



La Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 11 de agosto de 2026, adoptó como punto tercero del orden del día el siguiente:

3 Acuerdo de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife en relación con la declaración ambiental estratégica del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT)

En relación con el asunto de referencia que se eleva a la consideración de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (CEAT), y teniendo en cuenta que según el artículo 9.4 del Reglamento por el que se regula la CEAT, corresponde, entre otras cuestiones, a la Oficina de Apoyo Técnico y Jurídico a la CEAT, el análisis técnico y jurídico de los expedientes que se someterán a la Comisión y en especial, la preparación de los asuntos, mediante la elaboración de cuantos informes técnicos y jurídicos se consideren necesarios, que se acompañarán de los expedientes administrativos relativos a cada uno de ellos, es por lo que vistos los citados informes, **la CEAT adopta acuerdo en los siguientes términos:**

Partiendo de los datos del instrumento de ordenación, que son los que se exponen a continuación, culmina con este acuerdo –que ahora desarrollamos– el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT).

DATOS DEL INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN	
NOMBRE	Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT).
PROMOTOR	Cabildo Insular de Tenerife, Consejería Insular de Movilidad.
ÓRGANO SUSTANTIVO	Cabildo Insular de Tenerife.
REDACTORES	Contenido sustantivo del PIMSIT (Tema Ingeniería, bajo la coordinación del ingeniero Fernando Davara). La evaluación ambiental estratégica ha sido coordinada por el Licenciado en Ciencias Ambientales Acaymo Pérez Díaz.
OBJETO Y JUSTIFICACIÓN	El objeto del PIMSIT es establecer un modelo sostenible de ordenación y gestión de la movilidad en sus distintos modos, planteando las actuaciones que procedan. El modelo se define a partir del estudio de la movilidad insular y de la previsión acerca de su evolución futura.
LOCALIZACIÓN	Ámbito insular.
ESPACIO NATURAL PROTEGIDO	El ámbito insular del PIMSIT comprende varios espacios integrantes de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos. El Plan evalúa desde un enfoque estratégico la potencial afección sobre ellos derivado de la consideración en el modelo de movilidad insular de algunas actuaciones con incidencia territorial, sin perjuicio de la evaluación ambiental más detallada que proceda a nivel de plan o de proyecto.
RED NATURA 2000	El ámbito insular del PIMSIT engloba varios espacios Red Natura 2000. El Plan evalúa desde un enfoque estratégico la potencial afección sobre ellos derivado de la consideración en el modelo de movilidad insular de algunas actuaciones con incidencia territorial, sin perjuicio de la evaluación ambiental más detallada que proceda a nivel de plan o de proyecto.
CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA	No procede determinar la clasificación/categorización del suelo por la naturaleza y contenido de este plan sectorial.

1. JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL REALIZADO

Conforme a lo señalado en la memoria del PIMSIT, no estamos ante un plan urbanístico ni territorial. Este plan se configura como un instrumento insular de planeamiento sectorial, de carácter estratégico. Por ese

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	1/33	



motivo, habrá que estar a lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (LEA) en cuanto a la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

Al respecto, ha de apuntarse que el promotor, buscando la máxima robustez y garantía jurídica para un instrumento de planificación de estas características y al no tener precedentes respecto a planes de naturaleza similar que fueran sometidos a evaluación ambiental estratégica, solicitó el procedimiento ordinario, que fue validado por la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (CEAT) en sesión celebrada el 12 de agosto de 2022, fecha en la que se emitió el correspondiente Documento de Alcance para elaborar el Estudio Ambiental Estratégico del PIMSIT. Y todo ello de conformidad con el artículo 6.1d) y 17 y siguientes de la LEA.

Así, de acuerdo con lo anterior, en estos momentos, **procede formular declaración ambiental estratégica**, de conformidad con el artículo 25 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

2. DESCRIPCIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN

2.1 Ámbito territorial del PIMSIT.

Como se indica en la documentación técnica aportada por el promotor, el ámbito territorial de aplicación del PIMSIT es la totalidad de la isla de Tenerife. Por tanto, los trabajos de información, análisis y ordenación tienen como base territorial el ámbito insular.

2.2 Objeto y finalidad del PIMSIT.

El objeto del plan es establecer un modelo sostenible de ordenación y gestión de la movilidad en sus distintos modos en la isla de Tenerife, definiendo las actuaciones necesarias para implantarlo.

La finalidad se articula en tres propósitos principales:

- Desarrollar, articular y optimizar el sistema insular de transporte público de Tenerife, mediante una oferta multimodal de infraestructuras y servicios para el transporte de viajeros.
- Ordenar y modular mejor las demandas de movilidad motorizada.
- Alcanzar un sistema de movilidad de calidad y competitivo, cuyos costes económicos, sociales y ambientales sean asumibles y que resulte sostenible a medio y largo plazo.

2.3 Objetivos generales y específicos.

Los objetivos generales del PIMSIT se resumen en:

- Configurar un sistema multimodal de transporte de viajeros que contribuya a una visión unitaria e integrada de Tenerife, adecuando la oferta de transporte público a la demanda y modernizando los servicios de guaguas, tranvías y, eventualmente, los modos ferroviarios.
- Promover la reducción de los desplazamientos motorizados no profesionales en vehículo privado, tanto en número de viajes como en longitud recorrida.
- Incrementar la participación del transporte público en la movilidad motorizada, pasando de una cuota próxima al 6% en 2021 a una participación superior al 20% en 2035.
- Atender adecuadamente las demandas de movilidad de la población mediante:
 - La mejora de la calidad y duración de los viajes y de la accesibilidad.
 - La reducción del consumo de recursos y de los costes externos y ambientales.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	2/33	



- El fomento del transporte público, la movilidad activa y eléctrica y la disuasión del vehículo privado.
- La integración operativa de los sistemas públicos hasta que funcionen y sean percibidos como un único sistema de transporte.

A su vez, estos objetivos generales se tratan y desagregan a nivel más detallado en objetivos específicos. Los objetivos específicos, agrupados por temáticas, aparecen ordenados por orden de importancia en la tabla 1.

TEMÁTICA	OBJETIVO ESPECÍFICO
Servicios	• Dar el mejor servicio de transporte integrado a la creciente demanda de transporte de manera eficiente y ambientalmente sostenible.
	• Integrar los diferentes sistemas de transporte público y su complementariedad con el privado.
	• Potenciar el transporte público mediante la implantación de sistemas frecuentes y fiables (tranvías, plataformas reservadas y preferencias de paso).
	• Incrementar la accesibilidad en transporte público en los ámbitos metropolitano y municipales destacados.
	• Garantizar la accesibilidad en transporte público a las nuevas áreas de centralidad y actividad económica.
	• Definir un sistema tarifario.
	• Establecer velocidades comerciales acorde con la demanda del corredor.
Infraestructuras	• Establecer frecuencias máximas en proporción a la población y distancia.
	• Consideración de las infraestructuras viarias como red principal, es decir, como un elemento básico de soporte de la movilidad.
	• Implantación de instalaciones y sistemas de transporte público en plataforma exclusiva.
	• Implantación de instalaciones y sistemas que otorguen preferencia al transporte público colectivo.
	• Implantación de instalaciones y sistemas que potencien la sinergia entre modos públicos y también el privado en términos de intermodalidad (aparcamientos de disuasión e intercambiadores).
Políticas generales	• Implantación de instalaciones y sistemas operacionales derivados de la demanda de nuevos servicios y requerimientos técnicos.
	• Fomento de modos no motorizados en los desplazamientos urbanos.
	• Establecimiento de políticas de aparcamiento restrictivas en las aglomeraciones urbanas.
	• Conseguir un uso más racional y ambientalmente óptimo del espacio público urbano.
	• Incidir sobre las pautas de conducta en relación con la movilidad de la ciudadanía.
	• Políticas de desarrollo urbano orientado al transporte.

Tabla 1. Objetivos específicos del PIMSIT por temática. Fuente: Memoria del PIMSIT.

2.4 Marco temporal.

El PIMSIT desarrolla un modelo de ordenación concebido para responder a los retos que en materia de movilidad se presentan en la isla en un horizonte temporal intermedio, fijado en 2035. Contempla además un horizonte temporal a largo plazo (año 2045), que permite validar su vigencia y capacidad de adaptación.

2.5 Caracterización territorial del ámbito

Al tratarse de un plan cuyo ámbito de planificación es insular, el EsAE incorpora una caracterización ambiental acorde con esa cualidad, analizando las siguientes variables ambientales: clima, calidad del aire, geodiversidad, hidrología superficial y subterránea, suelos y capacidad agrológica, vegetación, flora, fauna, biodiversidad, espacios protegidos, paisaje, patrimonio cultural, usos del suelo, población, salud humana, cambio climático y riesgos naturales y antrópicos.

El EsAE señala que entre las variables tratadas no se incluyen “los bienes materiales” a pesar que el Documento de Alcance solicitaba su inclusión. No obstante, esta exclusión se entiende justificada en tanto la escala estratégica del PIMSIT y la ausencia de determinaciones directamente ejecutivas impide la identificación de afecciones específicas evaluables sobre bienes materiales. Las posibles afecciones a edificaciones, propiedades, infraestructuras o redes de servicios deberán analizarse en los instrumentos de planeamiento y en los proyectos correspondientes que amparen la ejecución de actuaciones concretas sobre el territorio.

El PIMSIT solo amplía el nivel de detalle para analizar la afección global de algunas infraestructuras con incidencia territorial, pero se trata más de un análisis prospectivo, para determinar de forma preliminar potenciales impactos que se pudieran producir, que de determinar afecciones ambientales reales.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		Página 3/33	



En general, tanto la caracterización como el diagnóstico se considera suficiente y proporcionado para el nivel estratégico del PIMSIT.

2.6 Análisis de las alternativas propuestas en el PIMSIT

En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 22 y 24 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y de acuerdo con el contenido y nivel de detalle fijado en el Documento de Alcance emitido por la CEAT, el EsAE incorpora un análisis de alternativas.

2.6.1 Escenarios para la definición de las alternativas

Para la realización del análisis, se adopta un escenario territorial tendencial, esto es, proyecta la situación futura de Tenerife suponiendo que la distribución de la población, el empleo, los equipamientos y los usos del suelo evolucionará siguiendo las tendencias actuales, así como pautas fijadas por el planeamiento ya aprobado. El horizonte temporal de comparación es el año 2035.

El plan no tiene en cuenta los beneficios derivados de la modificación del modelo territorial para reducir el número y la duración de los desplazamientos. En este sentido, el plan descarta el escenario territorial denominado “decidido”, caracterizado por una distribución más equilibrada de la población, porque considera que las políticas urbanísticas que lo pueden hacer posible no están suficientemente desarrolladas y no cabe esperar su implantación efectiva antes del horizonte temporal de comparación de las alternativas.

2.6.2 Componentes de las alternativas

Las alternativas contempladas en el PIMSIT se formulan teniendo en cuenta la combinación de seis componentes.

- El componente C1 comprende la red viaria, distinguiendo cinco categorías: red actual, obras en ejecución, proyectos de ejecución probable, actuaciones previstas y resto de infraestructuras inciertas. Incluye anillos insulares, variantes, circunvalaciones, accesos portuarios y ampliaciones de la TF-1 y la TF-5. El enfoque del Plan se basa en aprovechar al máximo la infraestructura existente, priorizando el transporte colectivo e integrando la red viaria en un sistema multimodal.

El Plan señala que no pretende crear nuevas vías ajenas al planteamiento vigente o al Convenio de Carreteras.

- El componente C2 incluye el transporte público insular: plataformas reservadas, carriles BUS-VAO, ferrocarriles y red intermunicipal de guaguas. En cuanto al modo guagua contempla actuaciones en la TF-1 y TF-5 vinculadas a carriles reservados sobre corredores de alta demanda. En el modo ferroviario incorpora el Tren del Sur, el Tren del Norte, el enlace subterráneo Güímar-La Orotava y el cierre del anillo por el oeste. Se completa con intercambiadores, aparcamientos disuasorios, paradas, talleres y cocheras para asegurar la funcionalidad del sistema.
- El componente C3 engloba el transporte comarcal y local, incluyendo tranvías, sistemas ferroviarios de capacidad media, mixtos y por cable. Contempla ampliaciones del tranvía en Santa Cruz y La Laguna, así como un tranvía en el eje turístico Arona-Adeje. También incorpora trenes mixtos de adherencia-cremallera en el área metropolitana y en el Valle de Güímar y añade el funicular entre San Juan del Reparo y Garachico para resolver una conexión condicionada por la orografía.
- El componente C4 agrupa las políticas de aparcamiento, movilidad activa, la declaración de zonas de bajas emisiones, la movilidad compartida y la gestión de la demanda.
- Los componentes C5 y C6 abordan la organización, financiación, gestión, coordinación institucional, normativa y planeamiento.

2.6.3 Alternativas propuestas

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife		Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		Página	4/33





A partir de estos componentes se formulan diecisiete (17) alternativas independientes, construidas principalmente mediante distintas combinaciones de los componentes C1, C2 y C3, con una menor variabilidad de los componentes referidos a las políticas de movilidad, organización, gestión y planeamiento. Las alternativas se pueden agrupar de la siguiente manera:

Alternativas de comparación, cuyo denominador común es que no consideran los componentes C4, C5 y C6 y conservan la oferta actual de transporte público, sin aplicar políticas restrictivas sobre el uso del vehículo privado. Incluye las siguientes alternativas:

- CERO-DN: representa la hipótesis de no hacer nada, manteniendo hasta el año 2035 la red viaria actual, sin incorporar obras que ya están en ejecución.
- CERO-DM: respecto a la alternativa anterior, añade las actuaciones de la red viaria ejecutadas hasta 2035 o las que están adjudicadas.
- UNO-DMAX: presupone la realización del máximo número de carreteras previstas en el planeamiento y en el Convenio de Carreteras.

La función principal de este bloque de alternativas es proporcionar referencias con las que se puedan comparar los resultados de las alternativas con vocación transformadora (alternativa DOS a NUEVE, incluyendo sus variantes).

Un segundo grupo, formado por las alternativas DOS, DOS-B, DOS-C, TRES, TRES-B Y TRES-C. Estas alternativas consideran la implantación de carriles BUS-VAO-ITS en los principales corredores de la TF-1 y TF-5. Estos carriles utilizarían sistemas de señalización dinámica, control tecnológico y gestión en tiempo real para reservar capacidad a guaguas y vehículos de alta ocupación durante las horas punta. Las variantes se diferencian por la amplitud de la oferta de guaguas, su grado de jerarquización y la incorporación de ampliaciones tranviarias, de forma que el subgrupo de alternativas DOS presentan una intervención más sencilla sobre la estructura del transporte público, mientras que el subgrupo de las alternativas TRES añade una red tranviaria más extensa.

Todas incorporan elementos de apoyo como intercambiadores aparcamientos disuasorios y transporte a la demanda.

El tercer grupo, integrado por las alternativas CUATRO, CUATRO-B y CUATRO-C, plantea una estructura insular de movilidad basada principalmente en infraestructuras ferroviarias. Incluyen los trenes del Norte y del Sur, una amplia red tranviaria y, según la variante, el Tren del Oeste, sistemas mixtos de adherencia-cremallera y el funicular de Garachico. La red de guaguas se reorganiza como sistema jerarquizado y alimentador de los modos guiados.

El objetivo principal es que el ferrocarril asuma los desplazamientos de mayor volumen y distancia, mientras las guaguas y los tranvías proporcionan acceso y distribución local.

Tras evaluar estos primeros grupos, el documento plantea cinco alternativas mixtas, de la CINCO a la NUEVE, combinando los elementos que mostraron un comportamiento más favorable. De forma resumida:

- CINCO: combina ferrocarril y BUS-VAO.
- SEIS: añade una intervención viaria ampliada a una solución basada en BUS-VAO.
- SIETE: combina ferrocarril con una red extensa de carreteras.
- OCHO Y NUEVE: introducen una selección moderada y optimizada de actuaciones viarias, apoyándose respectivamente en los carriles BUS-VAO y en el ferrocarril. La finalidad de estas últimas opciones es mejorar los corredores más congestionados sin ejecutar toda la infraestructura viaria planificada.

2.6.4 Análisis comparativo de las alternativas propuestas

Las diecisiete alternativas son comparadas mediante un ejercicio de simulación basado en un modelo de transporte de cuatro etapas, que estima la generación y atracción de viajes, su distribución territorial, el reparto modal y la asignación de las diferentes redes. A partir de esos cálculos se obtienen datos de tráfico, tiempos de viaje y espera, distancias recorridas, embarques en transporte público y captación de viajeros por cada infraestructura. Posteriormente, los resultados se integran en una evaluación multicriterio que considera aspectos económicos, funcionales, sociales, territoriales y ambientales. Una vez definidos los

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	5/33





criterios se establecen los indicadores correspondientes, que sirven para objetivar cada uno de ellos permitiendo su simplificación y evaluación.

Entre los indicadores se incluyen la inversión necesaria, los costes de explotación, el ahorro de tiempo y la participación del transporte público. Los indicadores ambientales considerados son las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación acústica y las afecciones sobre espacios protegidos, hábitats, especies y bienes culturales (ver tabla I).

CRITERIO	EXPLICACIÓN CRITERIO	INDICADOR	Código Indicador	Variable
INVERSIONES	Incluye únicamente un indicador que determina el coste de inversión de cada alternativa	Coste de inversión infraestructuras	Inversión	Millones de euros
COSTES y/o BENEFICIOS IMPLÍCITOS	Se incluyen aquí los indicadores relacionados con las mejoras y ahorros de tiempo (beneficios implícitos), así como el coste implícito a la puesta en marcha de cada alternativa	Coste de Producción Total del Transporte	12_1	Millones de euros/día laborable
		Mejora de la velocidad de viaje en Vehículo Privado	12_2	km/h HPM/día laborable
		Ahorro del Tiempo Medio Total de viaje en Transporte Público	12_3	minutos/día laborable
FUNCIONALIDAD Y EFICIENCIA	Pone de manifiesto la calidad del servicio de transporte incorporando aquí el grado de cobertura de la red de transporte público y su reparto modal, así como la eficiencia energética del sistema multimodal	Participación del Transporte Público	13_1	% de viajes motorizados en transporte público
		Accesibilidad al transporte público (frec 30 min y 300 m)	13_2	% población
		Eficiencia energética	13_3	Kwh/viajero*km día laborable
SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	Criterio determinante en relación con las afecciones a los recursos naturales	Emisiones contaminantes	14_1	Toneladas CO2 equivalentes día laborable
	de la isla, la biodiversidad, los espacios protegidos, la salud humana (contaminación acústica de las alternativas), la incidencia sobre el cambio climático (emisiones contaminantes), así como la afección sobre el Patrimonio Cultural (Bienes de Interés Cultural)	Contaminación acústica	14_2	Unidad de ruido por vehículo día laborable
		Afección a Espacios Naturales Protegidos + Afecciones a (ZECs y ZEPAs) + Afecciones a HICs (fuera de Espacios Protegidos)	14_3	% Total de Superficie afectada
		Potencial afección a especies en peligro de extinción y vulnerables	14_4	Número de cuadrículas con presencia de especies
		Afecciones a Bienes de Interés Cultural (BICs)	14_5	Número de afecciones

Tabla I. Criterios, indicadores y variables consideradas en la evaluación multicriterio de las alternativas.

Fuente: EsAE.

Para integrar los indicadores se utilizan dos métodos multicriterio: PATTERN Y AHP.

Como resultado de la aplicación de esta metodología, se obtienen las puntuaciones correspondientes a cada una de las alternativas, como refleja la tabla II.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	6/33	



Alternativa	PATTERN		AHP	
	Puntuación	Puesto	Puntuación	Puesto
CERO-DN	1,42	17	4,4%	16
CERO-DM	1,50	16	4,3%	17
UNO- DMAX	1,59	15	4,4%	15
DOS	2,64	14	6,3%	8
DOS-B	3,12	8	6,4%	6
DOS-C	3,14	7	6,7%	3
TRES	3,07	9	6,0%	10
TRES-B	3,40	2	6,7%	2
TRES-C	3,37	4	6,6%	5
CUATRO	2,78	12	5,2%	14
CUATRO-B	3,20	6	6,2%	9
CUATRO-C	2,76	13	5,6%	12
CINCO	3,02	10	5,6%	13
SEIS	3,37	3	6,6%	4
SIETE	2,88	11	5,9%	11
OCHO	3,45	1	6,8%	1
NUEVE	3,27	5	6,4%	7

Tabla II. Puntuación asignada y clasificación por puesto de las alternativas propuestas en el PIMSIT.

Fuente: EsAE.

Y las conclusiones principales son las siguientes:

- Ambos métodos sitúan la alternativa OCHO en primer lugar y coinciden en valorar favorablemente las opciones que combinan BUS-VAO, una red de guaguas jerarquizada y amplia, políticas de movilidad y una intervención viaria moderada. También ocupan posiciones destacadas las alternativas TRES-B, SEIS, DOS-C y TRES-C.
- Las alternativas de comparación y las centradas en la ejecución masiva de carreteras obtienen los peores resultados globales.
- A tenor de los resultados se infiere que la ampliación generalizada de la red viaria no constituye una respuesta sostenible a largo plazo. La ejecución de terceros carriles puede aliviar temporalmente la congestión, pero presenta peores resultados que las actuaciones que mejoran la competitividad del transporte público.
- El análisis considera más eficaz combinar corredores reservados, reorganizar el transporte público vinculado con las guaguas y promover la intermodalidad, el transporte a la demanda y las políticas de regulación del vehículo privado. En cuanto a las actuaciones viarias, considera que deben ser selectivas para resolver la movilidad en puntos críticos.

De este proceso, la **alternativa OCHO (8) obtuvo la mejor puntuación global** al lograr el mejor equilibrio entre reducción de emisiones, mejora de la conectividad y optimización del sistema de transporte público.

2.7 Modelo de ordenación del PIMSIT

A partir de la alternativa 8, como alternativa base, se hicieron aportaciones concretas de infraestructuras claves que ya estaban consideradas en otras alternativas para mejorar la movilidad en la isla, tales como:

- Anillo insular entre Los Realejos y La Guancha, elemento considerado en las alternativas UNO-DMAX, SEIS y SIETE. Esta carretera, que actualmente tiene problemas de capacidad, se transformará en una autovía, lo que permitirá completar el anillo insular y mejorar notablemente las condiciones de tráfico.
- Ampliación de la TF-1 entre Güímar y San Isidro, actuación incluida en las alternativas UNO-DMAX y SIETE. Esta ampliación mejorará significativamente las condiciones de servicio de la TF-1, que soporta más de 50.000 vehículos diarios. La creación de un carril adicional no solo mejorará la seguridad y confort de los usuarios, sino que también permitirá la implementación de un carril BUS-VAO de tipo tecnológico, dando continuidad a los tramos anteriores (Santa Cruz-Güímar y San Isidro-Adeje).

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	7/33	



- Conexión con la TF-13 (Túnel Mesa Mota-Gorgolana), considerada en las alternativas UNO-DMAX, SEIS y SIETE. Esta actuación es el inicio de la futura vía de ronda de La Laguna y permite reducir la congestión de la TF-13, en el tramo entre la actual vía de Ronda y Las Canteras.
- Tren del Sur entre Santa Cruz y Adeje. Es un proyecto contemplado en las alternativas CUATRO, CUATRO-B, CUATRO-C, CINCO, SIETE y NUEVE. Se incorpora como un elemento estratégico del modelo de ordenación, diseñado para reforzar la conectividad intercomarcal en el corredor sur de Tenerife. Este sistema ferroviario, incluido en el PIOT y con planificación aprobada, se prevé pueda ser ejecutado en dos fases principales:
 - Primera fase: tramo San Isidro - Adeje: Se prevé que este tramo pueda ejecutarse antes del año 2035, siempre sujeto a la obtención de financiación por parte de la Administración General del Estado y a la resolución de los trámites necesarios.
 - Segunda fase: resto del trazado. En una etapa posterior se desarrollará el tramo restante para completar la conexión ferroviaria en el corredor insular sur, conforme lo permitan las condiciones financieras y la demanda de movilidad.

Además de estas infraestructuras, también en el proceso se aportan un gran número de actuaciones, que encajan en los denominados componentes 4 (políticas de movilidad), 5 (organización y gestión) y 6 (normativa y planeamiento) y que ahora formarán parte del **Modelo de Ordenación del PIMSIT**.

El documento valida el modelo de ordenación del PIMSIT mediante su comparación con las tres alternativas de referencia (CERO-DN, CERO-DM Y UNO-DMAX), que no apuestan por el fomento del transporte público. Se toman como horizontes temporales de simulación los años 2035 y 2045. Los resultados muestran un fuerte incremento de la oferta y del uso del transporte público, cuya participación alcanza el 21% y 22% respectivamente. El modelo reduce los tiempos de viaje, mejora la velocidad de circulación y registra menores emisiones de CO₂. Como aspecto negativo, presenta mayores costes operativos por la ampliación de los servicios.

Según la documentación técnica aportada por el promotor, el modelo de ordenación propuesto se justifica por su capacidad para responder a las necesidades de movilidad de Tenerife desde un enfoque integral, sostenible y adaptable. Se trata de un modelo flexible que combina la ejecución de infraestructuras estratégicas con políticas de movilidad activa y sostenible, potenciando la intermodalidad y promoviendo la transición hacia un sistema de transporte más eficiente y accesible.

El desarrollo del Modelo de Ordenación del PIMSIT se concreta en 91 Propuestas de Actuación, organizadas en nueve Programas de Actuación. Estas propuestas abarcan distintos ámbitos espaciales y funcionales de la isla (insular, comarcal, urbano), y cada una de ellas puede tener un carácter individual o incluir varios planes o proyectos.

Los nueve Programas en que se agrupan las Actuaciones del PIMSIT son:

- **Programa 1: Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas del Transporte Público**, con la finalidad de mejorar la infraestructura, instalaciones y sistemas asociados a transporte público. Se compone de 10 actuaciones, entre las que se incluyen:
 - Creación de carriles exclusivos para transporte público en coordinación con la mejora y ampliación de la red viaria, con especial atención en las autovías TF-1 y TF-5.
 - Mejora de las estaciones y paradas de tranvía y de guaguas.
- **Programa 2: Infraestructura Viaria**, centrado en la mejora, mantenimiento y adaptación de la red vial para garantizar una movilidad eficiente y segura. Contempla 11 actuaciones, entre las que se señalan:
 - Construcción de nuevas infraestructuras viarias y ampliación de la capacidad de las existentes, integrando la previsión de transporte público en su diseño y ejecución.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	8/33





- Mantenimiento y mejora de la red vial existente, con el fin de proporcionar una accesibilidad homogénea a todo el territorio insular.
- Programa 3: Mejora y Potenciación del Transporte Colectivo, que propone la mejora de la frecuencia y calidad del servicio de guaguas y tranvías. Engloba 14 actuaciones, entre las que se mencionan:
 - Incremento de la frecuencia de los servicios de guaguas de acuerdo al modelo propuesto.
 - Mejora de la intermodalidad, facilitando el acceso a intercambiadores y aparcamientos disuasorios.
 - Extensión del transporte a demanda en áreas de baja densidad de viajeros.
- Programa 4: Control y Regulación del Vehículo Privado, que recomienda el establecimiento de medidas de regulación del uso del vehículo privado en zonas urbanas congestionadas. Está compuesto por 9 actuaciones, entre las que se citan:
 - Limitación del estacionamiento en superficie.
 - Creación de Zonas de Bajas Emisiones.
 - Implementación de peajes por congestión.
- Programa 5: Promoción de la Movilidad Activa, que incluye todas las actuaciones relacionadas con el fomento del uso de modos no motorizados (a pie, en bici, VMP, etc.). Se compone de 8 actuaciones, entre las que destacan:
 - Construcción y conexión de carriles bici en los principales núcleos.
 - Creación de rutas peatonales que promuevan los desplazamientos a pie, sobre todo en áreas urbanas, ya sean residenciales o turísticas.
- Programa 6: Gestión de la Movilidad Digital e Innovadora, que promueve el uso de tecnologías de la información para la gestión digital de la movilidad, con el desarrollo de aplicaciones móviles y plataformas de gestión de transporte en tiempo real. Recoge 9 actuaciones, entre las que se incluyen:
 - Implementación de sistemas inteligentes de control de tráfico.
 - Desarrollo de una plataforma insular de movilidad que integre todos los modos de transporte.
- Programa 7: Transporte de Mercancías, que promueve la optimización del transporte de mercancías, proponiendo medidas para mejorar la ordenación de aparcamientos (zonas de carga y descarga), los horarios y los itinerarios de vehículos pesados y transporte de mercancías, con el fin de reducir la congestión y mejorar la calidad urbana del centro de los núcleos urbanos. Comprende 10 actuaciones, entre las que destacan:
 - Optimización de rutas logísticas.
 - Digitalización y trazabilidad del transporte de mercancías.
 - Uso de vehículos de transporte sostenibles.
- Programa 8: Movilidad Eléctrica, que propone intervenir en las políticas de promoción del uso del vehículo eléctrico con el único objetivo de eliminar las emisiones de carbono y la apuesta por energías limpias y renovables. Agrupa 8 actuaciones, entre las que cabe mencionar:
 - Instalación de puntos de recarga.
 - Incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos.
 - Renovación de flotas públicas.
- Programa 9: Regulación, Planeamiento y Financiación, dirigido a establecer un marco regulatorio sólido y coherente que garantice la implementación efectiva de las acciones de movilidad. Para ello es necesario asegurar los recursos financieros suficientes para llevar a cabo los proyectos de

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	9/33





movilidad sostenible y planificar de manera estratégica. Engloba 12 actuaciones, entre las que se citan:

- Desarrollo de regulaciones específicas para la movilidad sostenible.
- Incorporación de criterios de movilidad sostenible en el planeamiento.
- Coordinación interadministrativa.
- Creación de instrumentos financieros específicos.

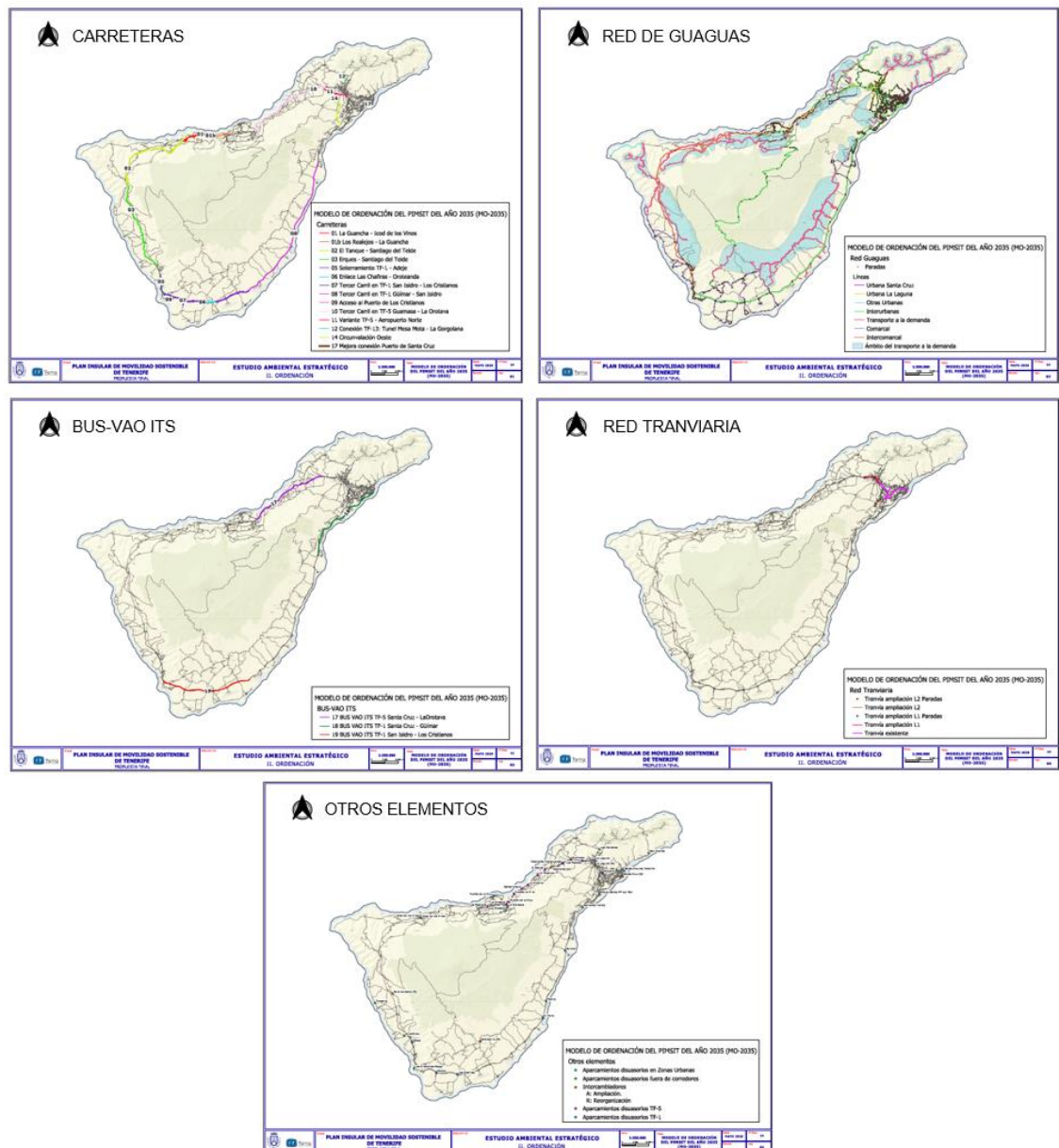


Figura 1. Modelo de ordenación del PIMSIT. Año 2035.
Fuente: ESAE.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	M ^a Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	10/33





3. TRAMITACIÓN DEL PLAN Y DESARROLLO DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.

El proceso de tramitación del plan sectorial evaluado se viene desarrollando desde finales de 2021. Se exponen a continuación los hitos administrativos más significativos, con especial atención en los que tienen relación con el procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

- Consulta pública inicial del PIMSIT llevada a cabo a través de la plataforma de participación del Cabildo (<https://cabildoabierto.tenerife.es>). Se desarrolló entre el 29 de diciembre de 2021 y el 29 de enero de 2022. La consulta incluía una encuesta que se mantuvo abierta hasta el 31 de enero de 2022.

Durante el desarrollo de este trámite, la ciudadanía podía consultar un documento de información, permitiendo además la cumplimentación de un cuestionario donde aportar opinión y sugerencias. Todo ello con la finalidad de recibir aportaciones de forma directa, para alimentar el proceso de elaboración del plan.

- Solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, junto con la documentación necesaria, recibida en la CEAT mediante oficio remitido por el Servicio Administrativo de Movilidad de fecha 4 de abril de 2022.
- Consulta pública del borrador del plan y del documento inicial estratégico conforme a lo dispuesto en el art. 19 de la LEA, con un plazo de 30 días naturales desde su notificación. La documentación estuvo disponible para su consulta en la página web de la CEAT (<https://www.tenerife.es/portalcabte/es/el-cabildo/comision-de-evaluacion-ambiental-de-tenerife-ceat/consultas-ceat>).
- Acuerdo de la CEAT, de fecha 12 de agosto de 2022, por el que se formula documento de alcance para elaborar el estudio ambiental estratégico del PIMSIT.
- Información pública y consulta del Avance y estudio ambiental estratégico durante un plazo de 45 días (BOP de Santa Cruz de Tenerife, nº152, 15 de diciembre de 2023). Este proceso de participación se llevó a cabo entre el 15 de diciembre de 2023 y el 21 de febrero de 2024.
- Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 10 de septiembre de 2025, por el que se aprueba inicialmente el Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife y su estudio ambiental estratégico.
- Información pública y consulta a las administraciones afectadas del documento de aprobación inicial del PIMSIT y del estudio ambiental estratégico (BOP de Santa Cruz de Tenerife, nº122, de 10 de octubre de 2025).
- Mediante oficio del Servicio Administrativo de Movilidad de fecha 17/04/2026 se remite a la CEAT el expediente completo de evaluación ambiental estratégica, que incluye la propuesta final del plan, el estudio ambiental estratégico, el resultado de los trámites de información pública y consultas, así como el documento resumen, tal como está previsto en el art. 24 de la LEA.

Todo ello con la finalidad de que se realice el pertinente análisis técnico por parte del órgano ambiental y se formule la declaración ambiental estratégica.

3.1 Contenido ambiental de las consultas realizadas

El PIMSIT junto con el estudio ambiental estratégico fueron sometidos a los trámites de información pública y consulta en cumplimiento de los artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental en dos ocasiones.

En la primera se toma como documento sustantivo de referencia el Avance del PIMSIT, incorporando un EsAE acorde con el nivel de desarrollo del plan en correspondencia con ese hito sustantivo. El trámite de

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife		Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		Página	11/33





información pública y consulta se formalizó mediante anuncio en el BOP de Santa Cruz de Tenerife, nº152, 15 de diciembre de 2023.

Según los datos que obran en el expediente, los informes recibidos se desagregan de la siguiente manera:

- 5 informes de la Administración Central
- 1 informe de la Administración autonómica.
- 4 informes del Cabildo Insular de Tenerife, incluyendo los emitidos tanto por las Áreas (3) como por entidades adscritas (Metrotenerife).
- 7 informes de Corporaciones Locales.
- 2 informes de Colegios Profesionales.
- 2 informes/alegaciones de Partidos Políticos.
- 61 alegaciones de particulares, de las cuales 32 tienen idéntico contenido.

La mayor parte de las observaciones se refieren a aspectos de carácter sustantivo, en relación con el modelo de movilidad, las infraestructuras propuestas, la metodología de selección de alternativas o la suficiencia de los servicios de transporte.

Desde el punto de vista estrictamente ambiental, la principal cuestión planteada fue la necesidad de ordenar la movilidad en los espacios naturales protegidos sometidos a una elevada presión de visitantes y vehículos. Las aportaciones señalaron, en particular, el Parque Nacional del Teide y los parques rurales de Anaga y Teno, aunque también se mencionaron otros espacios, como la Reserva Natural Especial del Chinyero.

También presentaban una cierta dimensión ambiental las observaciones contrarias a las alternativas que apostaban por una mayor implantación de nuevas infraestructuras viarias y las que no compartían la apuesta por soluciones de movilidad apoyadas en sistemas ferroviarios y tranviarios. En sentido contrario, en los informes recibidos se detecta el respaldo a las actuaciones relacionadas con el refuerzo del transporte público, los servicios de guaguas, los carriles BUS-VAO y la movilidad activa.

En la segunda, estos trámites se llevaron a cabo tomando como referencia el documento de Aprobación Inicial del PIMSIT y el EsAE completo y se sustanciaron mediante anuncio publicado en el BOP de Santa Cruz de Tenerife, nº122, de 10 de octubre de 2025

En el presente apartado sólo se tratan los informes recibidos en la fase de consultas realizada dentro del procedimiento de evaluación ambiental estratégica, aunque en el análisis técnico del expediente si se ha considerado lo expuesto en otros informes o respuestas recibidas, así como el documento de resultado de la información pública y respuestas elaborado por el promotor, en especial sobre aquellos aspectos que pudieran tener incidencia ambiental.

El contenido de dichos informes se sintetiza a continuación, indicando si las observaciones, siempre que sean de carácter ambiental o puedan tener incidencia de este tipo, han sido asumidas o aclaradas en la propuesta final del Plan:

- **Informe del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Subdirección General de Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial.** Señala que no le compete emitir informes en el marco de aplicación del procedimiento de evaluación ambiental de ámbito autonómico o local.
- **Informe de la Dirección de Planificación Aeroportuaria y Control Regulatorio (AENA),** que señala que dentro del ámbito territorial de aplicación del PIMSIT se localizan los aeropuertos de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y Tenerife Sur, que tienen definidas sus zonas de servicio aeroportuario y las servidumbres aeronáuticas y acústicas. Solicita que el plan analizado identifique las actuaciones previstas que puedan discurrir o afectar a estos sistemas generales aeroportuarios como la ampliación del tranvía hasta el Aeropuerto Tenerife Norte, el Tren del Sur, varios carriles de la autovía TF-5 y la variante del aeropuerto Tenerife Norte.

Se trata de consideraciones de carácter sustantivo sobre las que no procede realizar ninguna observación en el procedimiento de evaluación ambiental.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife		Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		Página	12/33





- **Subdirección General de Puertos y Aeropuertos.** Señala que el PIMSIT no constituye un instrumento de planeamiento territorial o urbanístico, sino que se trata de un documento estratégico de carácter sectorial. Por ello estima que no procede emitir informe sectorial en el sentido previsto para instrumentos de ordenación territorial. No obstante, se formulan una serie de consideraciones generales que van en la misma línea que lo recogido en el informe emitido por AENA.
- **Viceconsejería de Transición Ecológica y Proyectos Estratégicos (Gobierno de Canarias),** que valora positivamente el tratamiento de la variable cambio climático en el PIMSIT, atendiendo a su condición de plan sectorial de carácter estratégico y su finalidad intrínseca. Solo formula algunas indicaciones respecto a la evaluación de la vulnerabilidad frente a impactos climáticos que deberían operar como criterios orientadores para su posterior consideración en las actuaciones que se desarrollen, como la necesidad de considerar de los riesgos costeros, el empleo del visor AdapteCCa y la profundización en criterios transversales de diseño resiliente de infraestructuras.

Asumido. En relación con estas observaciones, el Tomo IX. *Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan*, apartado 4.4, incorpora criterios transversales de adaptación al cambio climático y resiliencia. Entre ellos se recogen indicaciones técnicas sobre pavimentos resistentes al calor, adaptación de drenajes a precipitaciones extremas, diseño de puentes, tratamiento de la vegetación en los márgenes de las vías, etc.

- **Informe de la Consejería Insular del Medio Natural, Sostenibilidad, Seguridad y Emergencias,** que formula varias consideraciones en relación con:

- Parque Rural de Teno: solicita que el PIMSIT contemple aparcamientos disuasorios en Buenavista del Norte y Santiago del Teide, la implantación de sistemas de lanzadera desde esos aparcamientos, la regulación del tamaño y horarios de guaguas turísticas, la mejora de la señalización vial y la implantación de zonas de bajas emisiones en ámbitos frágiles.

Asumido y aclarado: el PIMSIT establece el marco estratégico y el contenido mínimo del futuro Plan de Movilidad del Parque Rural de Teno y remite a dicho instrumento la localización, dimensionamiento, regulación y programación concreta de los aparcamientos disuasorios, servicios de lanzadera, así como las restantes medidas de gestión del acceso y del transporte público.

- Parque Rural de Anaga: solicita que el PIMSIT integre los resultados futuros de la Estrategia de Movilidad Sostenible de la Reserva de la Biosfera de Anaga. Además, plantea medidas como la implantación de sistemas de lanzadera desde La Laguna, aparcamientos disuasorios previos al parque, la mejora del transporte público dentro del espacio, la regulación del aparcamiento en Cruz del Carmen y Pico del Inglés o la regulación de guaguas turísticas.

Asumido y aclarado: Al igual que en el Parque Rural de Teno, el PIMSIT contempla un plan específico de movilidad en Anaga.

- Resolver la contradicción detectada en la documentación aportada por el promotor respecto a la ubicación de aparcamientos disuasorios en la TF-1, tanto en Fasnia como en Guaza, que podrían afectar a espacios incluidos en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos.

Aclarado. El análisis contenido en el PIMSIT sobre la posible incidencia ambiental de estos aparcamientos disuasorios se realiza a partir de ámbitos territoriales que comprenden una superficie sensiblemente superior a la que ocuparán realmente estas infraestructuras. Además, entre las medidas ambientales –mejor criterios u orientaciones- que contempla el PIMSIT, se recoge evitar la afección a estos espacios protegidos.

- Sobre el anillo insular Los Realejos-La Guancha señala que es imposible evaluar la afección sobre espacios protegidos como Barranco de Ruiz, Rambla de Castro y Campeches, Tigaiga y Ruiz.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	13/33





Asumido y aclarado. La solución técnica que se prevé para ese tramo del anillo insular es en túnel y, en principio, no se prevén afecciones superficiales sobre los espacios naturales protegidos señalados en el informe de Medio Ambiente del Cabildo. El propio EsAE reconoce que existían inconsistencias en algunos apartados de la documentación referidos a esta actuación, que han sido corregidas.

- Sobre el funicular Garachico-San Juan del Reparo, el informe de la Consejería corrobora la valoración contenida en el PIMSIT en cuanto a que se trata de una infraestructura de carácter local, con una finalidad turística, y que la valoración de este proyecto requeriría una reevaluación ambiental completa.

Asumido y aclarado. El PIMSIT no recoge esta actuación en su modelo de ordenación. Esa actuación fue considerada como elemento integrante de determinadas alternativas evaluadas, pero no está programada en el modelo finalmente seleccionado.

- **Informe de la Dirección Insular de Proyectos Estratégicos**, que evalúa la posible afección del PIMSIT a dos proyectos de interés insular (PII) en tramitación.

En el caso del PII del Complejo Cultural y Audiovisual Imagine Green Studios (Adeje) indica que la variante de la TF-1 Parque de la Reina-Costa Adeje atraviesa el ámbito territorial donde se implantará el proyecto mencionado y que junto a ella se representa el soterramiento de la TF-1 en Adeje, en el límite de ese PII. Solicita la modificación del trazado de la variante TF-1 en el ámbito del PII en tramitación en tanto considera, en aplicación de la ley del suelo de Canarias, que los PII prevalecen sobre el planeamiento insular y municipal

Respecto al PII del Nuevo Matadero Insular de Tenerife, advierte que la variante Aeropuerto Norte-TF5 discurre por uno de sus límites.

Se trata de consideraciones de carácter sustantivo sobre las que no procede realizar ninguna observación en el procedimiento de evaluación ambiental.

- **Informe de Metropolitano de Tenerife, S.A.**, que aborda tres cuestiones principales:

Plantea la eliminación de varias infraestructuras ferroviarias y de transporte guiado en el estudio de alternativas, bajo la perspectiva de que distorsiona el análisis comparativo. Se trata del tren mixto adherencia-cremallera Santa Cruz-La Laguna, el tren mixto adherencia-cremallera Puerto de la Cruz-La Orotava, el tren subterráneo Norte-Sur y el teleférico previsto entre San Juan del Reparo y el casco de Garachico.

En relación con el transporte de mercancías, reivindica el papel del transporte ferroviario como modo de reducción el tráfico por carretera. Aboga por el potencial que presentan los futuros corredores ferroviarios y considera que en la planificación insular deberían tenerse en cuenta la previsión de conexiones ferroviarias con puertos y áreas logísticas.

Finalmente, respecto a la programación de las actuaciones considera que el Tren del Sur debería ser incluido en el grupo de actuaciones prioritarias a desarrollar a medio plazo y que se contemplen la ejecución de nuevas líneas del tranvía en la programación establecida por el plan.

Se trata de consideraciones de carácter sustantivo sobre las que no procede realizar ninguna observación en el procedimiento de evaluación ambiental.

- **Informe del Ayuntamiento de Los Realejos**, que propone la incorporación de la ampliación del carril BUS-VAO en la autovía TF-5 hasta Los Realejos, así como la inclusión en el ámbito territorial del municipio de aparcamientos disuasorios y de intercambiadores, ampliando y reorganizando los aparcamientos asociados a la TF-5. Además, insta al Cabildo Insular a establecer la programación temporal para la implantación del Tren del Norte, al considerarlo clave para la conectividad insular.

No procede efectuar observación alguna por tratarse de aspectos sustantivos del Plan.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife		Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		Página	14/33





- **Informe del Ayuntamiento del Puerto de la Cruz**, que realiza una serie de consideraciones sobre el procedimiento de EAE seguido, la integración de criterios ambientales en la elección del modelo, el papel del transporte público y la necesidad de implicar a las Administraciones Públicas y a otros sectores para lograr los objetivos planteados por el plan. El informe identifica varias actuaciones recogidas en el PIMSIT que son importantes para el municipio como las Zonas de Bajas Emisiones, los intercambiadores y aparcamientos disuasorios, la gestión dinámica del tráfico, el fomento del teletrabajo o la integración del PIMSIT en los PGO municipales.
- **Informe del Ayuntamiento de Santa Cruz**, que considera que el PIMSIT presenta carencias relevantes en el tratamiento de la movilidad urbana y metropolitana, exponiendo varias observaciones sobre aspectos como:
 - La relación del modelo de ordenación del PIMSIT con el puerto de Santa Cruz y con los accesos viarios principales.
 - La falta de profundidad del análisis del ámbito urbano y metropolitana y la ausencia de propuestas específicas para la ciudad.
 - La necesidad de adaptación del PGO de Santa Cruz de Tenerife al PIMSIT.
 - La configuración del carril BUS en los accesos soterrados hasta el intercambiador.
 - La incorporación de la Línea 4 del tranvía.
- **Informe del Ayuntamiento de Güímar**, que realiza varias propuestas basadas en el PGO municipal al objeto de mejorar el tráfico de vehículos a nivel local. Entre las propuestas se recogen actuaciones de carácter viario en los accesos de la autovía TF-5 al núcleo de Güímar y El Puertito.

No procede efectuar observación alguna por tratarse de aspectos sustantivos del Plan.

- **Informe del Colegio Oficial de Arquitectos de Tenerife, La Gomera y El Hierro**, que incide en varias cuestiones referidas tanto a la naturaleza y encaje normativo del PIMSIT como a su contenido, entre las que se citan:
 - Señala su limitado carácter vinculante al tratarse de un plan sectorial y estratégico.
 - Considera que las actuaciones vinculadas con la movilidad ya previstas con anterioridad al PIMSIT no deberían formar parte de la parte central de su estrategia.
 - Propone que para cada actuación se incorporen condicionantes territoriales y funcionales, horizontes temporales más explícitos, indicadores de rendimiento y estimación cualitativa de impactos ambientales, territoriales y socioeconómicos.
 - Añade que la ausencia de un horizonte cuantificado de reducción de emisiones limita el alineamiento del PIMSIT con los compromisos climáticos vigentes.
 - Propone la incorporación de metas temporales intermedias, ya que considera cuestionables los horizontes temporales de 2023 y 2045 del plan.
 - Estima que es necesario un mayor nivel de detalle territorializado por municipio para anticipar los efectos del plan en cada ámbito local.

La alegación presenta un contenido predominantemente sustantivo y sectorial, por lo que no procede realizar observación alguna al respecto en el marco del procedimiento de evaluación ambiental. También apunta algunas consideraciones en relación con la cuantificación de las emisiones, la incorporación de impactos ambientales en las fichas y el establecimiento de indicadores de seguimiento.

No asumido. A mejor criterio se entiende que estos aspectos han sido tratados en la versión final del Plan, particularmente se asumen las consideraciones formuladas por el órgano competente del Gobierno de Canarias en materia de cambio climático como se pone de manifiesto en el apartado 3.1 de este informe.

- **Informe de Podemos Canarias.** Señala que más del 75% del presupuesto por el PIMSIT se destina al Programa de Infraestructura Viaria, provocando efectos inducidos sobre la movilidad por incremento del tráfico y un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero. Considera que el plan presenta vicios de nulidad por varios motivos como la supuesta vulneración de la jerarquía normativa respecto al PIOT, el incumplimiento de la Ley 6/2022 de Cambio Climático y

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	15/33





la insuficiencia del Estudio Ambiental Estratégico por no evaluar alternativas razonables, incluyendo una moratoria viaria.

Indica, además que el modelo de ordenación es incoherente por presentar contradicción entre el diagnóstico y las actuaciones, al fijar criterios ambiciosos de aumento de transporte público mientras se mantiene y prioriza la inversión en infraestructura viaria. Considera que el plan concentra inversiones en los grandes corredores y no atiende las necesidades de movilidad en medianías.

Algunas de las consideraciones recogidas en la alegación tienen un carácter sustantivo, por lo que no procede realizar observación alguna al respecto por parte del órgano ambiental.

No asumido y aclarado. En cuanto a las observaciones que tienen una componente ambiental más evidente, en el documento de respuesta a las alegaciones presentado por el promotor se analizan y se justifica en qué medida son o no tratadas.

A mejor criterio, se estima que las determinaciones ambientales del Plan deben presentar un grado de vinculación acorde a la escala y alcance del propio instrumento de planificación. En este sentido, creemos que más que medidas ambientales del PIMSIT, como recoge el EsAE, estamos hablando de criterios y orientaciones ambientales para los planes y proyectos posteriores que desarrollen las actuaciones previstas, sin que sea exigible una definición cerrada de medidas propias de fases de ordenación o proyecto más detalladas.

Se entiende que el PIMSIT contempla una cadena efectiva de integración ambiental entre el Plan, los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y sectorial de más detalle, y los proyectos que finalmente ejecuten las actuaciones.

En cuanto al incumplimiento de la Ley 6/2022 de Cambio Climático, en el apartado 3.1 de este informe queda patente que el órgano directivo del Gobierno de Canarias en materia de cambio climático informa favorablemente el Plan, recomendando la incorporación de un contenido adicional que aparece recogido en la versión final del PIMSIT, en el “Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan”.

- **Informe del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Demarcación de Santa Cruz de Tenerife)**, que valora positivamente el plan de cara a resolver la problemática que registra la movilidad a nivel insular y considera que el PIMSIT es necesario para hacer posible el trasvase modal desde el vehículo privado hacia el transporte colectivo. Entre las actuaciones que considera clave para mejorar la situación actual contempla:
 - Infraestructuras viarias: la ejecución de los terceros carriles en la TF-1 y TF-5, las variantes en Arona-Adeje y la vía exterior metropolitana, como base para posibilitar la implantación de carriles BUS-VAO.
 - Transporte colectivo: refuerzo de los carriles BUS-VAO, reordenación de la red, mejora de conexiones con aeropuertos, ampliación del tranvía hacia el aeropuerto Tenerife Norte y desarrollo del Tren del Sur.
 - Control del vehículo privado: mediante la regulación del aparcamiento privado, el fomento de la movilidad activa, el desarrollo de los planes de movilidad sostenible municipales.

No procede efectuar observación alguna por tratarse de aspectos sustantivos del Plan.

- **Alegación de las asociaciones vecinales de Valle Guerra (Asociación de Mayores El Apio, Asociación Plataforma Pueblo Unido y Asociación Juvenil Tarajal).** Este conjunto de asociaciones expone los problemas que se registran actualmente en Valle Guerra en relación con la movilidad, como las deficiencias en la cobertura y frecuencia del transporte público, la considerable distancia que separa numerosos barrios de las paradas de guagua, las dificultades para mayores, jóvenes y población sin vehículo propio y los problemas de estacionamiento. En el escrito se solicita la mejora del servicio de las líneas de guagua existentes, la priorización de Valle Guerra en la implantación del sistema de transporte a demanda, el refuerzo progresivo del transporte público y la mejora de infraestructuras para movilidad activa.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	16/33





No procede efectuar observación alguna por tratarse de aspectos sustantivos del Plan.

- **Alegación de la Asociación Cultural “Grupo de Estudio e Investigación Achbinico”,** señalando que el PIMSIT mantiene una lógica continuista respecto a la movilidad insular basada en la ejecución de grandes obras, elevado gasto público y consumo intensivo del territorio. Plantean que no se puede sostener un modelo sustentado en el vehículo privado, advierte sobre los impactos económicos, ambientales y territoriales de las infraestructuras previstas y cuestiona que la movilidad insular no puede planificarse de forma aislada, sino que debe tener en cuenta el modelo territorial de Tenerife.

Por todo ello, señalan que el plan debe ser reformulado y solicita, entre otras cuestiones, las siguientes:

- Frenar o suspender nuevas infraestructuras viarias o ferroviarias.
- Apostar por el uso de la guagua, descartando de forma definitiva los proyectos ferroviarios.
- Redefinición del modelo insular bajo la premisa de aplicar criterios de mínima intervención sobre el territorio.
- Promover el transporte colectivo corporativo, la gratuidad del transporte público y el impulso de la movilidad activa y del coche compartido.

La alegación es contraria al modelo de ordenación planteado en el PIMSIT, cuestionando aspectos sustanciales del mismo. No procede realizar observación alguna en el marco del procedimiento de evaluación ambiental.

- **Alegación planteada en idénticos términos a la presentada por la Asociación Cultural Achbinico,** que registran de manera independiente las siguientes asociaciones y grupos vecinales:

- Asociación de Vecinos afectados por Planes Urbanísticos Orillas de Las Pedreras (AVAOP).
- Asociación RODEO – Investigación en Modelos de Gestión de Masas Forestales.
- Asociación Unión de Mayores Las Viñas.
- Asociación de Medio Ambiente Geneto Verde de San Miguel de Geneto.
- Asociación de Vecinos Unión Cultural de San Miguel de Geneto.
- Federación de Asociaciones Los Menceyes.
- Asociación de Vecinos Octubre 1953 de San Luis Gonzaga de Taco.
- Asociación Cultural Agrarte.
- Asociación Sociocultural Confusa Solidaria.
- Asociación Comisión de Fiestas de Santa Cruz de Ofra-Las Mantecas.
- Federación de Asociaciones La Cuesta-Argujón “Falca”.
- Asociación en Defensa de la Publicidad, el Marketing Digital y de los Artistas Canarios.

La alegación es contraria al modelo de ordenación planteado en el PIMSIT, cuestionando aspectos sustanciales del mismo. No procede realizar observación alguna en el marco del procedimiento de evaluación ambiental.

- **Alegación presentada por Joaquín Galera Gaspar,** de contenido casi idéntico a la de la Asociación Cultural Achbinico, con la salvedad de proponer que se estudien propuestas de soterramiento de la TF-5 a su paso por La Laguna para generar una rambla urbana, la conexión TF-5 – TF-1 bajo Montaña de Taco y un tercer carril entre Los Realejos e Icod.

La alegación es contraria al modelo de ordenación planteado en el PIMSIT, cuestionando aspectos sustanciales del mismo. No procede realizar observación alguna en el marco del procedimiento de evaluación ambiental.

- **Alegación presentada por Joaquín Galera Gaspar, en representación del colectivo por una movilidad sostenible,** de contenido idéntico a la alegación anterior.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	17/33





La alegación es contraria al modelo de ordenación planteado en el PIMSIT, cuestionando aspectos sustanciales del mismo. No procede realizar observación alguna en el marco del procedimiento de evaluación ambiental.

- **Alegaciones presentadas por un grupo de vecinos de la Urbanización Hespérides en Santa Cruz de Tenerife, entorno de la TF-1.** Cada alegación trata un asunto concreto, pero de manera simplificada tienen como denominador común la afección del trazado del Tren del Sur a su ámbito residencial y cómo se aborda esta infraestructura en el PIMSIT. Los temas señalados son:
 - La naturaleza del PIMSIT, indicando que debería tratarse como un plan territorial especial en desarrollo del PIOT.
 - Consideran que el plan analizado no incorpora un estudio económico y financiero y un programa de actuación.
 - Cuestionan que el PIMSIT no aborde los impactos acústicos del Tren del Sur y que remita la evaluación acústica al planeamiento territorial previo del tren.
 - Consideran que no trata el impacto por vibraciones generado por el Tren del Sur.
 - Plantean un cambio de trazado de esta infraestructura ferroviaria en torno a la urbanización Hespérides.
 - Efectúa otras consideraciones vinculadas con el corredor ferroviario y su encaje territorial.

La alegación incide en algunos aspectos ambientales como el análisis del impacto acústico y las vibraciones generadas por el Tren del Sur, planteando además un cambio de trazado de esta infraestructura ferroviaria a la altura de esta urbanización.

No asumido. Como se recoge expresamente en el documento de respuesta a las alegaciones planteadas presentado por el promotor, se trata de cuestiones cuyo análisis corresponde a la escala del instrumento de planeamiento territorial y del proyecto que desarrolle esta infraestructura, planteamiento que es común en el Plan para todas las infraestructuras con incidencia territorial.

Por consiguiente, teniendo en cuenta el carácter estratégico del PIMSIT, se considera que estas observaciones no evidencian, en ningún caso, insuficiencia de contenido del EsAE.

4. ANÁLISIS DEL CONTENIDO FORMAL DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

El estudio ambiental estratégico analizado, que fue revisado una vez culminados los trámites de información pública y consulta del documento de aprobación inicial del PIMSIT y del EsAE que lo acompañó, **cumple formalmente** los requisitos a nivel documental exigidos en el anexo IV de la Ley 21/2013 y en el anexo I del Reglamento de Planeamiento de Canarias aplicables a un estudio ambiental estratégico.

Resulta fundamental verificar que el documento ambiental presentado por el promotor ajusta su contenido y nivel de detalle a lo establecido en el documento de alcance aprobado por la CEAT en sesión de 12 de agosto de 2022.

En las siguientes tablas se analiza el grado de cumplimiento del documento de alcance.

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
1. Objeto, ámbito territorial y finalidad del plan	3. Objeto, ámbito territorial y finalidad del PIMSIT.
Observaciones más relevantes: El EsAE contempla este contenido. En el caso de la finalidad se tiene en cuenta los tres componentes de la sostenibilidad (económico, social y ambiental) de acuerdo con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
2. Objetivos del plan.	4. Objetivos del PIMSIT.
Observaciones más relevantes: El EsAE establece objetivos generales, teniendo en cuenta los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030), y objetivos específicos, que se agrupan por temáticas (servicios, infraestructuras y políticas generales). Además de los objetivos, se definen criterios de sostenibilidad y accesibilidad.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
-----------------------------------	-------------------------------------

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	18/33





3.Relaciones con otros planes y programas.	5. Relación del PIMSIT con otros Planes y Programas.
Observaciones más relevantes: El EsAE analiza las relaciones del plan con el PIOT, con distintos planes territoriales especiales y parciales y con los planes sectoriales de ámbito local, como los planes de modernización municipal y los planes de movilidad urbana sostenible. Se estudian también otros instrumentos de planificación, como los planes de espacios naturales protegidos, los planes generales de ordenación y planes sectoriales como el Plan Estratégico de Transportes de Canarias.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
4.Información y diagnóstico de la situación actual.	6. Información y diagnóstico de la situación actual.
4.1 Aspectos relevantes de la situación actual y su probable evolución en caso de no aplicación del plan.	6.1 Aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aprobación del PIMSIT.
4.1.1 Aspectos relevantes de la situación actual	6.1.1 Aspectos relevantes de la situación actual
Observaciones más relevantes: El EsAE incluye la caracterización ambiental a escala insular, considerando tanto el ámbito de aplicación del PIMSIT como el carácter estratégico del plan. No incluye una caracterización a escala local de manera evidente, lo cual tiene explicación a tenor de la naturaleza del plan y de su grado de vinculación. No obstante, se considera que se ha tenido en cuenta de manera implícita para determinar los potenciales impactos derivados de la alternativa seleccionada.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
4.Información y diagnóstico de la situación actual.	6. Información y diagnóstico de la situación actual.
4.1 Aspectos relevantes de la situación actual y su probable evolución en caso de no aplicación del plan.	5.1 Aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aprobación del PIMSIT.
4.1.2 Evolución del medio ambiente en caso de no formular el plan.	6.1.2 Probable evolución del medio ambiente en caso de no aplicar el PIMSIT.
Observaciones más relevantes: El EsAE incorpora el análisis correspondiente. Además, plantea tres alternativas a efectos comparativos, apoyándose en diversas infraestructuras enfocadas a resolver el problema de congestión de tráfico que sufre la isla. Pese a sus diferencias, estas tres alternativas responden a las características que presenta una alternativa cero, en tanto no incluyen políticas ni actuaciones previstas por el PIMSIT para el fomento del transporte público y la reducción del uso del vehículo privado.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
5. Objetivos ambientales.	7. Objetivos ambientales.
Observaciones más relevantes: El documento establece diferentes objetivos ambientales en correspondencia con objetivos fijados en el ámbito internacional, comunitario, nacional, autonómico y local como: Objetivos de Desarrollo Sostenible, acuerdo de París sobre cambio climático, Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía Sostenible, Libro Blanco "Transporte 2050" de la Comisión Europea, Pacto Verde Europeo, Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, Estrategia Canaria de Acción Climática, Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
6. Alternativas de ordenación y valoración de sus efectos.	8. Alternativas de ordenación y valoración de sus efectos.
6.1 Descripción de las alternativas de ordenación	
Observaciones más relevantes: Para la configuración de las alternativas se sigue un proceso metodológico que culmina con la generación de 17 alternativas diferenciadas en cuatro grupos. Las alternativas se han conformado de manera gradual y las diferencias entre ellas radican, principalmente, en las infraestructuras que incluyen.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
6. Alternativas de ordenación y valoración de sus efectos.	8. Alternativas de ordenación y valoración de sus efectos.
6.2 Valoración de los efectos ambientales de las alternativas.	
Observaciones más relevantes: Las alternativas analizadas son valoradas a partir de una evaluación multicriterio, teniendo en cuenta criterios económicos, sociales, de funcionalidad y eficiencia y ambientales. En cuanto a la valoración específica de los efectos ambientales de las alternativas, se tiene en cuenta la contaminación atmosférica, la contaminación acústica, la afección a espacios naturales protegidos y a hábitats de interés comunitario situados fuera de los sistemas de áreas protegidas, la potencial afección a especies en peligro de extinción y vulnerables y la afección a Bienes de Interés Cultural (BIC). Este conjunto de indicadores se agrupa bajo un criterio ambiental único denominando "criterio de sostenibilidad ambiental", que tiene un peso del 21% del total.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
6. Alternativas de ordenación y valoración de sus efectos.	8. Alternativas de ordenación y valoración de sus efectos.
6.3 Síntesis del resultado de la evaluación de las alternativas.	8.2.3 Matrices de puntuaciones.
Observaciones más relevantes: En el subapartado 8.2.3 del EsAE se detallan las valoraciones del criterio de sostenibilidad ambiental, empleado en combinación con otros criterios para valorar las diferentes alternativas. Las alternativas que incorporan un número menor de infraestructuras obtienen una mejor valoración si se considera exclusivamente el criterio de sostenibilidad ambiental	

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	19/33	



APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
7. Efectos ambientales de la ordenación del plan	
7.1 Descripción de la propuesta	9. Justificación del modelo de ordenación.
Observaciones más relevantes: La alternativa 8 es la que obtiene mejor puntuación global al lograr un equilibrio entre reducción de emisiones, mejora de la conectividad y optimización del sistema de transporte público. Posteriormente fue perfeccionada, de forma que, tomando como base la alternativa 8 indicada, se incorporan infraestructuras consideradas en otras alternativas para mejorar la movilidad de la isla como el anillo insular entre Los Realejos y La Guancha, la ampliación de la TF-1 entre Güímar y San Isidro, la conexión con la TF-13 (Túnel Mesa Mota-Gorgolana) y el Tren del Sur. También se incorporan otras actuaciones relacionadas con las políticas de movilidad, la organización y gestión y la normativa y planeamiento.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
7. Efectos ambientales de la ordenación del plan.	12. Efectos ambientales de la ordenación del PIMSIT.
7.2 Identificación, valoración detallada y signo de los impactos inicialmente generados por la ordenación.	12.1 Identificación, valoración detallada y signo de los impactos inicialmente generados por la ordenación.
Observaciones más relevantes: El EsAE diferencia entre actuaciones con incidencia territorial y actuaciones de carácter funcional, organizativo y regulador. Los principales efectos se concentran en la fase de obras de las infraestructuras, siendo generalmente locales y, en parte, temporales. El desglose es el siguiente: - Los principales efectos negativos se concentran en la fase de obras de las infraestructuras, siendo generalmente locales y, en parte, temporales. - La calidad del aire se verá afectada durante las obras por polvo, maquinaria y transporte de materiales, aunque el efecto global se valora positivo moderado por la reducción prevista de emisiones y ruido asociada al cambio modal. - Los movimientos de tierra, desmontes y excedentes producirán efectos negativos moderados sobre la geología y la geomorfología, especialmente en el túnel Los Realejos-La Guancha. - Se identifican posibles afecciones a cauces, drenajes, aguas subterráneas y captaciones, con una valoración negativa moderada. - La ocupación del suelo puede afectar a terrenos agrícolas, cultivos y capacidad agrológica, también con valoración negativa moderada. - Sobre la vegetación se prevén eliminación directa, deposición de polvo y posible afección a especies protegidas y hábitats de interés comunitario. - Sobre la fauna pueden producirse pérdida de hábitat, afección a especies protegidas y molestias en zonas de nidificación y cría; ambos impactos se califican como negativos moderados. - Algunas localizaciones presentan riesgo de ocupación directa de espacios naturales protegidos y Red Natura 2000, prevaleciendo este efecto negativo sobre los beneficios de los futuros planes de movilidad en estos espacios. - El paisaje puede verse alterado por movimientos de tierra, instalaciones auxiliares y presencia de nuevas infraestructuras, con valoración negativa moderada. - Se reconoce una posible afección a bienes de interés cultural, yacimientos, elementos etnográficos y edificaciones catalogadas. - La ocupación directa de terrenos y parcelas agrícolas determina un impacto negativo moderado sobre los usos del suelo. - Los efectos sobre población, empleo y salud humana se valoran positivos moderados, aunque las obras pueden ocasionar cortes de tráfico, molestias y expropiaciones. - El efecto sobre el cambio climático se califica como positivo moderado, por la reducción prevista de emisiones derivada del transporte público, la movilidad activa y el menor uso del automóvil. - Los riesgos naturales y antrópicos se valoran negativos compatibles, por la exposición de determinadas actuaciones a riesgos de vertientes, aunque se prevé una reducción de la congestión y la siniestralidad. En conjunto, la valoración inicial comprende 4 impactos positivos moderados, 9 negativos moderados y 1 negativo compatible.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
7. Efectos ambientales de la ordenación del plan.	12. Efectos ambientales de la ordenación del PIMSIT.
7.3 Medidas ambientales.	12.2 Medidas ambientales.
Observaciones más relevantes: El EsAE diferencia entre medidas para actuaciones con incidencia territorial y actuaciones sin incidencia territorial. Las principales medidas están orientadas a la fase de ejecución de las actuaciones, tienen carácter general y remiten su concreción a la fase de proyecto y a la evaluación de impacto ambiental correspondiente. Entre otras se citan las siguientes: - Para la calidad del aire se prevén riegos, control del polvo, cubrición de camiones, mantenimiento de maquinaria y limitación del ruido durante las obras. - En explotación se contemplan instalaciones fotovoltaicas y pantallas acústicas o caballones revegetados en zonas sensibles. - Las medidas geológicas buscan limitar la ocupación, reutilizar materiales excavados, gestionar excedentes y proteger los lugares de interés geológico. - En hidrología se evita la ocupación de cauces, se refuerzan los drenajes y se exige especial atención a aguas subterráneas, galerías y manantiales.	

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	20/33





- Para los suelos se prioriza reducir la superficie afectada, conservar la tierra vegetal y evitar parcelas agrícolas en explotación.
- En vegetación se exigen inventarios, protección o trasplante de especies, control de invasoras y revegetación con especies autóctonas.
- Para la fauna se prevén inventarios, adaptación del calendario de obras, traslocación de invertebrados y pasos de fauna.
- En espacios protegidos se prioriza la exclusión de determinadas instalaciones y la coordinación con los órganos gestores.
- Las medidas paisajísticas incluyen taludes suaves, revegetación, integración cromática y morfológica y mantenimiento de las infraestructuras.
- Para el patrimonio cultural se exigen estudios específicos y la paralización de las obras ante hallazgos de interés.
- En salud humana se aplican medidas frente al polvo, ruido y tráfico, incluyendo programas provisionales de desvío.
- El cambio climático incorpora análisis de vulnerabilidad, drenajes resilientes, eficiencia energética, electromovilidad y sistemas inteligentes de gestión.
- Los riesgos naturales y antrópicos se abordan mediante medidas frente a inestabilidad de laderas, incendios, riesgo volcánico, sísmico y mercancías peligrosas.

En relación con estas medidas, el EsAE se ajusta a las indicaciones del documento de alcance.

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
7. Efectos ambientales de la ordenación del plan.	12. Efectos ambientales de la ordenación del PIMSIT.
7.4 Valoración final de los impactos generados por la ordenación y 7.5 Valoración del proceso de evaluación.	12.3 Valoración final de los impactos generados por la ordenación.
Observaciones más relevantes: El EsAE sintetiza la calificación global de los efectos ambientales previstos y evalúa la eficacia del proceso de integración de variables ambientales en la ordenación, ajustándose a los criterios de síntesis exigidos en el documento de alcance.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
8. Programa de vigilancia ambiental.	13. Programa de vigilancia ambiental.
Observaciones más relevantes: El Programa de vigilancia ambiental se articula en torno a una serie de indicadores estratégicos de propósito general e indicadores específicos para las actuaciones incluidas en los diferentes programas, detallando su descripción, periodicidad de seguimiento y responsables.	

APARTADO DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	APARTADO CORRESPONDIENTE EN EL EsAE
9. Resumen no técnico.	14. Resumen no técnico.
Observaciones más relevantes: El apartado 14 del EsAE trata el resumen no técnico de la información aportada en los epígrafes precedentes del documento. Además, como parte del contenido ambiental, el plan incorpora un documento denominado "Tomo X. Documento Resumen" en el que se tratan cuestiones como la integración de los aspectos ambientales en la propuesta final del PIMSIT, la adecuación del EsAE al documento de alcance y de qué forma se han considerado los informes recibidos.	

Como conclusión, el EsAE presentado por el promotor **cumple de forma adecuada lo dispuesto en el documento de alcance** aprobado por la CEAT.

5. ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS MÁS RELEVANTES A CONSIDERAR

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, considerando además el resultado del trámite de consulta y las respuestas recibidas, se realiza el análisis preciso para determinar el impacto ambiental de la ordenación y las medidas propuestas para su mitigación o reducción.

5.1 Relación con otros planes, programas y proyectos.

Se analiza a continuación la relación del PIMSIT con otros planes, programas y proyectos concurrentes, con el objeto de valorar su grado de compatibilidad con el marco de planificación vigente y la posible existencia de efectos acumulativos o sinérgicos desde el punto de vista ambiental.

Respecto a los **planes**, señala los siguientes:

- Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), que constituye la principal referencia territorial. El PIMSIT considera el modelo de ordenación territorial insular, la jerarquía y distribución de los

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	21/33	



núcleos urbanos, la localización de actividades, población y equipamientos, la estructura viaria y los corredores insulares y las provisiones sobre infraestructuras y sistemas de transporte.

También respeta la división comarcal establecida en el PIOT para construir las macrozonas de movilidad, con alguna variación en el área metropolitana.

- Planes territoriales, como el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular; el Plan Territorial Especial del Viario del Área Metropolitana; el Plan Territorial Especial del Sistema Tranviario del Área Metropolitana, el Plan Territorial Especial del Tren del Sur, el Plan Territorial Especial del Tren del Norte; el Plan Territorial Especial del Transporte de Tenerife; y los planes territoriales parciales de distintas comarcas.

Muchos de estos planes no cuentan con aprobación definitiva, lo que no impide que el PIMSIT tenga en cuenta sus propuestas en relación con corredores, trazados, redes viarias, ferrocarriles, tranvías, intercambiadores y accesibilidad.

- Planes y normas de los espacios naturales protegidos, que operan como condicionantes ambientales y territoriales de las actuaciones del PIMSIT. Lógicamente el plan de movilidad no puede modificar el régimen de protección de estos espacios protegidos ni la normativa de aplicación, pero incorpora la futura elaboración de planes específicos de movilidad para determinados ámbitos que registran una mayor presión de visitante: Parque Nacional del Teide, Parque Rural de Anaga y Parque Rural de Teno.
- Planes generales de ordenación y demás instrumentos urbanísticos municipales. El PIMSIT analiza las provisiones del planeamiento municipal en tanto la localización de viviendas, actividades económicas y equipamientos determina el volumen y la distribución de los viajes. La relación opera también de manera inversa; los futuros PGO deberían incorporar criterios de movilidad sostenible, accesibilidad al transporte público y desarrollos urbanos orientados al transporte. Para ello, el PIMSIT prevé directrices para que la estrategia insular de movilidad se integre en el planeamiento municipal.

El documento considera también los planes de modernización municipal y los planes de movilidad sostenible (PMUS), en tanto contemplan medidas locales sobre la regulación del tráfico, aparcamiento, zonas de bajas emisiones, movilidad peatonal y ciclista o transporte público urbano. El PIMSIT pretende actuar como marco insular de coordinación, de manera que los PMUS no adopten soluciones municipales desconectadas de los desplazamientos intermunicipales. Entre sus políticas figura expresamente la coordinación y gestión eficiente de los PMUS.

Un aspecto fundamental a tener en cuenta respecto a la relación con otros planes es que el PIMSIT se configura como un instrumento sectorial de carácter estratégico. Por ello, sus determinaciones tienen carácter de recomendación para los instrumentos territoriales, urbanísticos y de espacios naturales protegidos.

Como parte de su contenido el Plan identifica ámbitos para la localización de algunas infraestructuras vinculadas con la movilidad, también identifica corredores aproximados que sirven de guía para el futuro trazado de algunos elementos de la red viaria, pero en ningún caso legitima de forma directa la ejecución de esas infraestructuras. Dependiendo de las circunstancias, la implantación de una actuación concreta puede requerir:

- Una modificación del PIOT.
- Una modificación del instrumento territorial o urbanístico.
- La redacción o modificación de un plan territorial especial.
- La aprobación de un proyecto de interés insular.
- Un proyecto directo, cuando el planeamiento vigente lo permita.

Una vez que las determinaciones del PIMSIT se desarrollen mediante alguno de esos instrumentos y sean aprobadas, podrá producir efectos jurídicos sobre el planeamiento municipal y exigir su adaptación.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife		Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		Página	22/33





La secuencia lógica de este proceso de relación e integración con otros instrumentos de planificación es que tanto el PIOT como cualesquiera otros instrumentos de planificación territorial, urbanística y sectorial en materia de movilidad condicionan territorialmente al PIMSIT; el PIMSIT coordina sectorialmente la movilidad insular y formula recomendaciones; y finalmente los planes territoriales, urbanísticos y proyectos posteriores concretan y legitiman sus actuaciones. En consecuencia, la función principal del plan evaluado no es sustituir a los demás instrumentos, sino integrar sus previsiones, detectar incoherencias y orientar su futura adaptación hacia un modelo común de movilidad sostenible.

Esta característica del Plan acota el alcance de su evaluación ambiental estratégica, en tanto no puede reemplazar a la que corresponda a los planes y proyectos posteriores. Cuando una actuación necesite de un plan territorial, de una modificación urbanística o de cualquier otra figura de planificación para su legitimación, o bien un proyecto sometido a evaluación de impacto ambiental para su materialización física, deberá someterse al nivel de evaluación correspondiente a su grado de detalle. En otras palabras, el EsAE del PIMSIT aporta el marco estratégico de evaluación; las afecciones concretas deben analizarse en fases posteriores.

En relación con los **proyectos** cabe señalar de forma especial que el PIMSIT no configura la red ferroviaria como una actuación cerrada y de ejecución obligatoria, sino como una opción estratégica y flexible, que está condicionada por su viabilidad técnica, económica, territorial e institucional.

Específicamente, en cuanto al proyecto del Tren del Sur el documento le atribuye un grado de concreción elevado y lo integra como infraestructura estratégica, susceptible de ejecución por fases, considerando plausible el tramo San Isidro-Adeje en el horizonte 2035, siempre que exista financiación.

En cuanto al tratamiento del proyecto del Tren del Norte, el documento señala que se encuentra en una fase inicial, con un grado de madurez menor, por lo que no lo incluye siquiera dentro del horizonte 2045.

Por tanto, el PIMSIT pretende compatibilizar las soluciones ferroviarias, a largo o muy largo plazo, con actuaciones más inmediatas, en particular los carriles BUS-VAO. Si la red ferroviaria llegara a ejecutarse, estos corredores podrían transformarse posteriormente en infraestructuras multimodales, carriles generales o sistema de gestión dinámica del tráfico.

En consecuencia, sería conveniente precisar que la inclusión o compatibilidad de las infraestructuras ferroviarias con el modelo no prejuzga su futura aprobación. La decisión de ejecutar cada sistema ferroviario debería estar condicionada a una evaluación actualizada de la demanda, funcionalidad, coste y análisis de los efectos territoriales y ambientales, especialmente en el caso del Tren del Norte que no cuenta siquiera con plan territorial aprobado.

5.2 Con respecto a las características de los efectos y del área probablemente afectada

El EsAE analiza los efectos ambientales previsibles del Modelo de Ordenación del PIMSIT en los horizontes 2035 y 2045. Ambos escenarios presentan una configuración semejante, aunque el segundo incorpora el Tren del Sur y la correspondiente reorganización de los servicios de transporte público.

La evaluación se realiza a una escala estratégica e insular, no pretende alcanzar el nivel de precisión propio de otros planes o de los proyectos constructivos.

El documento diferencia entre:

- **Actuaciones con incidencia territorial**, que se concentran en los programas de infraestructuras del transporte público (aparcamientos disuasorios, intercambiadores, carriles BUS-VAO, ampliaciones tranviarias e infraestructuras ferroviarias) y de infraestructura viaria (nuevas actuaciones sobre la red de carreteras).
- **Actuaciones sin incidencia territorial**; comprenden las medidas de gestión, regulación, digitalización, movilidad activa, electrificación, transporte de mercancías y planificación institucional.

Respecto al primer grupo, el EsAE opta por no evaluar aquellas actuaciones que han sido analizadas o lo están siendo de forma más detallada en evaluaciones ambientales estratégicas o de proyecto,

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	23/33





identificando cada una de ellas. A partir de ese ejercicio de identificación, la evaluación específica se centra en infraestructuras que no han sido sometidas al procedimiento de evaluación ambiental, en concreto:

- Aparcamientos de disuasión (todos).
- Intercambiador del Valle de La Orotava.
- Ampliación de la Línea 1 del tranvía hasta el Aeropuerto Tenerife Norte.
- Determinados tramos del anillo insular: Segunda calzada del tramo del corredor insular entre Erques y Santiago del Teide y el tramo comprendido entre Los Realejos y La Guancha.
- La mejora del acceso al Puerto de Los Cristianos-El Mojón.

En estos casos, tanto la localización exacta como los trazados no son definitivos por lo que se adopta como ámbito de estudio áreas relativamente holgadas (ámbitos preventivos), cuya superficie no equivale a la que ocuparán los proyectos, que será siempre menor, pero permiten detectar posibles afecciones. Para aparcamientos e intercambiadores se analiza el área comprendida en un círculo de 370 m de diámetro mientras que para infraestructuras lineales se delimitan bandas de 100 m de ancho a cada lado del corredor representado.

Desde esta perspectiva, se analizan a continuación los principales factores ambientales susceptibles de verse afectados por estas infraestructuras, distinguiendo, cuando procede, entre la fase de obras y la fase de explotación

- **Calidad del aire:** el EsAE señala que las obras producirán emisiones de polvo y gases asociados a movimientos de tierra, maquinaria y transporte de materiales. En fase de explotación pueden generarse emisiones por el consumo energético y el tráfico en las nuevas infraestructuras.

Frente a este tipo de afecciones, el conjunto de políticas del PIMSIT, que favorecen el transporte público, la movilidad activa, la reducción de la congestión y la disminución del vehículo privado, por lo que el efecto global sobre esta variable se considera positivo.

- **Calidad acústica:** que registra una lógica semejante según el documento ambiental. En la fase de obras y operativa de carreteras, aparcamientos e intercambiadores puede incrementarse el ruido en zonas próximas.

Sin embargo, según el EsAE la reducción general del tráfico privado podría mejorar el ambiente acústico en las zonas urbanas colindantes a las infraestructuras.

- **Geología/geomorfología:** los principales efectos sobre la geología y geomorfología derivan de la ejecución de desmontes, terraplenes y excavación de túneles.

El cierre del anillo insular entre Los Realejos y La Guancha adquiere especial importancia por el volumen de material que deberán extraerse para la ejecución del túnel de más de 7 km de longitud. También se identifican posibles afecciones a lugares de interés geológicos situados dentro de los ámbitos preventivos de algunas actuaciones, como es el caso del domo-colada de Montaña de Guaza.

- **Hidrología (superficial y subterránea):** el EsAE apunta efectos como la ocupación o cruce de cauces y barrancos, la alteración de la escorrentía superficial, el riesgo de dimensionamiento insuficiente de las obras de drenaje transversal o la percolación de vertidos accidentales hacia los acuíferos. Durante la explotación el principal riesgo sería la inexistencia de redes separativas de aguas pluviales y residuales en aparcamientos e intercambiadores.

Considera que el cierre del anillo insular entre Los Realejos y La Guancha es especialmente sensible porque el túnel podría modificar la circulación natural de las aguas y afectar a numerosos manantiales y galerías.

- **Suelos y capacidad agrológica:** los efectos más relevantes durante la ejecución de las actuaciones son la ocupación directa y transformación permanente del suelo, la pérdida o alteración de la tierra vegetal y la ocupación de terrenos agrícolas en explotación. En la fase de explotación no se identifican efectos sobre esta variable.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTau44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	M ^a Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTau44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	24/33





El EsAE destaca las posibles afecciones asociadas a aparcamientos del corredor de la TF-5 y a los emplazamientos de Fonsalía, Las Chafiras y Los Realejos-Longuera.

- **Vegetación y flora:** que se ciñen principalmente a la fase de ejecución de las obras, como la eliminación directa de vegetación, la posible afección a especies protegidas y hábitats de interés comunitario y el riesgo de utilización o propagación de especies invasoras.

El EsAE identifica posibles afecciones a piña de mar (*Atractylis preauxiana*) en Fasnía y Arico, al saúco canario (*Sambucus palmensis*) en el área de La Laguna y al delfino (*Pleiomereis canariensis*) en El Sauzal. También se detectan afecciones a los siguientes hábitats de interés comunitario: 1250 Acantilados con vegetación endémica de las costas macaronésicas; 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos; y 9560 Bosques endémicos de sabinas.

- **Fauna:** según el EsAE puede producirse la pérdida o alteración de hábitats, así como la reducción de nichos ecológicos por eliminación de vegetación. También la afección a especies protegidas como la Pimelia tinerfeña costera, el guincho, el halcón tagorote, el chorlitejo patinegro, el orejudo canario, la pardela chica y el alcaraván. Durante la fase de explotación puede producirse un incremento del ruido sobre zonas de nidificación y reproducción y la colisión de aves con vehículos. El EsAE considera limitado el efecto de fragmentación de hábitats porque algunas actuaciones sobre las infraestructuras viarias se apoyan en vías existentes o bien porque se desarrollan en túnel (tramo de la TF-5 entre Los Realejos-La Guancha).
- **Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000:** el principal impacto es la posible ocupación de terrenos incluidos en espacios protegidos como el Sitio de Interés Científico Acantilados de La Hondura y ZEC del mismo nombre, el Monumento Natural Montaña de Guaza y ZEPA Rasca y Guaza y el Monumento Natural Montaña de Los Frailes; en los tres casos por la ubicación de aparcamientos disuasorios. Además, el túnel Los Realejos-La Guancha ocupa el subsuelo del Paisaje Protegido de Campeches, Tigaiga y Ruiz y el Sitio de Interés Científico Barranco de Ruiz, debiendo evaluar la incidencia sobre el subsuelo y las aguas subterráneas.
- **Paisaje:** durante la fase de obras puede producirse una alteración geomorfológica por la ejecución de excavaciones, desmontes y terraplenes e impacto visual por el desarrollo de las obras vinculadas con muros, viaductos, pilares y otras estructuras.

El efecto será más importante en las dos grandes infraestructuras relacionadas con el anillo insular, especialmente el excedente de material originado por la ejecución del túnel Los Realejos-La Guancha.

Durante la fase de explotación se introducirán cambios en el paisaje, por la introducción de nuevos elementos como las edificaciones que precisan los aparcamientos disuasorios e intercambiadores y por el incremento de la fragmentación paisajística derivado de la ejecución de infraestructuras lineales.

- **Patrimonio cultural:** según el EsAE los ámbitos preventivos de aparcamientos urbanos engloban parcialmente los conjuntos históricos de El Toscal, La Laguna, La Orotava, Puerto de la Cruz e Icod de los Vinos. La ampliación del tranvía también puede incidir en el conjunto histórico de La Laguna.
- **Usos del suelo:** el principal efecto es la ocupación directa de usos existentes. No obstante, el EsAE señala que la mayoría de emplazamientos no afecta a usos de especial interés, salvo los terrenos agrícolas.
- **Población:** para esta variable el EsAE solo identifica efectos positivos vinculados a la generación de empleo.
- **Salud humana:** durante el desarrollo de las obras cabe esperar efectos negativos sobre la población derivado de la exposición a polvo y emisiones, el incremento del ruido y las vibraciones, o la generación de cortes y desvíos provisionales de tráfico. Durante la fase de explotación no se

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	25/33	



puede descartar posibles efectos negativos por ruido y generación de tráfico, pero también positivos por la reducción en el uso del vehículo privado y el incremento del transporte público.

- **Cambio climático:** en relación con esta variable, el EsAE advierte que la incidencia más relevante se producirá durante la fase de explotación, con impacto negativo como las emisiones de gases de efecto invernadero por el tráfico asociado a las nuevas vías o por el consumo energético en los nuevos aparcamientos e intercambiadores, pero también positivo por el aumento del transporte público que tendrá un efecto significativo.
- **Riesgos naturales y antrópicos:** el EsAE considera como riesgo más relevante el de inestabilidad de laderas y dinámica de vertientes por excavaciones y movimientos de tierra vinculados a algunas de las infraestructuras previstas.

En cuanto a las afecciones ambientales producidas por las **actuaciones sin incidencia territorial**, sus efectos son principalmente positivos, indirectos y de alcance insular, derivados del cambio de las pautas de movilidad, con intervenciones que apenas requieren una ocupación del territorio. En este caso las variables más significativas son:

- **Calidad del aire y ambiente acústico:** a reducción del vehículo privado, la menor congestión del tráfico, el aumento del transporte público y la electrificación de las flotas contribuyen de forma positiva en la mejora de la calidad del aire y en disminución del ruido, sobre todo en núcleos urbanos y turísticos.
- **Salud humana:** aspecto en el que el EsAE también detecta una mejora, como consecuencia de una menor exposición a contaminación del aire y al ruido y del fomento de los desplazamientos peatonales y ciclistas.
- **Cambio climático:** el efecto más evidente es la disminución de las emisiones de CO₂ derivado del desarrollo del modelo de ordenación. El EsAE contiene una estimación cuantitativa de esa reducción, tomando como referencia la alternativa CERO-DN y el modelo del PIMSIT. En el escenario temporal de 2035 se prevé que la reducción neta sea de 52 t/día, pasando de 2.721 t CO₂e/día laborable a 2.669 t CO₂e/día laborable. En el escenario de 2045, la reducción neta es de 74 t/día (2.339 t CO₂e/día laborable frente a 2.264 t CO₂e/día laborable).
- **Espacios protegidos y patrimonio cultural:** la regulación de accesos y la ordenación del transporte de mercancías puede reducir la presión del tráfico, mejorar la movilidad en áreas protegidas tensionadas como el Parque Nacional del Teide, Anaga y Teno y reducir las emisiones y la congestión en espacios naturales y conjuntos históricos.

En síntesis, el EsAE considera que estas actuaciones producen una mejora ambiental global. Su eficacia dependerá, no obstante, de que las políticas y los programas previstos lleguen a implantarse y consigan un cambio modal efectivo.

En la siguiente tabla se muestran los impactos potenciales derivados de los dos tipos de actuaciones que promueve el PIMSIT antes de la adopción de las medidas.

VARIABLE AMBIENTAL	VALORACIÓN (Actuaciones con y sin incidencia territorial)
Calidad atmosférica y acústica	Positivo Moderado
Geología y geomorfología	Negativo Moderado
Hidrología superficial y subterránea	Negativo Moderado
Suelos y capacidad agrológica	Negativo Moderado
Vegetación y flora	Negativo Moderado
Fauna	Negativo Moderado
ENP y Red Natura 2000	Negativo Moderado
Paisaje	Negativo Moderado
Patrimonio cultural	Negativo Moderado
Usos del suelo	Negativo Moderado
Población	Positivo Moderado
Salud humana	Positivo Moderado
Cambio climático	Positivo Moderado

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	26/33	



Riesgos naturales y antrópicos	Negativo Compatible
--------------------------------	---------------------

Tabla III. Valoración del impacto ambiental
sin aplicar medidas ambientales.

Fuente: EsAE.

5.3 Respeto a las medidas ambientales planteadas en el EsAE

El EsAE plantea un conjunto de medidas protectoras y correctoras, diferenciando entre las **actuaciones con incidencia territorial y aquellas de carácter funcional, organizativo o regulador**.

En las primeras, las medidas tienen un alcance estratégico, lo que significa que deberán concretarse posteriormente en los proyectos y en sus correspondientes procedimientos de evaluación ambiental. No establece expresamente que las medidas, o en su caso criterios, deban incorporarse también a los instrumentos de planeamiento territorial o urbanístico que pudieran desarrollar, localizar o habilitar esas actuaciones. Esto *a priori* constituye una carencia a tener en cuenta porque algunas actuaciones del PIMSIT pueden requerir previamente el desarrollo o la modificación de planes territoriales o urbanísticos – como reconoce el propio plan en diferentes apartados de la documentación- lo que implicará necesariamente el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental estratégica. El *Tomo IX. Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan*, que forma parte de la documentación técnica del PIMSIT, refuerza la necesidad de una integración ambiental temprana y es más coherente desde el punto de vista de la evaluación estratégica porque extiende las consideraciones de carácter ambiental hacia las fases de planificación y diseño y no la reserva exclusivamente a la mera ejecución de las obras. Este enfoque se aplica de forma expresa en cuanto a la integración de criterios de adaptación al cambio climático, pero no ocurre así con el resto de variables ambientales.

Por consiguiente, se entiende que es necesario reforzar la integración formal entre el EsAE y el Tomo IX, señalando que las medidas ambientales del EsAE constituyen condiciones mínimas que deberán incorporarse, según corresponda, a los instrumentos territoriales, urbanísticos y a los proyectos que tienen encaje en el modelo propuesto por el PIMSIT, aun admitiendo que tienen carácter de recomendación.

El EsAE señala también que la sujeción al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de las actuaciones con incidencia ambiental supone “...que este procedimiento se corresponda con una medida protectora pues los diferentes documentos ambientales a incorporar, ya sea *Estudio de Impacto Ambiental* o *Documento Ambiental*, determinarán de forma precisa los potenciales impactos ambientales, propondrán medidas protectoras, correctoras y compensatorias...”. Por tanto, en el marco de la evaluación ambiental estratégica del PIMSIT, se está atribuyendo a la aplicación del propio procedimiento de evaluación de impacto ambiental la condición de “medida protectora”.

Se entiende, a mejor criterio técnico, que esto es discutible desde el punto de vista metodológico. Los proyectos se someten a EIA cuando legalmente proceda y el PIMSIT hace bien en reconocer esa posibilidad en tanto, por su condición de plan y por su naturaleza estratégica, no puede legitimar de forma directa la ejecución de una nueva infraestructura, requiere la mediación de otros instrumentos, ya sea a nivel planificador o proyectual, con su correspondiente evaluación ambiental. Luego, esa obligación legal no constituye por sí misma una medida ambiental derivada del Plan.

Las principales medidas ambientales previstas en el EsAE son las siguientes:

- Durante la fase de obras, las medidas se orientan a reducir el polvo, las emisiones y el ruido, controlar la maquinaria, limitar la ocupación del terreno, reutilizar los materiales excavados y gestionar adecuadamente los excedentes y residuos. También se establecen cautelas para evitar la ocupación de cauces, proteger las captaciones (galerías y pozos) y las aguas subterráneas, conservar la tierra vegetal y reducir la afección a parcelas agrícolas.
- En materia de biodiversidad, los proyectos deberán realizar inventarios detallados, proteger o trasladar especies amenazadas, eliminar flora invasora, revegetar taludes y emboquilles, evitar las obras en períodos de nidificación y prever paso de fauna o dispositivos para reducir colisiones. En los espacios protegidos se prioriza la exclusión de determinadas instalaciones de sus límites y la coordinación con los órganos gestores.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	27/33





- Las medidas paisajísticas y patrimoniales buscan integrar las infraestructuras en su entorno mediante taludes suaves y revegetados, adaptación morfológica y cromática de las edificaciones, aplicación de criterios insulares de integración paisajística y realización de estudios específicos de patrimonio cultural. El EsAE incorpora, además, medidas de adaptación al cambio climático, como el análisis de vulnerabilidad, la mejora de drenajes, el empleo de pavimentos resilientes, la estabilización de taludes, la eficiencia energética, la electromovilidad y el uso de sistemas inteligentes de monitorización y gestión de emergencias.

En relación con esta propuesta de medidas, por más que tengan un carácter general como se indica en el documento, se considera que su función real no es tanto propiciar una corrección o mejora ambiental en relación con un impacto ambiental concreto, como orientar la planificación, localización, diseño y ejecución posteriores. La denominación actual, recurriendo a la expresión “*medida ambiental*”, puede transmitir una eficacia mayor de la que realmente tienen las determinaciones tanto del PIMSIT como de su EsAE. Como admite repetidamente el Plan y se indica también en este informe, el PIMSIT es un plan estratégico, que trata de orientar las políticas públicas en materia de movilidad, pero no es un plan ejecutivo o finalista, ni siquiera ostenta prevalencia jerárquica sobre los instrumentos de ordenación territorial y urbanística vigentes, cuyas determinaciones mantienen plena eficacia dentro de su respectivo ámbito competencial.

Por ello, se considera más acertado referirse a las “*medidas ambientales*” del EsAE como criterios, directrices, indicaciones u orientaciones de integración ambiental para el desarrollo del PIMSIT.

Las actuaciones sin incidencia territorial se consideran medidas ambientales en sí mismas, al fomentar el transporte público, la movilidad activa y la reducción del vehículo privado. Con ello se pretende mejorar la calidad del aire, reducir la congestión y la siniestralidad, disminuir las emisiones de CO₂ y aliviar la presión del tráfico sobre núcleos urbanos, conjuntos históricos y espacios protegidos. Respecto a esta apreciación del EsAE, solo cabe matizar que realmente no se trata de medidas ambientales para corregir un impacto ambiental derivado de la propuesta de ordenación, sino que constituyen la esencia misma de la política sectorial que se pretende implantar. Que estas actuaciones puedan reducir emisiones, ruidos, congestión o consumo energético significa que producen efectos ambientales positivos, pero esta virtud no las convierte automáticamente en medidas protectoras o correctoras.

Como resultado de la aplicación de las medidas ambientales, la valoración de los impactos sobre cada una de las variables ambientales de referencia es la siguiente:

VARIABLE AMBIENTAL	VALORACIÓN (Actuaciones con y sin incidencia territorial)
Calidad atmosférica y acústica	Positivo Moderado
Geología y geomorfología	Negativo Compatible
Hidrología superficial y subterránea	Negativo Compatible
Suelos y capacidad agrológica	Negativo Compatible
Vegetación y flora	Negativo Compatible
Fauna	Negativo moderado
ENP y Red Natura 2000	Positivo Moderado
Paisaje	Positivo Compatible
Patrimonio cultural	Negativo Compatible
Usos del suelo	Negativo Compatible
Población	Positivo Moderado
Salud humana	Positivo Moderado
Cambio climático	Positivo Moderado
Riesgos naturales y antrópicos	Positivo Compatible

Tabla IV. Valoración del impacto ambiental
con aplicación de medidas ambientales.

Fuente: EsAE.

En conjunto, el EsAE concluye que, tras aplicar estas medidas, el impacto global del PIMSIT es **Positivo Moderado**.

Considerando las matizaciones expuestas con anterioridad respecto a las medidas ambientales planteadas en el EsAE, se estima que la valoración de los efectos ambientales y la formulación de criterios y orientaciones ambientales presentan un tratamiento adecuado y ajustado a la naturaleza sectorial y estratégica del PIMSIT. La escala insular del Plan y el carácter orientativo de sus

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	28/33	



determinaciones justifica que el análisis se centre en los efectos previsibles del modelo de movilidad y que las condiciones ambientales se expresen no como medidas, sino mediante criterios generales de prevención, integración y seguimiento. La concreción de esos criterios como medidas ambientales deberá producirse posteriormente en los proyectos que sirvan para la ejecución de las actuaciones previstas y, en su caso, en los instrumentos territoriales, urbanísticos y sectoriales que se formulen con carácter previo a la definición del proyecto, cuando así se requiera.

El EsAE incorpora un **Programa de Vigilancia Ambiental (PVA)** adaptado al carácter estratégico del Plan, en consecuencia, el control detallado de las actuaciones con incidencia territorial no se desarrolla en este PVA, sino que se remite a los programas de vigilancia específicos que deberán incorporar los futuros documentos ambientales y estudios de impacto ambiental de cada proyecto, tanto en fase de obras como de explotación.

En estas circunstancias, el PVA se articula mediante indicadores sencillos y medibles y su seguimiento se centra en variables como las emisiones, el uso del transporte público, la reducción del vehículo privado, la congestión, la seguridad vial, la movilidad activa, la electrificación y la implantación de nuevas infraestructuras y servicios.

La mayor parte de los indicadores procede de las propias fichas de las actuaciones contenidas en el PIMSIT (apartado 10. Programas y Acciones del Modelo de Ordenación de la memoria del Plan). Se trata principalmente de indicadores de naturaleza funcional u operativa, que pueden tener incidencia ambiental.

Además de esos indicadores, el EsAE contempla otros con incidencia ambiental no incluidos en las actuaciones del PIMSIT, como se refleja en la siguiente tabla.

Indicador de seguimiento	Descripción	Periodicidad de seguimiento	Organismo
Evolución de emisiones de gases y partículas	Análisis de la evolución de las emisiones medias anuales de gases y partículas en las Estaciones de Calidad del Aire del Gobierno de Canarias	Anual, a partir del informe resumen anual elaborado por el Gobierno de Canarias	Cabildo Insular de Tenerife
Nº de aparcamientos de disuasión e intercambiadores con instalación de placas fotovoltaicas	Instalación de placas fotovoltaicas sobre edificaciones en los aparcamientos de disuasión e intercambiadores o en las pérgolas de las plazas de aparcamiento, en su caso	Anual	Cabildo Insular de Tenerife
Población afectada por el ruido de carreteras	Población afectada por niveles de ruido superiores a los legalmente establecidos en carreteras insulares	Quinquenal, a partir de los resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido	Cabildo Insular de Tenerife
Actuaciones contra el ruido	Nº de actuaciones implantadas para reducir la población afectada por niveles de ruido superiores a los legalmente establecidos en carreteras insulares	Quinquenal, a partir de actuaciones acometidas por el Gobierno de Canarias o por el propio Cabildo Insular de Tenerife	Cabildo Insular de Tenerife
Parque de vehículos	Evolución del parque de vehículos según tipo de vehículo y energía del motor	Anual, a partir de datos del ISTAC	Cabildo Insular de Tenerife
Km de carriles bici	Evolución de la longitud de km de carriles bici a escala insular	Anual	Cabildo Insular de Tenerife
Km de corredores verdes	Evolución de la longitud de km de corredores verdes a escala insular	Anual, a partir de los datos que aporten los municipios	Cabildo Insular de Tenerife

Tabla V. Indicadores con incidencia ambiental no incluidos en las actuaciones del PIMSIT.
Fuente: EsAE.

Como se muestra en la tabla V, para estos indicadores se establece un seguimiento con una periodicidad anual o quinquenal y se identifica al Cabildo Insular de Tenerife como principal responsable de su seguimiento, entendiendo, conforme a las propias previsiones del PIMSIT (Tomo IX. Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan), que ese rol será desempeñado por el futuro Consorcio Insular de Movilidad de Tenerife (CIMT), como entidad gestora de la coordinación, planificación y ejecución de las medidas y actuaciones contenidas en el Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife. Entre las competencias clave del citado consorcio se cita expresamente el monitoreo y seguimiento de la movilidad.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	29/33	



Sin embargo, se considera que el PVA puede ser mejorado, considerando siempre la naturaleza estratégica del Plan y el hecho de que las actuaciones previstas requieran la mediación de otros planes o la ejecución de proyectos para su materialización. Para ello, a los efectos de evitar que los criterios ambientales del EsAE se diluyan durante el desarrollo del PIMSIT, se propone la elaboración de una matriz de trazabilidad para verificar su cumplimiento en cada instrumento de planificación o proyecto posterior.

No obstante, a la vista de la evaluación practicada y considerando toda la documentación analizada entre la que hay que destacar las aportaciones de algunos informes sectoriales recabados, se proponen las siguientes determinaciones ambientales de carácter adicional.

6. CRITERIOS U ORIENTACIONES AMBIENTALES ADICIONALES

A la vista de la evaluación practicada y considerando la documentación analizada, se proponen los siguientes criterios de carácter adicional para su integración en el modelo de ordenación:

6.1 En relación con las actuaciones con incidencia territorial.

Aunque el PIMSIT lo señala reiteradamente, conviene precisar que la inclusión de una actuación con incidencia territorial –como las infraestructuras ferroviarias, tranviarias, las actuaciones viarias, los aparcamientos disuasorios o los intercambiadores- en el Modelo de Ordenación significa que se considera estratégicamente compatible con el sistema insular de movilidad propuesto.

Esa consideración no equivale, por sí sola, a interpretar que el Plan aprueba definitivamente su aprobación o localización, autoriza su construcción, compromete su financiación o determina la obligatoriedad de su ejecución. Tampoco sustituye a los instrumentos territoriales, urbanísticos o sectoriales ni a los proyectos que deban tramitarse con posterioridad, los cuales deberán someterse, cuando proceda, al procedimiento de evaluación ambiental que sea aplicable.

Esta delimitación responde al sistema de evaluación ambiental escalonada o en cascada previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y en la Directiva 2001/42/CE, conforme al cual la evaluación debe efectuarse en los distintos niveles de planificación y decisión atendiendo al grado de definición alcanzado en cada uno de ellos, evitando duplicidades, pero asegurando que todos los efectos ambientales significativos sean convenientemente evaluados. En consecuencia, corresponde al PIMSIT analizar el modelo insular de movilidad, sus alternativas razonables y los efectos estratégicos, acumulativos y sinérgicos que puedan identificarse en su actual escala de definición, mientras que los instrumentos y proyectos posteriores deberán completar y concretar dicha evaluación respecto de los aspectos que solo puedan determinarse adecuadamente cuando se definan con mayor precisión la localización, el trazado, las dimensiones, las características técnicas y las condiciones de ejecución y explotación de cada actuación.

Por tanto, la presente declaración ambiental estratégica no supone un aval ambiental individualizado de las infraestructuras incluidas en el Modelo de Ordenación ni prejuzga su viabilidad ambiental definitiva. La evaluación realizada se limita a los efectos que pueden ser identificados y valorados razonablemente en la escala estratégica y con el grado de definición actual del PIMSIT, sin que pueda interpretarse como una autorización ambiental anticipada ni como una presunción favorable respecto de su futura ejecución.

A medida que cada actuación alcance un mayor grado de concreción, deberá evaluarse de forma actualizada y proporcionada a su nivel de desarrollo.

Finalmente, la decisión de promover y ejecutar cada actuación concreta deberá justificarse atendiendo, entre otros factores, a su estado de tramitación y madurez técnica, la evolución de la demanda, su funcionalidad dentro del sistema multimodal, la disponibilidad presupuestaria, su viabilidad técnica y sus efectos territoriales y ambientales, sin perjuicio de la obtención de las autorizaciones y pronunciamientos ambientales que resulten legalmente exigibles.

6.2 En relación con las medidas ambientales contempladas en el PIMSIT.

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	30/33





- El apartado “12.2 Medidas ambientales” del PIMSIT debería ser renombrado como “12.2 Criterios y orientaciones de integración ambiental”, todo ello sin alterar el contenido del apartado, salvo la necesidad de evitar el empleo del término “medidas” para utilizar otras expresiones que sean acordes con el carácter estratégico y la naturaleza jurídica del Plan, como criterios, directrices u orientaciones.

- Tomando como referencia su redacción actual, puede inferirse que los criterios ambientales recogidos en el EsAE deben ser considerados exclusivamente en la fase de proyecto.

Para evitar este planteamiento, en las actuaciones con incidencia territorial debe señalarse expresamente que los criterios ambientales establecidos en el EsAE orientarán, dentro del alcance jurídico del PIMSIT, la elaboración tanto de los instrumentos territoriales, urbanísticos, sectoriales y de movilidad, cuando así se requiera, como los proyectos que materialicen sus actuaciones.

- En relación con el punto anterior, los criterios ambientales del EsAE deberán incorporarse de forma escalonada y coordinada a todos los instrumentos que desarrollen el PIMSIT.

Los instrumentos de planificación territorial, urbanística y, en su caso, movilidad, integrarán preferentemente los criterios relativos a la localización, alternativas, ocupación del suelo y protección de áreas sensibles. Los proyectos concretarán los criterios relacionados con el diseño, construcción y explotación.

- En el EsAE debe eliminarse la consideración como “medida protectora” la remisión a EAE o EIA, según corresponda, de los planes y proyectos que finalmente habiliten o permitan la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan.

El sometimiento o no al procedimiento de evaluación ambiental de planes y proyectos posteriores está regulado por ley y en ningún caso puede interpretarse como una medida ambiental adoptada por el PIMSIT como resultado de su evaluación ambiental.

- En cuanto a los efectos ambientales positivos derivados de la propia propuesta del Plan, en ningún caso puede considerarse como una “medida ambiental positiva”, por lo tanto, cualquier asimilación de este tipo debe ser suprimida en el EsAE.

- Es necesario integrar los criterios de adaptación y mitigación al cambio climático que aparecen en el Tomo IX. Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan en el EsAE, en concreto, en el apartado de criterios ambientales que corresponden con esa variable ambiental. De esta manera se evita una dispersión de estos criterios, que aparecen distribuidos en varios documentos en la documentación técnica aportada por el promotor.

7. CONSIDERACIONES EN RELACIÓN CON EL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

- Con el carácter de recomendación, debería establecerse que cada instrumento de planificación o proyecto que desarrolle actuaciones del PIMSIT incorpore una matriz de trazabilidad y cumplimiento de los criterios ambientales que le resulten aplicables. Esta matriz deberá identificar, al menos, el instrumento o actuación afectada; el criterio ambiental del PIMSIT; la forma en que dicho criterio se integra en el plan o proyecto que corresponda; la medida concreta resultante; el órgano o entidad responsable de su ejecución y control; y el correspondiente indicador o evidencia verificable de cumplimiento.

8. CONCLUSIÓN TÉCNICA

Por todo ello, a la vista del resultado de la información pública y consulta y de la forma en que los aspectos ambientales han sido tenidos en cuenta en la versión final del “**Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT)**” y tras realizar el pertinente análisis técnico del expediente, considerando especialmente los criterios establecidos en el documento de alcance correspondiente, se informa

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaeu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	31/33





favorablemente la formulación de la **Declaración Ambiental Estratégica del Plan**, condicionado al cumplimiento de los criterios ambientales adicionales señalados en el apartado 6 de la propuesta que nos ocupa, así como los previstos en el Estudio Ambiental Estratégico y al cumplimiento del Plan de Vigilancia del mismo, con las modificaciones al mismo definidas en el apartado 7 del presente acuerdo.

8. CONSIDERACIONES JURÍDICAS

De acuerdo con lo previsto en la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias y en concordancia con el artículo 66 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares, el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife acuerda, en sesión celebrada el día 6 de octubre de 2017, la creación del órgano ambiental insular, denominado **“Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife”**, como órgano complementario y especializado, dentro de la estructura orgánica de la Corporación Insular. Posteriormente, el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión celebrada el día 30 de abril de 2019, acordó aprobar inicialmente el Reglamento que regula la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (CEAT), de naturaleza orgánica, y que entró en vigor el día 21 de agosto de 2019.

En este sentido y según el artículo 3 del citado Reglamento, “el ámbito material de actuación de la CEAT está determinado por la evaluación ambiental estratégica de planes, programas y por la evaluación de impacto ambiental de proyectos, de iniciativa pública o privada, que la precisen, conforme a la legislación medioambiental, y cuya aprobación, modificación, adaptación o autorización corresponda al Cabildo Insular de Tenerife, o a los Ayuntamientos, previo convenio de colaboración”.

Por lo que respecta al concreto expediente que nos ocupa, tal y como se ha venido exponiendo, estamos ante un Plan Insular, cuya evaluación ambiental estratégica ordinaria, a requerimiento del promotor (Cabildo Insular) se ha venido tramitando de acuerdo con los artículos 17 y siguientes de la LEA. En este sentido y tras el análisis jurídico pertinente, atendiendo a todos los ítems procedimentales relatados, teniendo en cuenta fundamentalmente el tenor del minucioso informe técnico de esta Oficina, **se manifiesta conformidad a la necesaria adopción por la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife del pertinente acuerdo en el que se formule la correspondiente declaración ambiental estratégica.**

Al respecto de lo anterior, de acuerdo con el artículo 25 de la LEA, **“la declaración ambiental estratégica se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» o diario oficial correspondiente, en el plazo de los diez días hábiles siguientes a partir de su formulación, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del órgano ambiental. Contra la declaración ambiental estratégica no procederá recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan o programa, o bien de los que procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de adopción o aprobación del plan o programa”.** Señala el artículo 27 que “la declaración ambiental estratégica perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el «Boletín Oficial del Estado» o diario oficial correspondiente, no se hubiera procedido a la adopción o aprobación del plan o programa en el plazo máximo de dos años desde su publicación. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación ambiental estratégica del plan o programa, salvo que se acuerde la prórroga de la vigencia de la declaración ambiental estratégica en los términos previstos en los siguientes apartados”.

Por todo lo expuesto, considerando el análisis técnico-jurídico del Expediente, la CEAT acuerda por unanimidad de sus miembros:

1. Formular Declaración Ambiental Estratégica del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT) condicionada al cumplimiento de los criterios ambientales adicionales señalados en el apartado 6 de la propuesta que nos ocupa, así como los previstos en el Estudio Ambiental Estratégico y al

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	32/33





cumplimiento del Plan de Vigilancia del mismo, con las modificaciones al mismo definidas en el apartado 7 de la presente propuesta

2.Publicar el acuerdo que se adopte en el Boletín Oficial de la Provincia y en sede electrónica, al tiempo que se comunica a la Consejería Insular de Movilidad.

[Documento firmado electrónicamente]

M. Noemí Martín González. Secretaria de la CEAT

Código Seguro De Verificación	U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Mª Noemí Martín González - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife	Firmado	12/08/2026 12:58:25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/U05aYq2coVEJTaEu44rRPQ		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	33/33

