se sitúan en Añaza, Candelaria, San Isidro, Aeropuerto del Sur, Los Cristianos, Adeje y La Laguna, todos ellos con una superficie a ocupar variable entre 25.000 y 35.000 m² de suelo y situados junto a estaciones del Tren del Sur (salvo el de La Laguna con 5.000 m² de suelo ocupado y del que se dice que se encuentra “actualmente en ejecución”).

De lo anterior se desprende que se están asumiendo por el PTEOTT, como situación de hecho, lo que solo es una decisión del propio plan no sometida a evaluación, ni ambiental ni funcional, sobre la ubicación de los Intercambiadores Principales a lo largo del recorrido del Tren del Sur.

El caso del Intercambiador Principal propuesto para La Laguna es más notable, ya que allí no se está construyendo, como se dice, un Intercambiador Principal sino una Estación de Guaguas, edificio cuya superficie es insuficiente para acoger todas las funciones propias de aquel elemento (y esto, a su vez, implicará su necesaria futura ampliación sobre suelo del Campus Universitario). Al mismo tiempo se obvia la determinación prioritaria del PIOT sobre

15



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

el Intercambiador de Los Rodeos y la relación de este con el conjunto de los modos de transporte.

De forma similar a lo expuesto en el párrafo anterior, en el horizonte del año 2027 se asignan a todas las alternativas (salvo la CERO) tres nuevos Intercambiadores Principales (Los Rodeos, Los Realejos y San Jerónimo) y un Intercambiador de Proximidad (Santa Úrsula) relacionados todos con el Tren del Norte, lo que vuelve a suponer la no evaluación de alternativas propias por parte del PTEOTT.

3. En sentido contrario a lo observado sobre los elementos que el PTEOTT considera predeterminados por los trenes del Sur y del Norte, el conjunto de actuaciones previstas en carreteras y redes arteriales que se tienen por existentes en los dos años horizonte y en todas las alternativas (Cierre del anillo insular; Vía exterior; Circunvalación Norte de Santa Cruz; Vía de Ronda de la Laguna; Variante de Tegueste) no son objeto de estudio para fundamentar alternativas para todos o alguno de los modos de transporte para los que aquellas podrían servir de soporte ni, en consecuencia, para la ubicación de Intercambiadores y Paradas, en sus distintas categorías, o para la propuesta de carriles bus en alguna de ellas.

Tampoco se menciona en el documento la ordenación del PTEO de Infraestructuras de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía y, por lo tanto, las consecuencias que sobre su ordenación pueda tener este último.

4. El ISA aportado carece del contenido señalado en el último párrafo del apartado 3 del Documento de Referencia relativo a las nuevas actuaciones previstas que exigen una localización concreta en el territorio: corredores de transporte, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, estaciones de ferrocarril, tranvía o guagua, etc.

5. De la exposición de las alternativas efectuada en el punto 6.1.5 de este informe se desprende que los elementos diferenciadores de las mismas, tal y como se proponen por el PTEOTT, se limitan a aspectos de organización del servicio de guaguas (Configuración de la Red de Guaguas) y a la introducción o no de propuestas generales sobre la movilidad de los usuarios y las iniciativas favorables para los transportes públicos (Políticas de Moderación de la Movilidad y Políticas para el Transporte Privado) al mismo tiempo que todas ellas comparten las mismas propuestas en lo que a las infraestructuras a implantar se refiere (Trenes de Sur y del Norte; Tranvía; Carriles Bus; Intercambiadores principales; Intercambiadores de Proximidad; y hasta en su práctica totalidad, Estaciones de Guaguas y Paradas Preferentes), tanto en el horizonte 2016 como en el 2027.

Es decir, no solo no se proponen situaciones concretas de cada uno de los elementos del sistema a una escala de detalle que permita conocer su alcance y evaluar sus efectos en el territorio, sino que, en el nivel esquemático en el que se ha mantenido la ordenación, no se proponen y, por lo tanto, no se estudian ni se evalúan alternativas de situación de dichos elementos.

6. Como consecuencia de lo anterior la identificación, valoración detallada y signo de los impactos inducidos por los probables efectos significativos en el medio ambiente (comprendiendo los efectos secundarios acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos) a los que se refiere el apartado 6 del Documento de Referencia no se ve reflejada en el ISA presentado.

Tras la evaluación muy genérica realizada sobre el primer y segundo grupos de determinaciones del plan (efectos ambientales derivados de la ordenación del transporte y del funcionamiento de las infraestructuras y equipamientos previstos en el plan), se limita a afirmar respecto al tercero (nuevas infraestructuras de transporte y otras intervenciones asociadas de carácter puntual) que el PTEOTT no concreta la ubicación de las infraestructuras sino solo su localización en un entorno amplio, remitiendo los efectos de los trenes del Sur y del Norte a sus respectivos planes.

No se da cumplimiento, por lo tanto, a lo establecido en el apartado 6 del Documento de Referencia.

16



7. Al igual que en los puntos anteriores no se contemplan propuestas concretas sobre las medidas para prevenir, reducir y contrarrestar los efectos negativos en el medio ambiente por la aplicación del plan.

No solo no se toman en consideración los ejemplos que ofrece el Documento de Referencia sino que se asegura que alguna de las medidas señaladas por el mismo no son objeto del PTEOTT (Medidas para la mejora de la seguridad) o se remiten al documento de aprobación inicial (Medidas recomendatorias hacia los planes generales de ordenación).

8. Del listado de Indicadores propuestos por el Documento de Referencia, con el carácter de "Recomendación", no se incluyen en el ISA tres de ellos argumentando que su objeto "escapa al nivel estratégico del Plan", a lo que se añade que "será el propio Cabildo quien deba seleccionar aquellos indicadores que considere más importantes y sencillo de realizar su seguimiento". De lo que se concluye que no se da cumplimiento a este apartado del ISA.

7. NORMATIVA.

7.1. Descripción.

El Avance del PTEOTT aprobado carece de Normativa.

La Memoria de Ordenación destina su capítulo 4 (Págs. 243 a 245) a la exposición de un "ESQUEMA DE NORMATIVA BÁSICA" en el que se comienza afirmando que "no es posible desarrollar una normativa profusa y detallada de los aspectos que habrá de regular el Plan debido básicamente a que las alternativas han de ser sometidas al proceso de participación pública y por lo tanto el Modelo de ordenación de los transportes no ha sido todavía detallado", para a continuación exponer "a nivel de grandes líneas estratégicas" los tres ejes sobre los que se articulará la normativa prevista:

"1. Mejora del funcionamiento del sistema de transporte público; de tal manera que se optimicen los recursos, mediante la adecuada coordinación de los diferentes modos, garantizando la plana intermodalidad y la coordinación interadministrativa.

2. Implementar Medidas en materia de Transporte Privado tendentes a moderar su competitividad respecto al Transporte público y a repercutir sobre éste las desventajas de escala que genera.

3. Establecer recomendaciones para garantizar que Actuaciones de Ordenación Territorial ayuden a moderar el volumen de la Demanda de Movilidad, atemperando los desequilibrios espaciales de la Población, del Empleo y de los Equipamientos y con el objetivo de disminuir, a mínimos compatibles con las exigencias económicas de rentabilidad, la movilidad obligada o semi-obligada. Desde una óptica más específica dentro de las atribuciones del PTEOT, definir, en aquellas Actuaciones de Ordenación Territorial y Urbana que se lleven a cabo, los requerimientos de transporte, de tal forma que se minimice la demanda de movilidad en vehículo privado y se maximice la utilización de medios de transporte no motorizado y públicos".

Se dedican los tres apartados siguientes a la enumeración de las directrices y criterios generales que guiarán el contenido concreto de la normativa prevista para cada uno de los ejes señalados: Mejora del funcionamiento del sistema de transporte público (con determinaciones que afectan a la oferta y a la demanda de los Servicios; a las infraestructuras y a la coordinación institucional); Actuaciones en el transporte privado y, por último, actuaciones en materia de ordenación territorial.

8. ADECUACIÓN AL PLANEAMIENTO.

8.1. Directrices de Ordenación General.

17



1. El Capítulo I, SISTEMA DE TRANSPORTES, del Título V, INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE, comprende las directrices 81 a 83.

La Directriz 81, Principios (NAD), define en su punto 5 el sistema de transportes de Canarias como aquel que "está formado por las infraestructuras de puertos, aeropuertos, carreteras y aparcamientos, y los servicios de transportes de personas y bienes. En el futuro se agregarán nuevas infraestructuras y servicios para el transporte de personas, por el establecimiento e incorporación de sistemas de transporte de plataforma exclusiva en los ámbitos metropolitanos y en las islas de Gran Canaria y Tenerife, y por el refuerzo de los servicios públicos de viajeros en los ámbitos urbanos, ampliándose así, el sistema de transportes".

Entre otros, la Directriz 82, Objetivos (NAD), señala los siguientes objetivos a los que se orientará la política de movilidad y de transportes:

"c) El establecimiento de un sistema intermodal de transporte, que vertebré los distintos sistemas de transporte y los diferentes servicios (...).

e) La implantación en cada isla de un sistema integrado para el transporte público terrestre de personas y bienes, (...).

f) El establecimiento de eficientes sistemas de transportes públicos terrestres regulares de viajeros, vinculados con redes de aparcamientos disuasorios y articulados con las redes del sistema insular.

g) La selección de los vehículos y sistemas de transporte de menor impacto ambiental, dentro de las disponibilidades presupuestarias y de las restricciones operativas."

Por último, la Directriz 83, Planificación (ND), establece en primer lugar que "La planificación de los servicios de transporte terrestres de cada isla tomará la forma de un Plan Territorial Especial, conforme y de acuerdo con la Directriz de Ordenación sectorial correspondiente y con las determinaciones del Plan Insular de Ordenación, debiendo prestar una atención especial a las acciones propias del transporte colectivo de bienes y personas" 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".

En concordancia con lo anterior, la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias establece en su artículo 34, Planificación insular, que "en el ámbito insular, la planificación de los transportes por carretera y la movilidad se realizarán dentro de lo dispuesto por el Plan Insular de Ordenación y, en particular, por el Plan Territorial Especial de Transportes, (...)" teniendo éste que desarrollar "medidas específicas para conseguir la continuidad e integración entre los distintos modos de transporte en cada isla, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las nuevas necesidades de movilidad, con atención específica a la resolución de los problemas de acceso y congestión de las zonas metropolitanas promocionando e incentivando el uso de la red viaria por parte del transporte público regular de viajeros".

Previamente, en su artículo 31, Planificación territorial (que se diferencia expresamente de la Planificación autonómica estratégica, regulada por el artículo 32), se determina el objeto de la planificación territorial de los transportes por carretera como "la integración de los distintos modos de transportes y la sostenibilidad y accesibilidad del sistema de transporte, procurando el menor consumo de suelo y de recursos por las infraestructuras de transporte (...)" añadiendo que dicha planificación "se articulará a través de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, los Planes Territoriales Especiales que las mismas establezcan, dentro del marco establecido por las Directrices de Ordenación General, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril"

18



El conjunto de propuestas de ordenación del Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife no contempla la totalidad de los objetivos señalados por las Directrices y, por lo tanto, el documento no contiene las determinaciones necesarias para dar respuesta a ellos.

2. El Capítulo VI, TRANSPORTE COLECTIVO, del mismo Título V comprende las directrices 99 a 102.

La Directriz 100, Objetivos (ND), en su primer punto señala que "La planificación de los transportes públicos contribuirá al eficaz logro de los objetivos fijados para el transporte en estas Directrices y, en particular, a los reseñados en la Directriz 82".

La Directriz 102, Ordenación (ND), también en su primer punto determina que "La relevancia que debe asumir el transporte en el archipiélago requiere que las intervenciones a realizar en esta materia sean planteadas como un apartado propio específico dentro del Plan Territorial Especial de Transporte de ámbito insular señalado en la anterior Directriz 83", para añadir en los puntos siguientes determinaciones relativas a la elaboración y ejecución de dicho plan así como a la gestión de los servicios de taxis y transportes colectivos. Sobre las relaciones del Plan Territorial Especial de Transporte con los Planes Insulares de Ordenación y el planeamiento general, el punto 6 exige que "El planeamiento general deberá prever las reservas de suelo que precisen los corredores de transporte colectivo previstos en el municipio, de acuerdo con las determinaciones de los Planes Territoriales de Transporte. Dichas determinaciones podrán afectar, al menos, a la ubicación de las estaciones principales de guaguas interurbanas, al establecimiento de plataformas compartidas o exclusivas para el transporte público interurbano en algunos tramos, a la ubicación y características de los aparcamientos públicos".

Se concluye de lo anterior que la planificación del transporte público o colectivo terrestre no puede ser objeto de un independiente plan territorial especial sino que su ordenación tiene que integrarse en el conjunto de la planificación del transporte. Es decir, como "un apartado propio específico dentro del Plan Territorial Especial de Transporte de ámbito insular".

8.2. Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

1. El Plan Territorial de Ordenación del Transporte Colectivo, que así es como se denomina en el PIOT, cuya ficha se incluye en el Anexo II de éste con la referencia P-2 PTEOIE (es decir que forma parte de los Planes Territoriales Especiales de Ordenación de Infraestructuras y Equipamientos definidos en la Sección 5ª de la Normativa del PIOT), tiene asignada como directriz el artículo 3.3.3.8, Criterios sobre la ordenación del transporte colectivo.

Este artículo ya empieza afirmando, en su punto 2-D, que el PIOT "prevé la formulación de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo, con el carácter de PTEOI (...)", para añadir en su punto 4-D que aún cuando la ordenación del transporte colectivo se centra en los aspectos de organización e implementación de un sistema eficaz, "también incluirá contenidos propios de un Plan de Infraestructuras, especialmente los relativos a la previsión de intercambiadores de transporte en los principales núcleos urbanos y centros de actividad y de disposición de canales exclusivos de gran fluidez que los unan".

No es admisible, por lo tanto, la afirmación sobre el carácter estratégico del PTEOTT que se repite a lo largo de los diferentes documentos que lo componen:



-Punto 1.1.2, Justificación del Contenido Ambiental, del Capítulo II, Marco Ambiental, de la Memoria de información.

-Punto 3.1, Introducción de la Justificación Ambiental, en la Memoria de Ordenación (Pág. 203).

-Punto 6.1, Introducción del apartado Efectos, del ISA (Pág. 31).

-Punto 6.3, Efectos ambientales previsibles derivados del funcionamiento de las infraestructuras y equipamientos previstos en el Plan Territorial Especial de Transporte, en su último párrafo referido al "Incremento del tráfico y sus requerimientos", del ISA (Pág. 38), y otros, en los que de una u otra forma se insiste, además de en el "carácter estratégico del plan", en la escala insular del análisis y la fase inicial en la que se encuentra el plan (Avance). Aspectos éstos con los que se quiere justificar la no aportación de un "inventario ambiental detallado en tanto se ignora las afecciones territoriales concretas que puede inducir el PTEOTT", la no evaluación de "actuaciones geográficamente localizadas (infraestructuras, equipamientos, etc)", o la no determinación de "los previsibles impactos que se generarán sobre variables ambientales como el paisaje, al no contar con el proyecto definitivo de las (infraestructuras del transporte)".

2. El PIOT expone su Modelo de Ordenación Insular en sus artículos 2.1.3.1 y siguientes. Entre las infraestructuras insulares se incluye el aeropuerto de Los Rodeos, para el que se prevé una Operación Singular Estructurante. Por su parte, "el complejo universitario de La Laguna, distribuido en los tres campus existentes y sus previstas ampliaciones (Anchieta, Guajara y Geneto) es el equipamiento insular educativo de primer nivel que forma parte de dicho Modelo de Ordenación Insular.

Los artículos 2.2.1.1 y siguientes definen el Modelo de Ordenación del Área Metropolitana. En ellos, además de reiterarse el carácter de infraestructura y equipamiento de primer nivel del Aeropuerto de Los Rodeos y del campus de la Universidad de la Laguna, respectivamente, se establece la implantación de los Intercambiadores de transporte "en el entorno del aeropuerto de Los Rodeos, en el entorno de Añaza, y en el área de Cabo Llanos". (Artículo 2.2.1.5.5-D).

En desarrollo del PIOT se aprobó el Avance del Plan Territorial Parcial de la Comarca del Área Metropolitana (BOC nº 102, de 26 de mayo de 2006, y nº 138, de 18 de julio de 2006). Este plan define su Modelo Territorial en concordancia con las determinaciones del PIOT, y como parte del mismo (capítulo de Infraestructuras, Transportes y Movilidad) el esquema del modelo de la red viaria propuesta. Entre los elementos del modelo se incluyen, entre otras, las siguientes actuaciones:

-Intercambiadores de transportes en los entornos de Los Rodeos, Añaza y Cabo Llanos.

-Red de aparcamientos disuasorios externos al centro de Santa Cruz y las Laguna, y vinculados, al mismo tiempo, a paradas y estaciones del sistema ferroviario.

-Trazados ferroviarios, incluyendo el tranvía y un ramal accesorio del nuevo ferrocarril del sur que, partiendo del Intercambiador de Añaza, discurre de forma paralela a la nueva vía exterior dando servicio a las nuevas zonas de expansión (Sureste metropolitano) y culmina en el aeropuerto de Los Rodeos.

En desarrollo del PIOT se aprobó el Plan Territorial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife (BOC nº 38, de 21 de febrero de 2007). Este plan propone su Modelo Territorial en concordancia con las determinaciones del PIOT y del PTP de la Comarca del Área Metropolitana. Entre las actuaciones previstas en relación con los Intercambiadores ya ordenados por los dos planes anteriores se incluye el refuerzo del aeropuerto de Los Rodeos como intercambiador de transporte ya que, al igual que el intercambiador de Añaza, se dice, "el entorno del aeropuerto de Los Rodeos debe consolidarse como principal puerta de acceso al área metropolitana desde el norte de la isla, sirviendo de



Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial
Dirección General de Ordenación del Territorio

aparcamiento disuasorio que minimice el acceso en vehículo privado a los núcleos urbanos consolidados”.

Este conjunto de determinaciones, que no se incluyen entre los objetos del análisis y de ordenación del PTEOTT, son contradichas por la propuesta específica de este plan que prioriza la introducción, en todas sus alternativas, de un Intercambiador Principal que se desarrolla dentro del ámbito del Campus Universitario de La Laguna, frente al determinado por el PIOT y los planes que lo desarrollan, en Los Rodeos.

La construcción de la nueva Estación de Guaguas sobre terrenos del Campus no justifica por sí sola la propuesta de un Intercambiador Principal que ampliará la afección de aquél, sin el estudio imprescindible de alternativas que tengan en cuenta no solo el modo “guagua” sino también la posible ordenación de la red ferroviaria (tren, tranvía) y la mejor ubicación de los aparcamientos y espacios comerciales que incluye este tipo de Intercambiador.

9. CONCLUSION.

9.1. Ordenación.

Del conjunto de las determinaciones del PTEOTT, y conforme a lo expuesto en los párrafos precedentes, se obtienen las siguientes conclusiones:

1. El documento presentado, Avance del PTEOTT, no da cumplimiento a las determinaciones de las Directrices 82 (en sus apartados c), e), f), y g)) y 83, ya que limita su objeto y determinaciones de ordenación al transporte público terrestre de personas, y dentro de éste, a la ordenación no territorial de la Red de Guaguas.

2. El contenido del documento también contradice las determinaciones de las Directrices 100 y 102, pertenecientes al capítulo correspondiente al Transporte Colectivo ya que, de acuerdo con las mismas, la ordenación del transporte público terrestre debe formar parte de la ordenación global del transporte, de bienes y personas, insular.

3. La ordenación del PTEOTT no contiene determinaciones relativas a los intercambiadores de transporte, red de aparcamientos y trazados ferroviarios pertenecientes a los modelos territoriales del PIOT y los planes territoriales que lo desarrollan en el ámbito del Área Metropolitana.

4. La específica propuesta de ordenación del PTEOTT relativa al Intercambiador Principal de La Laguna contradice las determinaciones del PIOT y de los planes que lo desarrollan, tanto por su afección del Campus Universitario de La Laguna como por su priorización respecto al Intercambiador Principal de Los Rodeos.

5. Al carecer el documento de Normativa se suprime uno de los elementos necesarios para la correcta y total evaluación ambiental del plan, que es el objeto del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

9.2. Informe de Sostenibilidad Ambiental.

El ISA presentado incumple las determinaciones exigidas en el Documento de Referencia, tal y como se expone pormenorizadamente en el punto 6.2 del presente informe”.

INFORME JURÍDICO
(emitido el 14 de julio de 2010)

21



Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial
Dirección General de Ordenación del Territorio

“ANTECEDENTES

Primero.- En fecha 26 de febrero de 2010, el Pleno de Excmo. Cabildo de Tenerife acordó aprobar los documentos de Avance e Informe de Sostenibilidad Ambiental (en adelante, ISA) del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (en adelante, PTEOTT), y su sometimiento al trámite de participación pública y consulta por plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a su publicación en el Boletín Oficial de Canarias (en adelante, BOC).

El Anuncio haciendo público dicho Acuerdo plenario, se publica en el BOC núm. 60, de 25 de marzo de 2010.

(Se advierte que la mencionada información ha sido extraída de la página web del Cabildo de Tenerife: www.tenerife.es/planes).

Segundo.- En fecha 26 de marzo de 2010 tiene entrada en la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias, una copia en soporte digital de los documentos de Avance e ISA del PTEOTT, a los efectos del sometimiento al trámite de consulta en virtud de los arts. 4, 24 y 68.3 del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo (en adelante, Reglamento de Procedimientos).

Tercero.- En fecha 13 de julio de 2010, se emite informe técnico en relación a los documentos de Avance e ISA del PTEOTT.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Primera.- En cuanto a la documentación del PTEOTT.

La Disposición Transitoria 7ª del Reglamento de Procedimientos, establece que “en tanto no se regule en el correspondiente Reglamento, la documentación necesaria para admitir a trámite los restantes instrumentos de ordenación que conforman el Sistema de Planeamiento de Canarias se regirá supletoriamente por la normativa contenida en el Reglamento de Planeamiento estatal, aprobado por Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, exigiéndose a los Planes Insulares de Ordenación, y a los Planes Territoriales de Ordenación, los mismos documentos mínimos requeridos a los Planes Generales de Ordenación Urbana”.

Así, el Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, en su art. 37, exige la siguiente documentación para los Planes Generales de Ordenación Urbana:

“Las determinaciones del Plan General se desarrollarán en los siguientes documentos:

1. Memoria y estudios complementarios.
2. Planos de información y de ordenación urbanística del territorio.
3. Normas urbanísticas.
4. Programa de actuación.
5. Estudio económico y financiero.”

El Avance del presente PTEOTT, cuenta con la siguiente documentación.

- Memoria de Información.
- Planos de Información.
- Memoria de Ordenación.
- Planos de Ordenación.

22



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

Incluidos en la Memoria de Ordenación, se encuentran un esquema de Normativa Básica (epígrafe 4) y la Programación de Actuaciones (epígrafe 5), que, dado su escaso contenido, no pueden ser considerados documentos propios del Plan. Tampoco consta el estudio económico-financiero, ni como documento independiente, ni integrado en la Memoria de Ordenación.

Por tanto, se estima que dichos documentos deben aparecer como integrantes de la documentación del PTEOTT, de cara a la próxima fase de su tramitación.

Además, y en base a las exigencias del art. 27.1.b) del Reglamento de Procedimientos, relativo a la Evaluación Ambiental de determinados Planes y Programas, se incorpora a la documentación el Informe de Sostenibilidad Ambiental, para que sea sometido con el resto del documento a participación pública y consulta a las Administraciones competentes.

Segunda.- En cuanto al procedimiento de tramitación del PTEOTT.

El Título I del Reglamento de Procedimientos establece los trámites procedimentales que deben cumplir todos los instrumentos del sistema de planeamiento de Canarias, que serán complementados por las Disposiciones Específicas del Título II para cada instrumento de ordenación concreto.

Junto al documento técnico enviado por el Excmo. Cabildo de Tenerife, no fue remitida una copia del expediente administrativo que lo acompaña, lo que significa que el presente informe no podrá pronunciarse sobre los aspectos procedimentales del PTEOTT, y valorar su ajuste a la legalidad vigente.

El art. 33.4 del Reglamento de Procedimientos establece que “la contestación de la consultada se referirá a aquellos aspectos que sean relevantes para los intereses públicos cuya gestión le esté encomendada por razón de su competencia específica [...]”, no precisando si el informe de consulta debe o no pronunciarse sobre el procedimiento de tramitación del documento concreto.

Teniendo en cuenta que en la normativa de aplicación, y en concreto, en este artículo no se hace alusión a que deba realizarse un análisis de dicha tramitación, y que el Cabildo de Tenerife no ha enviado una copia del expediente administrativo, sólo resta advertir de que será necesario que el mismo esté correctamente cumplimentado y ordenado y que sea remitido a esta Consejería, para su análisis en la fase de aprobación de la Memoria Ambiental del documento.

Tercera.- En cuanto al marco jurídico del PTEOTT.

El marco jurídico del PTEOTT viene encabezado por la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, en la que se establecen los objetivos y principios generales del transporte en la Comunidad Autónoma, se definen las competencias en relación con cada una de las Administraciones afectadas (Gobierno Autónomo, Cabildos y Ayuntamientos), y se regula extensamente la materia objeto de la Ley, acogiendo el contenido de la Ley 19/2003, de 14 de abril de Directrices de Ordenación General.

En cuanto a la planificación del transporte, la Ley dedica un Capítulo a ella (Tit. III, Cap. II: “Planificación de la movilidad, promoción del sector y financiación de los transportes públicos regulares”). En el mismo, su art. 31, referido a la planificación territorial, en sus apartados 1 y 2, establece lo siguiente:

23



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

“1. La planificación territorial de los transportes tendrá como objetivo la integración de los distintos modos de transportes y la sostenibilidad y accesibilidad del sistema de transporte, procurando el menor consumo de suelo y de recursos por las infraestructuras del transporte. En concreto promoverá el transporte público regular de viajeros, la planificación sostenible de las infraestructuras de transportes, y la promoción de aquellas políticas de movilidad sostenible, todo ello en aras a lograr una comunicación insular e interinsular continua, que supere los condicionantes que impone la fragmentación territorial.

2. La planificación territorial de los transportes se articulará a través de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, los Planes Territoriales Especiales que las mismas establezcan, dentro del marco establecido por las Directrices de Ordenación General, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril.”

En concreto, y a nivel insular, el art. 34.1 de la misma Ley reza: “En el ámbito insular, la planificación de los transportes por carretera y la movilidad se realizarán dentro de lo dispuesto por el Plan Insular de Ordenación y, en particular, por el Plan Territorial Especial de Transportes, con subordinación a lo que dispongan las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, cuya elaboración y contenido viene ordenado por las Directrices de Ordenación General.”

El presente PTEOTT se redacta en desarrollo de las Directrices de Ordenación General (Ley 19/2003, de 14 de abril), y del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (Decreto 150/2002, de 16 de octubre, BOC núm. 140, de 19 de octubre de 2002), tal y como se deduce del epígrafe 1.2.1 de la Memoria de Ordenación, en el que se formula la “Misión y Objetivos para el PTEOTT”, en base a los instrumentos mencionados, jerárquicamente superiores al presente Plan Territorial.

Teniendo en cuenta esto, deberá analizarse la adecuación del PTEOTT a dichos instrumentos. Por razones de claridad del informe, se hará previamente un análisis de las Directrices de Ordenación y del PIOT (en lo que afectan al presente Plan), y tras ello se analizará su compatibilidad y encaje.

a) El PTEOTT en relación con las Directrices de Ordenación General.

La Ley 19/2003, de 14 de abril, dedica su Título V a las Infraestructuras y Transporte. A este Plan son de aplicación, particularmente, los Capítulos I (Sistema de Transporte; Directrices 81-83) y VI (Transporte Colectivo; Directrices 99-102).

Dentro de los principios que deben regir la planificación del sistema de transportes, la Directriz 81.2 (NAD) establece que “el sistema de transporte de Canarias facilitará que la satisfacción de la demanda de movilidad se haga con el menor consumo de suelo por las infraestructuras de transporte, minimizando igualmente el consumo de los recursos precisados para su operación”.

En cuanto a los objetivos de las políticas de transporte y movilidad, enumerados en la D. 82 (NAD), se destaca el apartado e):

“La implantación en cada isla de un sistema integrado para el transporte terrestre de personas y bienes, con una amplia cobertura y calidad de servicio, adecuado a las necesidades particularizadas de las distintas demandas insulares, coordinado con el sistema intermodal”.

En cuanto a la planificación, la D. 83.2 y 3 (ND), estipula que deberá ser un Plan Territorial Especial para cada isla, el que planifique los servicios de transportes terrestres de acuerdo con la Directriz de ordenación sectorial que corresponda y con el Plan Insular de Ordenación, prestando atención especial al transporte colectivo de personas y bienes, determinando los itinerarios previstos para las nuevas infraestructuras de transporte terrestre,

24



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

así como la ubicación y compatibilidad de los distintos modos de transporte, dentro de cada corredor.

En relación con el transporte colectivo (refiriéndose con ello a los sistemas de transporte público), se dedican las Directrices 99 a 102.

La D. 99.4 establece 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”.

En cuanto a los objetivos de la planificación del transporte colectivo, la D. 100.4 establece que la misma “deberá respetar y ser acorde en todo momento con las **determinaciones contenidas en los Planes Insulares de Ordenación** y, en particular, con las que configuran el sistema de ciudades de cada isla”.

Para las Directrices de Ordenación (D. 102 –ND–), el **transporte colectivo debe ser abordado como un apartado propio específico del Plan Territorial Especial de Transporte regulado**, como se ha visto, en la Directriz 83, que deberá ser elaborado en el marco de la cooperación de las distintas Administraciones, con participación de los propios usuarios y agentes del transporte público y privado.

En su apartado 3, la D. 102, refiriéndose genéricamente al PTEOT reza que el mismo “establecerá las intervenciones necesarias que deban realizarse dentro del ámbito insular para la consecución de los objetivos de las Directrices de Ordenación Sectorial. El plan establecerá el marco para la prestación de los servicios de taxis en cada isla, fomentando el alcance supramunicipal de sus servicios y la diversificación de sus prestaciones como elementos subsidiarios de las guaguas. El plan señalará igualmente las acciones necesarias para la gestión y ordenación del transporte colectivo en la isla, estimulando la formación de **Consortios Insulares de Transporte** o de **figuras similares** que atiendan la implantación y la debida integración de los diferentes elementos del sistema”.

b) El PTEOTT en relación con el PIOT.

El Capítulo III, del Título III del PIOT, referente a las **INFRAESTRUCTURAS**, en su art. 3.3.1.1, las define como elementos fundamentales de la ordenación del territorio, cuya implantación **condiciona** decisivamente el ejercicio de los usos, y de la que se derivan **efectos territoriales directos e indirectos de gran magnitud**; por tanto, su planificación debe realizarse desde una visión integradora, estrechamente relacionada con el territorio.

En el art. 3.3.1.2, el PIOT entiende a las infraestructuras como proveedoras de servicios básicos para la organización del territorio, haciendo especial hincapié en el **control de todo el proceso de implantación**, remitiendo su definición y clasificación al art. 1.4.2.4 del propio Plan Insular. Dentro de la clasificación por categorías, se incluyen las infraestructuras de transporte, y las infraestructuras viarias.

En el mismo sentido, el art. 3.3.2.3 establece que para la correcta integración de las infraestructuras, en la planificación de las mismas, habrán de estudiarse detalladamente los efectos directos e inducidos sobre las dinámicas y procesos de evolución de los usos y valorarse de acuerdo a los objetivos sectoriales y de consolidación del modelo de ordenación.

Ya en la Sección 3ª, en el art. 3.3.3.8, el PIOT se prevé la redacción de un **Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo (PTEOTC)**, que tendrá carácter de **Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras (PTEOI)**, según los criterios y determinaciones, del Plan Insular.

25



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

“El PTEOTC **intervendrá globalmente sobre la estructura 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.

La ordenación del transporte colectivo se centrará en los aspectos de organización e implementación de un sistema eficaz, adecuado a las necesidades actuales y a su previsible evolución, siendo coherente con el modelo de ordenación y los condicionantes del territorio tinerfeño. Sin embargo, también incluirá contenidos propios de un Plan de Infraestructuras, especialmente los relativos a la previsión de intercambiadores de transporte en los principales núcleos urbanos y centros de actividad y de disposición de canales exclusivos de gran fluidez que los unan.

El **Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo** incluirá criterios de ordenación del tráfico, sobre todo en relación a los principales núcleos urbanos o ámbitos de gran densidad en su movilidad interna (especialmente, el área metropolitana, la franja turística del suroeste y el Valle de La Orotava). Tales criterios se basarán en la priorización de los movimientos peatonales y en medios de transporte público y la consiguiente limitación y accesibilidad de los vehículos privados, proponiéndose soluciones en tal sentido (como previsión de canales de uso exclusivo por el transporte público). Los planes urbanísticos vendrán obligados a desarrollar y concretar tales criterios y soluciones sobre sus ámbitos de ordenación en función de sus problemáticas y características específicas.”

c) Análisis de la ordenación del PTEOTT.

Sin perjuicio de lo advertido en el informe técnico, que se comparte desde el presente, emitido con fecha 13 de julio de 2010, se entiende necesario hacer las siguientes consideraciones:

1. En cuanto al objeto del PTEOTT.

En el apartado 1.2.1 de la Memoria de Ordenación se hace referencia a la Misión y Objetivos del PTEOTT, rezando literalmente el primer párrafo así:

“En el marco general de la Planificación Territorial de las Islas Canarias y de la Isla de Tenerife (Directrices Generales y PIOT), la Misión del PTEOTT se formula como sigue:

A.- Contribuir al desarrollo, articulación y optimización del Sistema Insular de Transporte Público de Tenerife, en el marco de la Oferta Multimodal de Infraestructuras y Servicios para el Transporte de Viajeros.

B.- Contribuir a la mejor ordenación y modulación de las Demandas de Movilidad motorizada de Viajeros.

C.- Sintetizar los términos anteriores en una perspectiva múltiple y coordinada de Calidad competitiva, Costes económicos, sociales y medioambientales asumibles y Sostenibilidad a medio y largo plazo”.

Habida cuenta de esto, y del contenido del Plan, parece que el mismo se olvida de que el objeto, según las Directrices de Ordenación, debe ser más amplio. Ya anteriormente se indicó que la D. 83.2 (NAD), establece claramente que el Plan Territorial Especial tendrá que planificar los servicios de transporte terrestre de acuerdo con el PIOT, prestando especial atención al transporte colectivo de bienes y personas.

En ningún apartado de los documentos que conforman el PTEOTT, se hace alusión al transporte de bienes, limitándose a planificar de forma extensa y detallada el sistema de

26



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

transporte en lo que a transporte público de viajeros se refiere, atendiendo de forma especial y prácticamente exclusiva al servicio de guaguas.

Es evidente la importancia de contemplar, en cuanto al transporte de bienes, los polígonos industriales de la isla, sus principales vías de acceso y salida, y la influencia de los mismos en la fluidez del tráfico en las horas punta, especialmente, de lunes a viernes.

Por otra parte, no se han contemplado el Puerto de Santa Cruz, el Puerto de Los Cristianos, y el futuro Puerto de Granadilla, a la vez que los dos aeropuertos insulares. Si bien es cierto, que cada uno de ellos tiene su propio planeamiento, que incluye el viario que da acceso a los mismos, no pueden ser ignorados por el presente Plan Territorial que debe contemplar la realidad insular en su conjunto analizando todos los factores que, en mayor o menor medida, puedan afectar al sistema de transporte.

Tampoco se establece el marco para la prestación del servicio de taxis, proponiendo actuaciones que fomenten su alcance supramunicipal, como elementos subsidiarios de las guaguas, tal y como especifica la D. 102.

En la misma Directriz se alude a la estimulación de la formación de Consorcios de Transporte o de figuras similares que atiendan a la implantación del sistema que desde el PTEO se proponga. Es razonable pensar que siendo el objetivo principal de este Plan el transporte público, no se haya dedicado un apartado a exponer de qué forma se coordinarán las diferentes Administraciones y los agentes del transporte para la aplicación y puesta en funcionamiento del modelo propuesto.

Por su parte, el PIOT, aun no estando adaptado a las Directrices de Ordenación, prevé que el PTEO de Transporte Colectivo (que tendrá carácter de Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras) intervenga globalmente sobre la estructura de la movilidad insular, lo que se interpreta como el deber de recoger todas aquellas circunstancias presentes y futuras que tengan relación directa o, incluso, indirecta en el transporte.

El Plan Insular, habla de este Plan Territorial refiriéndose a la Ordenación del Transporte Colectivo, aunque en su objeto, como vimos, apunta a la globalidad del transporte en la isla. El presente PTEOTT ha adoptado la denominación procedente de las Directrices de Ordenación, a las que el PIOT se está adaptando en la actualidad. Teniendo esto en cuenta, sorprende que sólo analice y ordene las cuestiones relativas al transporte colectivo (que según la propia Ley 19/2003, en su D. 102 –ND–, debe ser abordado como un apartado específico del PTE de Transporte), y dentro del mismo, se centre en los servicios de guaguas.

2. En cuanto a las alternativas del PTEOTT.

Como consideración previa, es necesario advertir que el art. 23.3 del TRLOTENC define el objeto de los PTEO como “la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y cualesquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico y social [...]”.

Por otra parte, y teniendo en cuenta la importancia de la evaluación ambiental del planeamiento territorial, la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre Evaluación de los Efectos de Determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente (en adelante, Ley 9/2006), en su art. 8 referido al Informe de Sostenibilidad Ambiental (en adelante, ISA), contempla que debe hacerse una previsión de alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida la alternativa cero, para poder analizar los posibles efectos de su implantación sobre el territorio y elegir la más adecuada.

En la Memoria de Ordenación, en el epígrafe 2. Generación y Evaluación de Alternativas, el presente PTEOTT plantea distintos escenarios, en función, en primer lugar, de dos horizontes temporales distintos (2016 y 2027), considerando para ellos, el planeamiento que en ese entonces pudiera estar vigente, como es el caso del Tren del Norte, que sólo se contempla en el horizonte 2027, y la puesta en marcha o no, en su caso, de políticas de

27



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

ordenación territorial tendentes a moderar el volumen de la demanda de movilidad y políticas en materia de transporte privado, que moderen su competitividad respecto del transporte público.

Combinando los distintos elementos para cada horizonte temporal, surgen las alternativas: tres alternativas para 2016, además de la cero, subdividida a su vez en distintos escenarios que hacen referencia a las políticas mencionadas, y lo mismo para 2027. Para cada una de ellas, se prevén, en cuadros explicativos, intercambiadores principales, intercambiadores de proximidad, estaciones de guaguas, paradas preferentes y carriles bus.

A través de este estudio, el PTEOTT hace un gran esfuerzo en armonizar el sistema de transporte en lo que a líneas y conexiones de guaguas se refiere, sin embargo estos planteamientos no constituyen auténticas alternativas de ordenación.

Como se ha expuesto, el objeto de un PTEO no es otro que la ordenación de las infraestructuras, equipamientos y dotaciones, y ello debe tener un reflejo territorial claro. El estudio de alternativas de ordenación territorial no es otra cosa sino el estudio del territorio, con el objeto de implantar una red que dé servicio a todo el ámbito, y que pueda posibilitar la implantación de un modelo de servicios de transportes, como el que ha planteado este PTEOTT para las guaguas, entre otras cosas. Por otra parte, la definición de varias alternativas nos aportará la información precisa para saber qué tanto se afecta al territorio y posibilitará la elección de un modelo ajustado a las necesidades del ámbito de ordenación.

No consta en la Memoria de Ordenación fehacientemente cómo se estructura el territorio insular de Tenerife en función de distintas opciones en cuanto al sistema de transportes se refiere. Se habla de consumo de suelo en todas las alternativas, pero no existe documentación cartográfica que avale esos datos y que clarifique dónde se materializa ese consumo de suelo, qué suelos se están afectando, y su status jurídico, refiriéndose en este sentido al planeamiento que los rige (hay que tener especial cuidado con los Espacios Naturales Protegidos, o ámbitos incluidos en la Red Natura 2000), cuyo análisis se debe hacer concienzudamente en esta fase de Avance, antes de prever la cantidad de líneas de guagua a implantar o la frecuencia de las mismas.

En este sentido, el propio PIOT en su art. 3.3.1.1, refiriéndose a las infraestructuras apunta que su implantación condiciona decisivamente el ejercicio de los usos, y de la que se derivan efectos territoriales directos e indirectos de gran magnitud, debiendo existir control durante todo el proceso de su implantación (art. 3.3.1.2). Para ello, desde la planificación habrán de estudiarse detalladamente los efectos directos e indirectos derivados de las dinámicas y evolución de los usos (art. 3.3.2.3).

3. En cuanto a la relación del PTEOTT con otros Planes Territoriales.

Ya el informe técnico emitido con fecha 13 de julio de 2010 ha abordado este tema y ha puesto en consideración aquellos planes que, por el objeto de su regulación, tienen relación directa con éste, por lo que en este informe simplemente se advierte de que en relación a lo expuesto en el apartado anterior, debería existir un análisis del planeamiento vigente, tanto territorial y urbanístico aprobado definitivamente o en vías de aprobación, en orden a poder evaluar las afecciones de la implantación del presente PTEOTT sobre el territorio y los condicionantes que pudieran existir derivados del citado planeamiento, especialmente en cuanto a posibles incompatibilidades de usos y afecciones ambientales.

4. En cuanto a la Normativa y al Documento Económico-Financiero.

El PTEOTT carece de documento normativo (según el propio Plan esto se debe a que “las alternativas han de ser sometidas al proceso de participación pública y por lo tanto el Modelo de ordenación de los transportes no ha sido todavía detallado”). Esto significa que no

28



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

existe una previsión del alcance del contenido del PTEOTT, y de qué criterios se aplicarían en la implantación del modelo de ordenación que finalmente se eligiera. Evidentemente, en fase de Avance no puede desarrollarse un cuerpo normativo detallado y cerrado, pero no es suficiente con la definición de líneas estratégicas en cuanto al funcionamiento del sistema de transporte público, implementación de medidas para el transporte privado y establecimiento de recomendaciones para garantizar actuaciones de ordenación territorial que ayuden a moderar la demanda de movilidad.

Teniendo en cuenta lo advertido en el punto 2 de este epígrafe, es necesario que en la Normativa se aporten los criterios para la implantación territorial del modelo, sin que ello signifique la invasión de competencias de otras administraciones, pero que aquellas que sean objeto del PTEOTT resulten vinculantes para el resto de planeamiento y deban incorporarse.

En cuanto al documento económico-financiero, se repite lo ya advertido anteriormente en relación con la previsión de los mecanismos de concertación necesarios entre las Administraciones, a nivel económico y financiero a través de los cuales se implantarán las infraestructuras correspondientes a la aplicación del PTEOTT en el futuro.

d) En relación con el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

El informe técnico de fecha 13 de julio de 2010 ha analizado el ISA y hecho las advertencias pertinentes en relación a su contenido y al ajuste del mismo al Documento de Referencia (hecho público mediante Resolución de 22 de abril de 2009, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 26 de marzo de 2009, relativo a la Aprobación del Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de Planes Territoriales Especiales de Transportes -BOC N° 86, de 7 de mayo de 2009-).

Teniendo en cuenta lo informado sobre la ordenación del PTEOTT, el ISA no reúne los requisitos de una evaluación ambiental de los efectos territoriales de este Plan, conforme al alcance establecido en el Documento de Referencia, en tanto que desde el Plan no se ha plasmado una auténtica ordenación sobre el territorio a través de distintas alternativas (en base al art. 8 de la Ley 9/2006).

Cuarta.- El art. 33 del Reglamento de Procedimientos, refiriéndose al trámite de consulta y al trámite de informe, en su apartado 4, respecto al informe emitido por la Administración consultada, establece: "La contestación de la consultada se referirá a aquellos aspectos que sean relevantes para los intereses públicos cuya gestión le esté encomendada por razón de su competencia específica, concretando en su caso las discrepancias sobre las determinaciones previstas, de forma que se precise su sentido, que podrá ser:

- Favorable**, cuando concluya que el documento examinado se ajusta a criterios de legalidad y oportunidad en el marco de sus competencias.
- Condicionado**, cuando se considere que adolece de algún defecto subsanable de legalidad u oportunidad. En este supuesto, una vez subsanadas las deficiencias, o alcanzado el acuerdo a que se refiere el apartado siguiente, se entenderá emitida en sentido favorable.
- Desfavorable**, cuando se considere que los defectos de legalidad u oportunidad no son subsanables".

CONCLUSIONES

Vistos los Antecedentes y Consideraciones Jurídicas expuestos anteriormente, observada la normativa de vigente aplicación, y, en cumplimiento del art. 33 del Reglamento de

29



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

Procedimientos, se emite el presente informe en sentido **DESFAVORABLE** teniendo en cuenta lo expuesto en el presente y en el informe técnico emitido el 13 de julio de 2010, y especialmente por las razones siguientes:

- El presente PTEOTT no cumple con el objeto previsto para el mismo según las Directrices de Ordenación General (Ley 19/2003, de 14 de abril) y por el PIOT.
- No se plantea el estudio de alternativas de ordenación del territorio, propio de la fase de Avance, por lo que tampoco se efectúa una evaluación ambiental adecuada en base a la Ley 9/2006, de 28 de abril."

Vistos los Informes Técnicos y Jurídicos obrantes en el expediente, se emite **Informe Propuesta por esta Dirección General de Ordenación del Territorio** en los términos previstos en los artículos 37 del Reglamento Orgánico de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, aprobado por Decreto 20/2004, de 4 de marzo y el artículo 20.1 a) del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, aprobada por Decreto 129/2001, de 11 de junio, y en virtud de la Disposición Adicional 2ª.2 de la Ley 6/2009, de Medidas Urgentes que establece que "la emisión de los informes técnicos y jurídicos de carácter preceptivo en el procedimiento de aprobación, modificación y revisión de los instrumentos de planeamiento urbanísticos y de ordenación territorial, cuya competencia esté atribuida genéricamente a la consejería competente en materia de ordenación territorial, corresponderá a las ponencias técnicas de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, salvo que se hayan atribuido expresamente al pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias", en los siguientes términos:

PROPUESTA

De conformidad con el art. 33.4c) del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, se **informe** el Documento de Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife, junto con el Informe de Sostenibilidad Ambiental, en sentido **desfavorable** en base a las consideraciones expuestas en los informes técnico y jurídico emitidos el 13 de julio y el 14 de julio de 2010, respectivamente, y en concreto, las siguientes:

- El presente PTEOTT no cumple con el objeto previsto para el mismo según las Directrices de Ordenación General (Ley 19/2003, de 14 de abril) y por el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.
- La ordenación del PTEOTT no contiene determinaciones relativas a los intercambiadores de transporte, red de aparcamientos y trazados ferroviarios pertenecientes a los modelos territoriales del PIOT y los planes territoriales que lo desarrollan en el ámbito del Área Metropolitana.
- La específica propuesta de ordenación del PTEOTT relativa al Intercambiador Principal de La Laguna contradice las determinaciones del PIOT y de los planes que

30



Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial
Dirección General
de Ordenación del Territorio

- lo desarrollan, tanto por su afección del Campus Universitario de La Laguna como por su priorización respecto al Intercambiador Principal de Los Rodeos.
4. No se plantea el estudio de alternativas de ordenación del territorio, propio de la fase de Avance, por lo que tampoco se efectúa una evaluación ambiental adecuada en base a la Ley 9/2006, de 28 de abril.

En Santa Cruz de Tenerife, a 15 de julio de 2010.

LA DIRECTORA GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Sulbey González González

31

NO.511 002

15/07/2010 13:04 GABINETE PRESIDENTE CABILDOPAL → 09222475988