



La Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 31 de marzo de 2025, adoptó como punto segundo del Orden del Día, el siguiente:

2. Acuerdo de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife sobre el “Proyecto constructivo de ampliación de la Línea 2 del tranvía de Tenerife. Tramo 1: Tíncer-Muñeco de Nieve” en el T.M. de Santa Cruz de Tenerife dentro del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada.

Vistos los informes y la documentación que obran en el Expediente, en virtud de lo dispuesto en el artículo 9.4 del Reglamento por el que se regula la Comisión Ambiental de Tenerife, y según el cual 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 **se aprueba pronunciamiento sobre el proyecto citado en los términos que se exponen a continuación:**

Con fecha 23 de julio de 2024, se recibe en estas Dependencias la documentación relativa a la evaluación ambiental que nos ocupa cuyas principales características son las que se exponen en el siguiente cuadro resumen:

DATOS DEL PROYECTO	
PROMOTOR	Metropolitano de Tenerife, S.A.
ÓRGANO SUSTANTIVO	Metropolitano de Tenerife, S.A.(Consejería Insular de Movilidad, Cabildo Insular de Tenerife).
REDACTOR	Proyecto Técnico (Pro [] yectos Navarra Ingeniería firmado por D. Ignacio Aramendía Remírez de Ganuza) y Documento Ambiental (EVALUA, Soluciones Ambientales), firmado por Rosendo J. López López y Juan José Ubach Suárez.
OBJETO Y JUSTIFICACIÓN	Ampliación de la línea 2 del tranvía desde el final de la actual línea, situado en Tíncer, hasta la Avenida de Los Majuelos, mediante un tramo de plataforma tranviaria de unos 650 m de longitud.
LOCALIZACIÓN	Término municipal de Santa Cruz de Tenerife.
ESPACIO NATURAL PROTEGIDO	Ninguno.
RED NATURA 2000	Ninguno.
CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA	Suelo Urbano
OBSERVACIONES	El tramo de tranvía objeto de evaluación ambiental forma parte del proyecto básico de ampliación de la Línea 2 Tíncer-La Gallega que fue evaluado ambientalmente en 2018, concluyendo con un pronunciamiento favorable del órgano ambiental insular (CEAT).

El proyecto analizado se encuentra comprendido en el Anexo II, Grupo 7, letra f) de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental* (en adelante LEA) y, por tanto, **está sometido a evaluación de impacto ambiental simplificada**, requiriendo la formulación de **Informe de Impacto Ambiental**, de acuerdo con los artículos 45 y siguientes de la citada ley.

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	1/20





1. ANTECEDENTES

En 2007 se inauguró la línea 1 de tranvía en el área metropolitana de Tenerife tras tres años de obras, uniendo el centro de la capital de la isla, Santa Cruz, con la ciudad de La Laguna con un trazado de 12,3 Kilómetros. Dos años después, en 2009, se puso en marcha la línea 2, con un trazado transversal a la línea 1 y que además comparte un tramo en común con ésta.

Desde entonces ambas líneas se encuentran en explotación comercial, cumpliendo con creces las previsiones iniciales de demanda.

El presente proyecto objeto de análisis es la evolución de un proyecto de mayor longitud denominado "PROYECTO BÁSICO DE AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 2 DE TRANVÍA TÍNCER-LA GALLEGA", de 2.500 m de longitud, que comunicaba Tíncer con La Gallega a través de la avenida de Los Majuelos. Ese proyecto fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, el cual culminó con la emisión del Informe de Impacto Ambiental (IIA) por parte de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife mediante Acuerdo en sesión celebrada el 22 de octubre de 2018, determinando que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el Documento Ambiental y en la correspondiente resolución.

Con posterioridad, mediante oficio de 17 de mayo de 2022, el promotor solicita al órgano ambiental insular la prórroga de la vigencia del Informe de Impacto Ambiental en aplicación de lo dispuesto en el art. 47 de la LEA. Tras la realización del trámite de consulta requerido, la CEAT adopta el acuerdo de prorrogar durante dos años más su vigencia en sesión celebrada el 21 de octubre de 2022.

En febrero de 2024, ante la constatación de que no se ha procedido a la autorización del proyecto, Metropolitano remite a la CEAT un nuevo oficio solicitando al órgano ambiental un pronunciamiento sobre dos cuestiones, correspondiendo la segunda de ellas a la posibilidad de iniciar un nuevo trámite ambiental para el proyecto constructivo de la ampliación de la línea 2 del tranvía solo hasta el muñeco de Nieve, aun estando vigente el Informe de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación de la línea 2 del tranvía Tíncer-La Gallega. La CEAT se pronuncia en sentido favorable, indicando que es posible, conveniente y eficaz, con el propósito de que no se incremente aún más el tiempo de retraso de una actuación pública.

Considerando esta posibilidad, el promotor, que opera también como órgano sustantivo en virtud de la delegación realizada por el Área de Movilidad y Seguridad del Cabildo Insular de Tenerife a Metropolitano de Tenerife, S.A. para la realización de informes y autorizaciones de actuaciones urbanísticas en relación a planes territoriales del Tren del Sur, Tren del Norte y Tranvía Santa Cruz-La Laguna en marzo de 2011, remite solicitud de inicio de la tramitación ambiental, junto con la documentación técnica requerida, del "Proyecto constructivo de ampliación de la Línea 2 del tranvía de Tenerife. Tramo 1: Tíncer – Muñeco de Nieve", mediante oficio de 22 de julio de 2024.

En virtud de estos antecedentes, un dato a tener en cuenta es que **el nuevo proyecto se corresponde con los primeros 650 m de ejecución de un proyecto anterior de ampliación de una línea de tranvía, que fue evaluado ambientalmente en 2018 con resultado favorable, y que en este caso se limita a introducir los ajustes oportunos atendiendo a su trazado más corto.**

2. TRÁMITE DE CONSULTA Y CONTENIDO AMBIENTAL DE LAS CONSULTAS REALIZADAS

Con el fin de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y como trámite del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, se somete a consulta el documento ambiental del proyecto de referencia, Y todo ello teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 40 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en relación con el artículo 5.1 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental. El plazo máximo de consulta es de veinte días hábiles de acuerdo con lo dispuesto en el ya citado artículo 46 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	2/20





Consultados	Recibidos
Viceconsejería de Planificación Territorial y Reto Demográfico	
Servicio Técnico de Seguridad y Protección Civil	
Servicio Administrativo de Turismo	SI
Servicio Administrativo de Planificación Territorial	SI
Servicio Administrativo de Patrimonio Histórico	SI
Servicio Administrativo de Hacienda y Patrimonio	
Servicio Administrativo de Desarrollo Sostenible	
Servicio Administrativo de Cooperación Municipal y Vivienda	
Servicio Administrativo de Carreteras	SI
Servicio Administrativo de Movilidad	SI
Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife	
Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna	
Secretaría General de Telecomunicaciones y Ordenación de los Servicios de Comunicación	SI
Secretaría de Estado de Telecomunicaciones e Infraestructuras Digitales	
Servicio Administrativo de Gestión del Medio Natural y Seguridad	
Ministerio de Defensa	SI
Dirección General de Patrimonio del Estado	
Dirección General de Salud Pública	SI
Dirección General de Industria	
Dirección General de Emergencias	
Dirección General de Cultura y Patrimonio Cultural	
Dirección General de Energía	
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental	
Delegación de Defensa en Canarias	
Delegación Provincial de Economía y Hacienda en Santa Cruz de Tenerife	
Consejo Insular de Aguas de Tenerife	
AAVV El Humilladero	SI
AAVV La Unión de La Gallega	SI
Telefónica SA	
Vodafone España SAU	
Mas Movil Ibercom SA	
Alberto Sánchez de Enciso Valero	
Atan	
Ben Magec	

Además de lo anterior, para dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 9.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se remite anuncio a los Ayuntamientos de San Cristóbal de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife, para su publicación en el tablón de edictos de la Corporación, y en su caso, en la página web municipal, constando en el Expediente las certificaciones de exposición. También, se remite anuncio al Boletín Oficial de la Provincia, anuncio que es publicado el 4 de septiembre de 2024. En este sentido se indica que, de acuerdo con lo previsto en la Ley 21/2013 de evaluación ambiental, "la consulta a las administraciones públicas y personas interesadas se realizará por medios electrónicos y mediante anuncios o cualesquiera otros medios, siempre que se acredite la realización de la consulta".

Como resultado del trámite de consultas previsto en el art. 46 de la Ley 21/2013 se reciben informes de diferentes órganos de la Administración Pública y de diversas asociaciones y colectivos vecinales. A continuación, se extrae el contenido más importante de ellos, con especial mención a las observaciones que inciden en aspectos ambientales.

Informe del Ministerio de Defensa, en realidad se trata de dos informes, el segundo de ellos favorable.

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	3/20	



Informe de la Secretaría General de Telecomunicaciones y Ordenación de los Servicios de Comunicación Audiovisual, que no emite informe en sentido estricto a la vista de las características de la documentación analizada, por tratarse de trabajos preparatorios, pero en aplicación del principio de cooperación interadministrativa remite una serie de consideraciones de tipo general en esta materia a tener en cuenta en la tramitación de este proyecto.

Informe de la Dirección General de Salud Pública (Gobierno de Canarias), el informe contiene una valoración de las exposiciones con potencial impacto en la salud y bienestar de las personas.

Gases y material particulado, proponiendo la realización de una campaña de medición de gases una vez terminado el proyecto en las zonas afectadas por el desvío de tráfico para comprobar si la inmisión es igual o menor en estas áreas. Además, señala que en la documentación aportada por el promotor se presupuesta el vertido de arena de sílice, sustancia catalogada según ese órgano directivo como agente cancerígeno, por lo que se solicita aclaración del promotor respecto a su empleo y a las medidas a adoptar para asegurar un entorno laboral seguro.

Ruido y vibraciones, indicando que, pese al análisis de ruido y vibraciones presentado por el promotor en las tres fases de actuación del proyecto, considera pertinente la realización de campañas de medición de estos dos elementos.

Exposición a campos electromagnéticos, abogando por la realización de campañas indicativas de mediciones reales de niveles de exposición a los campos eléctricos y magnéticos en aquellas localizaciones próximas a edificios y residencias sensibles.

Afección paisajística, proponiendo la integración en el paisaje urbano del nuevo tramo del tranvía.

Percepción del riesgo en los residentes del entorno, limitándose el informe a señalar la existencia de iniciativas ciudadanas contrarias a la ejecución del proyecto e instando a la necesidad de abrir vías de diálogo y comunicación entre el promotor y los potenciales afectados, reconociendo que en la documentación técnica aportada se incluye un Plan de Comunicación.

Tráfico y acceso de bienes y servicios, advirtiendo los inconvenientes sobre el tráfico rodado derivados de la ejecución del proyecto en fase de obras, en menoscabo de la salud y calidad de vida de las personas, pero señalando que el promotor propone un Plan de Desvíos para afrontar esta problemática.

Informe del Servicio Técnico de Carreteras (Cabildo Insular de Tenerife), que efectúa una serie de consideraciones en materia de carreteras y en relación con el tratamiento paisajístico en sus márgenes. Las más relevantes son las siguientes:

Elaboración de un estudio detallado de las colas de espera que puedan generarse como resultado de la gestión del tráfico en la intersección semaforizada entre la calle El Cedro y la calle El Terrero.

El proyecto prevé la construcción de muros de contención en el talud del ramal del enlace en la TF-2 por lo que se plantea la elaboración de un estudio detallado sobre los efectos que las obras pueden tener en la estabilidad del talud y en la explotación del ramal del enlace durante la fase constructiva.

La zona referida Documento Ambiental como zona verde del Ayuntamiento, entre la Calle El Terrero y la autovía TF-2, es en realidad, zona verde del Cabildo de Tenerife no de titularidad municipal y su gestión corresponde al Servicio Técnico de Carreteras y Movilidad del Cabildo. En consecuencia, en relación con las actuaciones previstas por el proyecto en este lugar se estará a las observaciones contenidas en este informe.

En todo caso, será de aplicación lo dispuesto en los documentos de referencia elaborados por ese Servicio Técnico en relación con la mejora ambiental y paisajística de la Red Insular de Carreteras de Interés y con los criterios técnicos de integración paisajística para los proyectos de rehabilitación ambiental en la red viaria insular.

Informe del Servicio Técnico de Desarrollo Sostenible (Cabildo Insular de Tenerife), que informa que el proyecto no afecta a ninguno de los ámbitos territoriales para la implantación de infraestructuras

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	4/20





vinculadas con la gestión de residuos previstos en el Texto Refundido del Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de la Isla de Tenerife (PTEOR).

Informe del Servicio Técnico de Turismo, indicando que el proyecto no afecta a las determinaciones establecidas por el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife (PTEOTT) ya que se localiza fuera de cualquier delimitación de Zona Turística establecida por aquél.

Informe del Servicio Administrativo de Patrimonio Histórico (Cabildo Insular de Tenerife), señalando, en primer lugar, que la documentación presentada por el promotor incluye un estudio pormenorizado de las posibles afecciones al patrimonio cultural suscrito por técnico cualificado y debidamente autorizado.

A la vista de los resultados del estudio patrimonial y de la realidad física del ámbito del proyecto, concluye que no se registra afección sobre bienes de interés cultural y patrimonial, recordando en cualquier caso la aplicación del art. 94 de la Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias, de producirse cualquier hallazgo arqueológico de manera casual durante la ejecución de las obras.

Informe de la Consejería Insular de Planificación Territorial (Cabildo Insular de Tenerife), que partiendo de una exposición previa con argumentos tanto técnicos como jurídicos, concluye que el proyecto objeto de evaluación ambiental *“no está amparado por el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario del Área Metropolitana (PTEOIDST) y, sin perjuicio de que el documento ambiental no contempla como alternativa el trazado vigente de este plan territorial, se considera que es improcedente la evaluación de impacto ambiental ya que en el marco de la misma no pueden valorarse aspectos que trascienden al proyecto al ser propios de la ordenación territorial”*.

Al respecto de lo expuesto en este informe, el 29 de noviembre de 2024, la CEAT adopta acuerdo en el que se indica lo siguiente: «Visto el tenor literal del informe del Área de Presidencia, Administración y Servicio Público, Planificación Territorial y Patrimonio Histórico, recibido en el trámite de consulta a las administraciones y personas afectadas, ha de solicitarse informe al Área de Movilidad de este Cabildo Insular, como órgano sustantivo del proyecto de referencia. Y ello, a los efectos de pronunciarse sobre la viabilidad de este proyecto dado que, según el informe aludido, el proyecto constructivo no estaría amparado por la ordenación territorial vigente».

Teniendo en cuenta el informe del Área de Movilidad emitido en el sentido que se expone a continuación: *«El proyecto constructivo presentado por la empresa pública Metropolitano de Tenerife, SA, es un proyecto competencia de esta Área. Estudiado y analizado el informe emitido por el Área de Presidencia, Administración y Servicio Público, Planificación Territorial y Patrimonio Histórico, quisiéramos trasladar lo siguiente: a) Se comparte la realidad informada por el Área de Planificación Territorial en cuanto a que el trazado del tranvía señalado debe ajustarse al planeamiento territorial, y en concreto al vigente Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario del Área Metropolitana (PTEOISTAM). No obstante, hemos de aclarar que en la actualidad esto no es así, toda vez que el último tramo ya construido hasta Tíncer tampoco discurre por el trazado establecido en el instrumento de planeamiento anteriormente señalado (el trazado discurría por la TF-28). Por otra parte, ha de señalarse que el Pleno de esta Corporación Insular ha considerado este proyecto como de carácter prioritario y preferente, dentro de las medidas a tomar para avanzar hacia una movilidad sostenible en la isla de Tenerife, conforme al Acuerdo de fecha 05 de febrero de 2024. Asimismo, tal y como se deduce del propio proyecto, cuyo trazado se produce en un entorno estrictamente urbano, en un mismo y único municipio, siendo del máximo interés público que se realice la evaluación ambiental por ese órgano. En virtud de lo expuesto, se interesa la realización de la evaluación ambiental correspondiente, asumiendo que esta Área promoverá de forma inmediata la modificación del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario del Área Metropolitana»;* la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, con fecha 28 de febrero de 2025, acuerda continuar con la evaluación de impacto ambiental simplificada del Proyecto Constructivo de ampliación de la Línea 2 del Tranvía de Tenerife, tramo Tíncer-Mañeco de Nieve, con independencia de no estar amparado por el planeamiento.

Escrito (alegación) de diversas asociaciones de vecinos y colectivos, de fecha 15 de septiembre de 2024, que presentan de forma independiente la AA.VV. El Sobradillo, la AA.VV. La Unión de La Gallega,

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	5/20





la AA.VV. El Humilladero-Chorrillo y el Frente Cívico Distrito Suroeste de Santa Cruz de Tenerife. Sus apreciaciones principales son las siguientes:

- Entienden que no se ha trasladado de forma adecuada la documentación relativa a este expediente al objeto de facilitar la participación pública en este proceso.
- Manifiestan su oposición al nuevo trazado respecto al inicial, que se proyectaba por la Avenida de Las Hespérides, para llevarlo ahora hacia la Avenida de Los Majuelos desde Tíncer pasando por el Muñeco de Nieve.
- No están de acuerdo con el planteamiento de las razones que justifican el descarte de la alternativa cero (no ejecución del proyecto). Consideran que la línea 2, atendiendo a su función como servicio público, debe conjugar factores como la integración en el entorno, el beneficio para la mayoría social y no una parte de ella, o evitar la alteración de entornos consolidados, entendiéndose que nada de eso se promueve.
- Estiman, respecto a la valoración de los trazados analizados, que es más idónea la propuesta a través de la Avenida de las Hespérides por estar menos consolidada que la Avenida de Los Majuelos.
- Exponen estas asociaciones y colectivos que han presentado otras alternativas de trazado que no han sido respaldadas por la Administración y que la documentación técnica analizada tampoco refleja cómo aprovechar la carretera general desde Tíncer por las Veredillas hacia El Chorrillo o también la parte alta del Sobradillo hacia La Gallega o hacia El Tablero por la Avenida Islas Canarias e incluso una solución de recorrido de tranvía con una sola vía y catenaria en única dirección.
- Consideran que el proyecto no mejora las condiciones del tráfico rodado en el entorno afectado tanto en la fase de obra como operativa y añade la problemática que se puede generar con la pérdida de aparcamientos en la zona. Apuntan también la afección a la arboleda (palmerales, laureles de indias y dragos).
- Señalan la afección derivada de la generación de ruidos y vibraciones durante la ejecución de las obras, considerando que el Documento Ambiental no analiza adecuadamente las repercusiones ya que solo apunta la existencia de perturbaciones poco significativas o tolerables. Se comenta también los efectos de la contaminación electromagnética y apuntan otro tipo de problemáticas vinculadas a la salud pública, como el uso de sílice cristalino en las vías.
- Estiman que la documentación analizada es claramente especulativa en relación con la captación de pasaje, en favor de la alternativa de trazado por la Avenida de Los Majuelos en detrimento de la opción que se plantea por la Avenida de las Hespérides, entendiéndose que no se ha valorado adecuadamente la futura expansión y el desarrollo social y poblacional que se producirá en torno a la segunda de las vías, al estar menos consolidada. Por tanto, consideran más conveniente la segunda opción.

Por todo ello, aunque manifiestan la no oposición al desarrollo de transportes alternativos, solicitan la interrupción y paralización del proyecto de la Línea 2 del tranvía por o hacia la Avenida de Los Majuelos.

Escrito (alegación) de distintos ciudadanos a título particular, de fecha 25 de septiembre de 2024, cuyo contenido es casi idéntico al del escrito de fecha 15 de septiembre, aunque con un tratamiento más sintético.

3. ANÁLISIS SEGÚN LOS CRITERIOS DEL ANEXO III DE LA LEY 21/2013

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	6/20





Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad o no de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

3.1. Características del proyecto

a) Descripción, dimensiones y diseño del conjunto del proyecto

Según la documentación técnica analizada, la ampliación de la Línea 2 del tranvía trata fundamentalmente de dar un acceso fácil y rápido a una importante masa de población que se concentra en torno al tramo comprendido entre Tíncer y la Avenida de Los Majuelos. El objetivo de fondo es potenciar el transporte público colectivo, incrementando la conectividad intra e interurbana, lo cual permitirá aumentar sensiblemente la movilidad en este sector de la zona metropolitana.

El trazado proyectado consiste en la ampliación de la línea 2 del tranvía en su primer tramo “Tíncer-Mañeco de Nieve”, dando continuidad a dicha línea ya existente, por lo que los parámetros geométricos empleados en la definición del trazado son los mismos que los utilizados en líneas ya existentes.

La implantación del tranvía se plantea mediante dos vías: la vía 1 o de ida en dirección Tíncer – Mañeco de Nieve; y la vía 2 o de vuelta en dirección Mañeco de Nieve – Tíncer, realizándose el cambio de sentido en el aparato de vía existente tras la parada de Tíncer (de vía 1 a vía 2) y el nuevo aparato de vía que se define entre los PK 0+370 de la vía 1 a la 2 y PK 0+403 de la vía 2 a la 1.

El trazado de la alternativa seleccionada tiene dos tramos bien diferenciados desde el punto de vista de la implantación de la plataforma:

- un tramo con plataforma única en vía doble, entre el PK 0+000 y el 0+450, con plataforma única en vía doble, con una anchura media total de 6,40 metros en recta y un entreeje de 3,40 metros.
- un tramo con dos plataformas separadas de vía simple, partir de 0+550 hasta el final. El ancho de cada plataforma es de 3 metros en el tramo recto, añadiéndose los anchos necesarios por galibo en las curvas y sus transiciones.



Figura 1. Plano de ejecución del proyecto. Fuente: Documento Ambiental

Entre ambas zonas se realiza una transición, primero, con vía única con separación entreejes variable hasta llegar a la avenida de Los Majuelos, en la que ya se consideran vías separadas.

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	7/20	



La pendiente longitudinal de la calle El Terrero obliga a forzar la pendiente longitudinal del tranvía al límite de pendiente excepcional de 85 ‰. Aún con esta pendiente, es necesario modificar en el encuentro de la calle El Cedro (avenida de Las Hespérides) con el tranvía. Esto hace necesario modificar los perfiles longitudinales de las calles El Cedro, Ramal de salida de la TF-2 y de la calle El Terrero.

En el tramo a ejecutar se implantará una nueva parada, ubicada a 675 m de la de Tíncer, con andén central y marquesinas separadas, ubicadas en planta desplazada una de otra en sentido longitudinal.

La ejecución del proyecto contempla la reurbanización de las calles por donde discurre, siguiendo criterios de unidad y coherencia de la urbanización y adoptando las soluciones ya empleadas en los tramos ejecutados del tranvía. Además, según los cálculos realizados, se producirá la pérdida de 121 plazas de aparcamiento, planteando en la documentación técnica consulta dos posibles ubicaciones cercanas al ámbito territorial objeto de estudio que podrían albergar plazas de aparcamiento, aunque no están incluidas como actuaciones a desarrollar por parte del proyecto analizado.

La duración de la fase de obras del proyecto se estima en 14 meses.

El Documento Ambiental enumera las acciones del proyecto de ampliación de la línea 2 susceptibles de generar impactos (tanto positivos como negativos) sobre el medio. Las acciones están clasificadas en función de:

- La fase temporal del proyecto (fases de construcción y de explotación).
- El lugar físico donde se producirán.

FASE DE CONSTRUCCIÓN:

- Plataforma y urbanización:
 - Ruidos y polvo asociados a la ejecución de las obras (molestias directas al uso residencial y comercial contiguo a la vía).
 - Desvío de tráfico y pérdida de fluidez.
 - Afección a especies vegetales planadas en alcorques y jardineras (especies ornamentales - arbustivas y arbóreas/palmeras-), no se afectan a especies silvestres de interés y/o singulares).
 - Eliminación de plazas de aparcamiento.
 - Expropiaciones de terrenos.
 - Procesos de preparación del corredor de la vía y la zona de servidumbre: Explanaciones, excavaciones, extracciones y otros movimientos de tierras (desmontes, zanjas y terraplenes). Acopio temporal de los RCD's que se generen.
 - Desvío de redes de servicio (saneamiento, alumbrado, abastecimiento de aguas, telefonía, etc.). Interrupciones temporales del servicio (programadas y/o accidentales).
 - Obras de fábrica de pequeño tamaño (pretiles, pequeños muros, peraltes, etc.).
 - Otras obras provisionales.
 - Revestido de superficies, incluyendo asfaltado.
 - Limitación, vallado y señalización de las vías.
 - Obras de drenaje de las vías y pasos relacionados.
 - Transporte, carga y descarga de materiales y personas.
 - Riesgo de vertidos accidentales durante la obra.
 - Plantaciones de vegetación en los márgenes de las vías y plataformas verdes.
 - Contratación de personal laboral, con incidencia sobre la tasa de empleo de la población de los municipios afectados.
- Parada:
 - Se corresponde con obras de fábrica por lo que su ejecución, tras el acondicionamiento del terreno, no tiene ninguna incidencia ambiental.
 - Es objetivo del proyecto proteger (conservar en su ubicación los ejemplares de porte arbóreo y palmeras existentes que coinciden en la zona de la parada proyectada, para lo cual el diseño de las marquesinas ha sido específico para la parada de Muñeco de Nieve.
 - Acopio de materiales de obra.

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	8/20





- Transporte, carga y descarga de materiales y personas.
- Contratación de personal laboral, con incidencia sobre el nivel de empleo de la población de los municipios afectados.
- **Catenaria:**
 - Colocación de soportes, postes y tendido eléctrico aéreo.
 - Obras de fábrica de pequeño tamaño.
 - Otras obras provisionales.
 - Transporte, carga y descarga de materiales y personas.
 - Acopio de materiales de obra.
 - Contratación de personal laboral, con incidencia sobre el nivel de empleo de la población de los municipios afectados.
 - Para evitar el trasplante de las palmeras existentes en la rambla central, las hojas serán mantenidas permanentemente (corte y/o sujetas por bridas), con el objeto de que no se apoyen en la catenaria.
- **Cambios de itinerarios de circulación:**
 - Cambios de la densidad de tráfico tanto de vehículos como de peatones en las vías próximas al trazado en construcción.
 - Reducción de la capacidad de la calle para el automóvil.
 - Pérdida de aparcamientos.

FASE DE EXPLOTACIÓN:

- **Material Móvil (Tranvía):**
 - Puesta en funcionamiento del material móvil ya existente, instalado desde la entrada en servicio de las líneas 1 y 2 del tranvía, en 2007 y 2009, respectivamente (residuos generados durante la limpieza).
 - Emisiones asociadas a su funcionamiento (ruido, vibraciones y campo electromagnético).
 - Plataforma y vía:
 - Instalación y mantenimiento (residuos generados durante la limpieza).
 - Plantaciones de vegetación en los márgenes de las vías y plataformas “verdes”.
- **Parada:**
 - Mobiliario urbano (mantenimiento de la calidad estética).
 - Instalación y mantenimiento.
- **Catenaria e iluminación:**
 - Emisiones asociadas a su funcionamiento (ruido, vibraciones y campo electromagnético).
 - Emisiones lumínicas (luces de señalización y del tráfico).
 - Pérdida de calidad paisajística por la presencia de elementos verticales y cableado aéreo.
 - Mantenimiento.
- **Cambios de itinerarios de circulación:**
 - Modificaciones puntuales en el sentido del tráfico de las calles urbanizadas.
 - Creación y pérdida de plazas de aparcamiento.

b) Alternativas

El Documento Ambiental analizado señala que el proyecto de ampliación de la línea 2 del tranvía Tíncer-La Gallega, elaborado en 2016 y con acuerdo del órgano ambiental insular adoptado en 2018, ya incluyó un estudio detallado de alternativas, estudio que en su integridad se incorpora al nuevo documento ambiental como anexo IV sin que se introduzca ninguna variación respecto al mismo.

El mencionado trabajo de análisis contemplaba dos corredores para la ampliación, por la avenida de Las Hespérides y por la avenida de Los Majuelos, planteando hasta seis (6) alternativas, resultando elegida la alternativa 6, esto es, desarrollo por el corredor previsto en la avenida de Los Majuelos.

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	9/20





De forma resumida, conforme a lo recogido en el citado anexo, y teniendo en cuenta el carácter urbano del ámbito territorial de ejecución del proyecto, el Documento Ambiental apunta que no existen variables ambientales limitantes que pudieran invalidar de forma directa alguna de las alternativas planteadas y entre éstas es la variable “socioeconómica” la más relevante a efectos comparativos, considerando como mejor opción el trazado por la Avenida de Los Majuelos al dar servicio a una mayor densidad de población.

c) Utilización de recursos naturales, en particular la tierra, el suelo, el agua y la biodiversidad

El proyecto se desarrolla en suelo urbano completamente transformado por lo que no se ocuparan terrenos que contengan suelos agrícolas con alto valor productivo durante la fase de ejecución de las obras. El Documento Ambiental confirma esta valoración al señalar que “...el ámbito carece de suelo con valor agrológico, salvo en las zonas verdes/alcorques, donde la tierra se limita a los primeros 20 centímetros aproximadamente”.

Para la ejecución de las obras se prevé la excavación de 13.813,01 m³, estimando que de ese volumen se empleará como material de relleno en la obra civil en torno a 5.937,70 m³. El resto es material sobrante, por lo que no se utilizarán materiales procedentes de áreas de préstamo.

Según la documentación técnica aportada, el consumo de agua viene derivado del mantenimiento de zonas verdes ejecutadas, destacando que la plataforma tranviaria contará con césped artificial, lo que redundará en un considerable ahorro de agua. Se prevé que el riego de zonas verdes y alcorques se efectúe con aguas depuradas, regulando el consumo mediante la implantación de sistema de ahorro como los limitadores de caudal. No hay estimación del consumo de agua previsto.

En cuanto a la utilización de recursos naturales vinculados con la biodiversidad, el Documento Ambiental señala que la vegetación predominante en las superficies no edificadas del ámbito y no ocupadas por viarios es matorral de sustitución y/o especies ruderales nitrófilas, detectando algunos ejemplares de porte arbóreo como *Schinus molle* (falso pimentero). En las superficies edificadas o por las que discurre el viario no existe vegetación silvestre, aunque sí se identifica vegetación de carácter ornamental en jardines y alcorques con la presencia de dragos (*Dracaena draco*) y palmeras canarias (*Phoenix canariensis*). En cuanto a la fauna, el Documento Ambiental indica que no existen características ni condiciones ambientales propicias para la presencia de especies protegidas, predominando las especies oportunistas de amplia valencia ecológica, aunque el proyecto no prevé en modo alguno su empleo.

Lógicamente, durante la operatividad de la línea del tranvía se generará un consumo importante de energía eléctrica, por lo que se plantean medidas para optimizar los sistemas de autoalimentación del material móvil y para que los sistemas de iluminación a lo largo del trazado cumplan con los requerimientos de proyección ortogonal, así como el empleo de lámparas de bajo consumo.

En relación con el consumo energético y su incidencia sobre el cambio climático, el Documento Ambiental contiene el cálculo de la huella de carbono, estimando que en la fase de obras las emisiones totales de CO₂eq para la fase de obras ascienden, anualmente, a 705,61 tnCO₂eq/año como resultado en gran medida del uso de vehículo y maquinaria con motores de combustión. Para el total de la fase de obras (con una duración de 14 meses) se prevé una emisión total de 810,82tnCO₂eq. En fase operativa el tranvía no produce emisiones de forma directa debido a que no consume combustible alguno.

Finalmente, y siempre según la documentación técnica aportada no se detectan otros consumos significativos de recursos naturales ni en la fase de obras ni en la de explotación.

d) Generación de residuos

Durante la fase de obras, los residuos de carácter tóxico (como aceites y grasas) se deberán principalmente al consumo necesario para el correcto funcionamiento de la maquinaria utilizada. Estos residuos generados serán correctamente gestionados y almacenados por gestor autorizado. El consumo total estimado vendrá especificado en el plan de obra. La correcta gestión de estos residuos será objeto de seguimiento ambiental, que es una de las variables incluidas en el Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto.

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	10/20





En cuanto a la ejecución de movimientos de tierra para la realización de la obra civil, se estima la generación de un excedente de aproximadamente 8.000 m³ de tierras limpias, que será trasladado a vertedero autorizado, planta de RCD autorizada y/u obra autorizada. El proyecto incluye también la demolición de elementos existentes como aceras, firmes y bordillos, dando como resultado la generación de RCD's que podrán ser utilizados como material de relleno en la obra si cumplen las especificaciones requeridas y se comprueba que no tienen alquitranes de hulla u otros materiales contaminantes.

De menor entidad son los residuos vegetales procedentes de las labores de desbroce superficial de aquellos ejemplares no protegidos por normativa, que serán objeto de una gestión diferenciada y evitando su quema en el ámbito de actuación. Distinto será la retirada de las especies exóticas invasoras detectadas en la zona, en concreto rabo de gato, cuyo control y erradicación se efectuará según los protocolos establecidos.

Durante la fase de explotación los residuos procederán del consumo necesario para el mantenimiento del material móvil, generalmente en operaciones de limpieza, reparaciones, etc., generándose, en cualquier caso, en el edificio de "talleres y cocheras", que está en funcionamiento desde el inicio de la explotación de la línea 1, en 2007.

e) Contaminación y otras perturbaciones

En relación con los vertidos, durante la fase de obras no se prevén según el Documento Ambiental, si bien cabe esperar que pueda registrarse de manera accidental algún vertido asociado al uso y mantenimiento de la maquinaria empleada, estimando en estos casos un volumen mínimo.

Cabe esperar también durante esta fase la emisión de partículas de polvo como resultado de los movimientos de tierra a ejecutar para el acondicionamiento de la plataforma, la sustitución de aceras, la apertura de canalizaciones y el tránsito asociado de maquinaria pesada. El Documento Ambiental prevé la adopción de medidas para reducir estos efectos y es uno de los parámetros objeto de seguimiento en el Programa de Vigilancia Ambiental, disponiendo para ello cuatro puntos de control con medición mensual.

También en esta fase se registrarán emisiones gaseosas (CO₂, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono...) producidas por la maquinaria pesada y vehículos empleados. El Documento Ambiental señala se llevarán a cabo las correspondientes revisiones periódicas de mantenimiento y reposición de elementos defectuosos, de manera que se garantice que la concentración de gases contaminantes emitidos por este tipo de vehículos y maquinaria se encuentra dentro de los límites normativos. También es objeto de seguimiento en el Programa de Vigilancia Ambiental.

Respecto a la generación de olores, siempre según el Documento Ambiental, debe tenerse en cuenta la emisión de dióxido de azufre originado en la combustión de los motores de la maquinaria empleada, pero se trata de una afección puntual.

En cuanto a la generación de ruido y vibraciones, durante la fase de obra el empleo de maquinaria y los desvíos de tráfico dará lugar a un incremento de la presión sonora. El Documento Ambiental contempla medidas correctoras para ello y es otro de los parámetros de control y seguimiento recogidos en el PVA.

Durante la fase de explotación no se producirán vertidos dadas las características del proyecto, aunque no se puede descartar algún vertido accidental en la subestación de tracción (edificio cerrado con suelo impermeabilizado), que tendrá un volumen mínimo.

La afección más importante estará provocada por la generación de ruidos y vibraciones por la circulación del tranvía, siendo éste es uno de los aspectos ambientales más relevantes a tener en cuenta en proyectos de esta naturaleza. El Documento Ambiental contiene un estudio específico de ruido y vibraciones en su anexo I; este anexo señala que el proyecto plantea las siguientes medidas para contrarrestar esta incidencia ambiental:

- El carril proyectado está dotado de un tratamiento antidesgaste.
- Para atenuar las vibraciones se ha incorporado al recorrido un sistema antivibratorio que proporciona una amortiguación de 15 dB, incorporando además un sistema de losa flotante que

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	11/20





amortigua hasta 20 dB. Para la construcción de la losa flotante se contempla la inserción de un colchón de espuma de poliuretano, tipo “Sylomer” o similar, entre el hormigón de recubrimiento de fondo y el hormigón de apoyo.

La plataforma de las vías se ubicará por tanto sobre una losa flotante con manta aislante (ver figura 2).

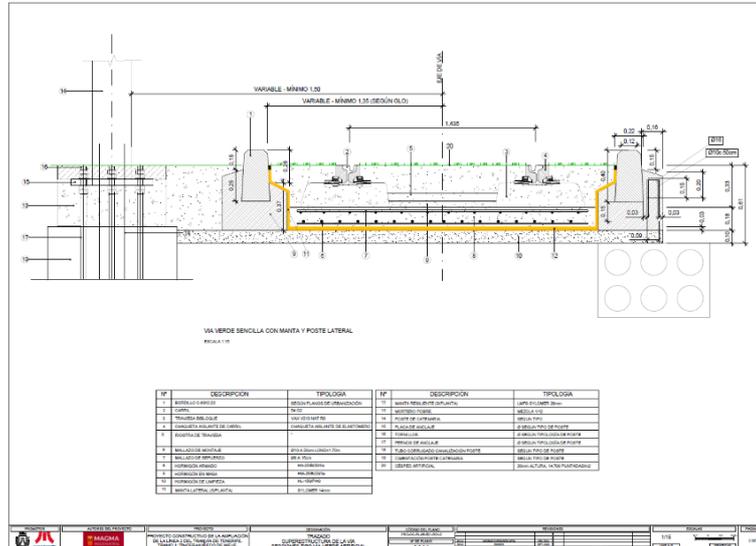


Figura 2. Sección tipo-vía verde artificial. Fuente: Proyecto constructivo.

f) Riesgo de accidentes graves y/o catástrofes relevantes para el proyecto, incluidos los provocados por el cambio climático, de conformidad con los conocimientos científicos y los riesgos para la salud humana (contaminación del agua, del aire o la contaminación electromagnética).

El Documento Ambiental realiza un análisis de las amenazas naturales (riesgo sísmico, riesgo volcánico, inundaciones fluviales, deslizamientos y movimientos de tierra e incendios forestales) que pueden tener incidencia en el proyecto, llegando a la conclusión que ninguno de ellos condiciona en modo alguno o afecta de forma relevante al trazado de la ampliación de la línea 2. No obstante, el proyecto deberá tener en cuenta las observaciones recogidas en el informe de la Consejería Insular con competencia en carreteras respecto a la elaboración de un estudio detallado sobre los efectos que las obras previstas (muros de contención) pueden tener sobre la estabilidad del talud del ramal de enlace en la TF-2.

En cuanto a los riesgos tecnológicos, el Documento Ambiental señala que durante la fase de explotación pueden presentarse situaciones de peligro derivadas del incendio de la catenaria, de la subestación transformadora o del propio tranvía. No obstante, considera que el riesgo es muy bajo debido a las medidas de seguridad con las que dispone esta infraestructura.

Respecto al cambio climático, apoyándose en las proyecciones climáticas realizada por el Grupo de Observación de la Tierra (GOTA) de la Universidad de La Laguna, concluye que los cuatro parámetros analizados (temperatura, precipitación, viento y radiación solar) registran alteraciones significativas, especialmente en lo referente a la variación de la temperatura y radiación solar recibida en el ámbito de estudio. Sin embargo, no prevé que estas variables tengan incidencia negativa en el proyecto.

Respecto al riesgo hidrológico concluye que no se encuentra en las ARPSIs (Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación fluvial de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife) identificadas en los Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife y en el PEINCA (Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por Riesgo de Inundaciones en la Comunidad Autónoma de Canarias).

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	12/20	



g) Riesgos para la salud humana.

Con respecto a los riesgos para la salud humana, uno de los aspectos fundamentales a tener en cuenta es la generación de campos electromagnéticos.

Al respecto, el Documento Ambiental incorpora un análisis específico de esta problemática en su anexo II "Estudio y medidas de campos electromagnéticos de baja frecuencia en trazado de ampliación de la Línea 2 del Metropolitano de Tenerife. Tramo 1: Tíncer-Mañeco de Nieve", realizando un estudio comparativo entre los campos electromagnéticos de baja frecuencia registrados en los algunos puntos del trazado (puntos 1, 2, 3 y 8) en fase preoperacional y los valores calculados para esos puntos mediante simulación durante la fase operativa, con dos escenarios distintos (de día, con tensión en la catenaria y de noche, sin tensión en la catenaria).

La conclusión principal es que los **niveles detectados de campos electromagnéticos de baja frecuencia están por debajo de los límites de las normativas aplicables en todas las zonas según los valores permitidos para exposición de público en general por Real Decreto 1066/2001 y para la de los trabajadores según la Directiva 2013/35/UE**.

Otra cuestión relevante a tener en cuenta en relación con la potencial afección del proyecto sobre la salud humana es la generación de ruidos y vibraciones durante la fase de ejecución y la fase de explotación. El Documento Ambiental contiene un estudio específico de ruidos y vibraciones en su anexo I, entre cuyas conclusiones hay que destacar:

- Una vez efectuadas diversas mediciones a lo largo del recorrido de la futura ampliación, el ambiente sonoro actual (en fase preoperacional, esto es, ante de la ejecución del proyecto) está muy condicionado por el tráfico. De hecho, el estudio viene a indicar lo siguiente: *"Como se puede observar en los planos de isófonas y se ha corroborado mediante las mediciones in situ, la calle Terreros y la Avenida Los Majuelos soportar en la actualidad niveles sonoros globales entre 65-70 dB(A) en período diurno y vespertino y de entre 55-60 dB(A) en período nocturno, cuando los Objetivos de Calidad Acústica para zonas con predominio de uso residencial (el establecido para todo el área de estudio) son, respectivamente, 65 y 55 dB(A)".*

Más tarde añade: *"...en la práctica, todos los edificios situados en las inmediaciones de las principales vías de tráfico de la zona de estudio soportan niveles sonoros por encima de los límites establecidos".*

- En fase de construcción no se incrementará de forma significativa los niveles equivalentes en las calles afectadas, si bien el ruido de construcción, al no tener carácter estacionario, podría generar niveles máximos puntuales por encima del ruido de fondo actual (que es elevado), los cuales se consideran poco significativos.
- El funcionamiento de la nueva infraestructura (fase de explotación) no incrementará significativamente los niveles de presión sonora o de percepción vibratoria en el entorno. Sin considerar las medidas correctoras contempladas en el propio proyecto, *"...se valora la posible afección sobre los usos existentes como COMPATIBLE"*.
- Por último, **el estudio señala que, tomando como referencia los resultados de las modelizaciones realizadas (tanto en fase de obras como en fase de explotación), no es necesaria la adopción de medidas correctoras específicas en cuanto a la contaminación por ruido y vibraciones**, pese a lo cual en el proyecto se adopta la solución técnica descrita en este informe (sistema antivibratorio y losa flotante) para reducir su incidencia ambiental.

3.2. Ubicación del proyecto: Sensibilidad ambiental de las áreas geográficas que pueden verse afectadas por el proyecto

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	13/20





El ámbito territorial de implantación del proyecto corresponde con las medianías de la vertiente suroeste del término municipal de Santa Cruz de Tenerife, tal y como se aprecia en la siguiente figura.

a) Uso presente y aprobado del suelo

Según el Documento Ambiental, el ámbito territorial de implantación de la ampliación de la línea 2 del tranvía corresponde en su integridad con suelo urbano.

En cuanto a los usos presentes, en el tramo de ampliación se identifican los siguientes:

- El uso residencial, en la intersección entre las calles Las Loas y El Terrero, así como al final de esta calle y su intersección con la avenida de Los Majuelos. Se trata, por lo general, de bloques de viviendas de tres plantas de altura.
- El uso comercial, de poca entidad, representado por algunos locales destinados a la hostelería o a la venta de alimentos u otro tipo de productos.
- El uso docente, por la presencia del Instituto de Enseñanza Secundaria (IES) Las Veredillas en la calle Las Loas y el arranque de la calle El Terrero, que presta docencia a más de 800 alumnos.
- El uso deportivo, por la presencia del campo municipal de fútbol de Tíncer junto a la parada del tranvía homónima y la proximidad al Centro Insular de Atletismo de Tenerife.
- Además, en torno al área de estudio se localizan dos plazas/zonas verdes; una, de pequeñas dimensiones, en la intersección entre la calle El Terrero y la avenida de Los Majuelos, y otra junto a la parada final en esta avenida. También, en parte del futuro trazado del tranvía a lo largo de la calle El Terrero se dispone una franja de terreno sin edificar.

b) La abundancia relativa, la disponibilidad, la calidad y la capacidad regenerativa de los recursos naturales de la zona y su subsuelo (incluidos el suelo, la tierra, el agua y la biodiversidad)

Los terrenos destinados a la implantación de la infraestructura tranviaria se encuentran en un área sin presencia de elementos de interés ambiental como señala el Documento Ambiental.

No hay geoformas de interés ni se constata la presencia de suelo con potencial agrológico. Además, a partir de la consulta de la cartografía de hábitats de interés comunitario, actualizada a 2016, disponible en el Visor de GRAFCAN, se confirma que la actuación no afecta a ninguno de estos hábitats por desarrollarse en terrenos transformados y/o edificados.

También se ha consultado el Banco de Datos de Biodiversidad (BIOTA) a los efectos de detectar la potencial presencia de especies tanto de flora como de fauna sometidas a régimen de protección, confirmando su inexistencia. El Documento Ambiental informa de la presencia de especies incluidas en la Orden de 20 de febrero de 1991 de protección de la flora vascular silvestre de Canarias, es el caso de ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*), dragos (*Dracaena draco*) y magarzas (*Argyranthemum frutescens*), pero tienen carácter ornamental o en el caso de las magarzas aparecen asociadas a formaciones vegetales sin ningún interés desde el punto de vista de la conservación.

En cuanto a los recursos hídricos, el proyecto no afecta a ningún cauce ni se detecta que pueda repercutir de forma negativa en la calidad de las aguas subterráneas.

En consecuencia, no se detecta que la actuación comprometa la abundancia, disponibilidad, calidad y capacidad regenerativa de los recursos naturales del ámbito analizado.

c) La capacidad de absorción del medio natural (con especial atención a las áreas siguientes: humedales y zonas ribereñas, zonas costeras y medio marino, áreas de montaña y bosque, reservas naturales y parques, etc.)

La actuación no se desarrolla en terrenos sometidos a régimen de protección por su inclusión en espacios integrantes de la Red Canaria de ENP y de la Red Natura 2000 o en cualquier otra figura con una finalidad análoga.

En cuanto a la presencia de elementos que conforman la red hidrográfica insular, el Documento Ambiental señala que a través del ámbito de estudio discurre el Barranco del Muerto, pero no hay riesgo de

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	14/20





interferencia en el drenaje territorial dado que en el tramo de posible afección no hay cauce natural reconocible y éste se prolonga a lo largo de un tubo-arco de acero galvanizado de 3 metros de diámetro.

En cuanto a la afección de masas de aguas subterráneas, la actuación se localiza en terrenos que el Plan Hidrológico Insular hace corresponder con la masa de agua ES70TF001 – Masa Compleja de Medianías y Costa N-NE, que tiene mal estado cuantitativo y un buen estado químico. El Documento Ambiental señala que las actuaciones que se pretenden llevar a cabo no generarán afección sobre el acuífero.

3.3 Características del potencial impacto.

El Documento Ambiental analizado evalúa los impactos generados en la fase de ejecución y de explotación del proyecto con carácter previo al establecimiento de medidas ambientales, cuyos resultados se plasman en la siguiente tabla:

VARIABLE	FASE DE EJECUCIÓN	FASE DE EXPLOTACIÓN
MEDIO NATURAL		
Clima	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO
Calidad del aire	MODERADO	COMPATIBLE POSITIVO
Hidrología/hidrogeología	COMPATIBLE	COMPATIBLE/NULO
Geología	COMPATIBLE	NULO
Geomorfología	COMPATIBLE	NULO
Edafología y capacidad agrológica	COMPATIBLE	NULO
Flora y vegetación	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO
Fauna	COMPATIBLE	COMPATIBLE
Paisaje	MODERADO	NOTABLE POSITIVO
ENP, Red Natura 2000 y Reserva de la Biosfera	NULO	NULO
MEDIO SOCIOECONÓMICO		
Alteración de los usos preexistentes	MODERADO	COMPATIBLE POSITIVO
Intersección de infraestructuras preexistentes	SEVERO	NULO
Empleo y economía local	COMPATIBLE POSITIVO	NOTABLE POSITIVO
Patrimonio histórico	NULO	NULO
Bienestar social y salud humana	COMPATIBLE	COMPATIBLE
Cambio climático	COMPATIBLE	NOTABLE COMPATIBLE

Tabla 1. Valoración de los impactos sin la aplicación de medidas ambientales. Fuente: Documento Ambiental.

Como se observa, durante el período de ejecución de las obras el Documento Ambiental identifica un impacto “Moderado” sobre la calidad del aire, el paisaje y la alteración de los usos preexistentes, calificando de “Severo” el impacto sobre la intersección de infraestructuras existentes. Respecto a las restantes variables analizadas, la afección se considera “Compatible”, “Compatible Positivo” o “Nulo”. En la fase de explotación no se identifican impactos moderados ni severos.

Para atenuar, corregir o neutralizar los impactos detectados, el Documento Ambiental plantea medidas ambientales específicas, que se añaden a las incluidas en el proyecto. Estas medidas ambientales tienen relación con:

- La delimitación del área de obras.
- Las actuaciones sobre la vegetación, incluyendo la erradicación de las especies exóticas y el adecuado trasplante y tratamiento de las especies protegidas (magarzas, dragos y palmeras canarias), contando para ello con las autorizaciones requeridas.

En el caso de estas medidas concretas es necesario adaptar su alcance y contenido, teniendo en cuenta las observaciones recogidas en el informe de la Consejería con competencias en carreteras del Cabildo Insular de Tenerife respecto al tratamiento paisajístico de la red viaria insular.

- El traslado a vertedero autorizado de los residuos.
- Actuaciones enfocadas en la reducción de la generación de polvo durante la fase de obras y a controlar las emisiones de gases, partículas y ruidos.

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	15/20	



- El adecuado tratamiento de los residuos, mediante la disposición de contenedores de recogida selectiva o la contratación de gestor para los residuos peligrosos que se generen, y de minimización de vertidos.
- El mantenimiento de las zonas de acceso a los tajos de obra.
- Medidas de integración paisajística.
- La formación del personal en obra, con el objeto de mejorar la gestión ambiental durante esta fase del proyecto, por ejemplo, respecto a la gestión de residuos peligrosos o la protección de los ejemplares vegetales que van a conservarse e indicación de su manejo y trasplante.
- La elaboración y ejecución de un Plan de Comunicación y de desvíos, para facilitar la presentación y adecuada respuesta a los ciudadanos en relación con las quejas por molestias o afecciones durante la ejecución del proyecto y para planificar de forma eficiente las rutas alternativas de tráfico y desvíos asociados durante la ejecución de las obras. Respecto al Plan de Desvíos se recomienda tener en cuenta las conclusiones del estudio propuesto por la Consejería del Cabildo con competencias en carreteras respecto a la elaboración de un estudio detallado de las colas de espera que puedan generarse como resultado de la gestión del tráfico en la intersección semaforizada entre la calle El Cedro y la calle El Terrero.
- El acondicionamiento final del ámbito.
- Medidas en fase operativa incluidas en el proyecto respecto a la reducción de la generación de ruidos y vibraciones por el paso del tranvía, control de las emisiones lumínicas, reducción del consumo eléctrico, control de la contaminación electromagnética o consumo de agua

Según el Documento Ambiental con la aplicación de las medidas ambientales, la incidencia ambiental del proyecto se reduce lo suficiente como para neutralizar casi por completo los impactos negativos, excepto en el caso de la variable “paisaje” que merece una calificación de “Moderado” durante la fase de ejecución de la actuación (ver tabla 2).

VARIABLE	FASE DE EJECUCIÓN	FASE DE EXPLOTACIÓN
MEDIO NATURAL		
Clima	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO
Calidad del aire	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO
Hidrología/hidrogeología	COMPATIBLE	COMPATIBLE/NULO
Geología	COMPATIBLE	NULO
Geomorfología	COMPATIBLE	NULO
Edafología y capacidad agrológica	COMPATIBLE	NULO
Flora y vegetación	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO
Fauna	COMPATIBLE	COMPATIBLE
Paisaje	MÓDERADO	NOTABLE POSITIVO
ENP, Red Natura 2000 y Reserva de la Biosfera	NULO	NULO
MEDIO SOCIOECONÓMICO		
Alteración de los usos preexistentes	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO
Intersección de infraestructuras preexistentes	COMPATIBLE	NULO
Empleo y economía local	COMPATIBLE POSITIVO	NOTABLE POSITIVO
Patrimonio histórico	NULO	NULO
Bienestar social y salud humana	COMPATIBLE	COMPATIBLE
Cambio climático	COMPATIBLE	NOTABLE COMPATIBLE

Tabla 2. Valoración de los impactos con la aplicación de medidas ambientales. Fuente: Documento Ambiental.

En conjunto, el Documento Ambiental valora que el proyecto no tiene impactos significativos sobre el medio ambiente, valorándose el potencial impacto total como “Compatible”.

Propone también un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), diferenciando entre la fase de obras y la fase de operativa, y definiendo para ello los parámetros de control y seguimiento adecuados que de forma resumida responden a los siguientes objetivos:

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	16/20	



- Evitar la afección a terrenos situados fuera del ámbito de actuación del proyecto.
- Minimizar el deterioro del bienestar social.
- Adecuada gestión del volumen de restos vegetales generados, así como garantizar el trasplante de especies y la eliminación de especies invasoras.
- Adecuada gestión del volumen de residuos generados.
- Mantenimiento del buen estado de los accesos a los tajos de obra (ausencia de polvo, gravas, grietas en el asfalto, etc.) así como evitar la afección a la fluidez del tráfico urbano anexo.
- Integración paisajística y ambiental.
- Protección del patrimonio cultural.
- Desarrollo correcto de la obra.
- Mantenimiento de las instalaciones en adecuadas condiciones de higiene y estética.
- Control del estado de conservación y mantenimiento de las infraestructuras y zonas verdes.

Entre los parámetros de control se incluyen el seguimiento de las emisiones de polvo, gases y ruido durante la fase de ejecución de las obras y el seguimiento de la contaminación electromagnética y de los ruidos y vibraciones en fase operativa tal como apunta el informe emitido por la Dirección General de Salud Pública.

Tanto las medidas ambientales propuestas como el coste económico derivado de la implantación del Programa de Vigilancia Ambiental están valorados económicamente en el Documento Ambiental, por un importe total de 212.750,00€. Sin embargo, no aparecen reflejados en su integridad en el presupuesto del proyecto, que asigna a las medidas ambientales un importe inferior (59.967,94€), al no considerar, entre otros ítems, los gastos vinculados con el PVA.

4. CONDICIONANTES AMBIENTALES

Como resultado del trámite de consulta, así como de la valoración de los impactos realizada mediante el análisis técnico del expediente, se considera oportuno introducir algunos condicionantes ambientales al presente proyecto. Estos condicionantes son los siguientes:

1. En relación con las **medidas de integración paisajística** y el tratamiento de la zona verde localizada entre la calle El Terrero y la vía de competencia insular TF-2:

- Se estará a lo dispuesto en el informe del Servicio Técnico de Carreteras del Cabildo, en especial en relación con los criterios de plantación para lo cual se propone la consulta de los documentos de referencia empleados por el Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje “*Directrices para la mejora ambiental y paisajística de la Red Insular de Carreteras de Tenerife*” y “*Criterios técnicos de integración paisajística para los proyectos de rehabilitación ambiental de las carreteras competencia del Cabildo Insular de Tenerife*”, aprobado por acuerdo de Consejo Insular de 13 de abril de 2012.

Dichos documentos se encuentran en la web Tenerife.es, pudiéndose acceder a través de los siguientes enlaces:

- <https://www.tenerife.es/portalcabtfe/es/component/content/article/185temas/paisaje/11940-directrices-para-la-mejora-ambiental-y-paisajistica-de-la-red-insular-de-carreteras-de-tenerife?Itemid=589>.
- <https://www.tenerife.es/portalcabtfe/es/temas/carreteras/acciones-para-la-mejora-ambiental-y-paisajistica-de-las-carreteras/criterios-tecnicos-de-integracion-paisajistica-para-los-proyectos-de-rehabilitacion-ambiental-de-las-carreteras/185-paisaje/629-criterios-tecnicos-de-integracion-paisajistica-para-los-proyectos-de-rehabilitacion-ambiental-de-las-carreteras>

2. En relación con la **vulnerabilidad frente a accidentes graves**:

- El proyecto deberá tener en cuenta las observaciones recogidas en el informe de la Consejería Insular con competencia en carreteras del Cabildo Insular de Tenerife respecto a la elaboración de un estudio detallado sobre los efectos que las obras previstas (muros de contención) pueden tener sobre la estabilidad del talud del ramal de enlace en la TF-2.

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	17/20





A tal efecto, el promotor elaborará el correspondiente estudio para su remisión al órgano sustantivo (que en este caso es el mismo) y posterior envío al Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje del Cabildo Insular de Tenerife, para su valoración y conformidad.

3. En relación con el **bienestar social y el contenido del Plan de Desvíos de la circulación** propuesto por el promotor en fase de obras:

- Se recomienda tener en cuenta las conclusiones del estudio propuesto por la Consejería del Cabildo con competencias en carreteras respecto a la elaboración de un estudio detallado de las colas de espera que puedan generarse como resultado de la gestión del tráfico en la intersección semaforizada entre la calle El Cedro y la calle El Terrero durante la fase de ejecución del proyecto.

A tal efecto, el promotor elaborará el correspondiente estudio para su remisión al órgano sustantivo (que en este caso es el mismo) y posterior envío al Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje del Cabildo Insular de Tenerife de cara a su valoración.

4. En relación con cuestiones que atañen a la **salud pública**:

- Siguiendo las indicaciones del informe emitido por la Dirección General de Salud Pública en relación con el proyecto, dado que en el presupuesto del proyecto se contempla el vertido de arena de sílice (partida presupuestaria C04.05 césped de vía verde), el promotor deberá elaborar documentación técnica en la que justifique y aclare el empleo de este material, así como las medidas a adoptar para asegurar un entorno laboral seguro.

El promotor (a su vez órgano sustantivo) deberá remitir esta documentación a esa Dirección General para su valoración.

5. En relación con el **presupuesto asignado a las medidas ambientales**:

- Debe resolverse la discrepancia detectada entre el Documento Ambiental y el presupuesto del proyecto (Documento nº4: presupuesto del Proyecto Constructivo de la ampliación de la Línea 2 de tranvía de Tenerife. Tramo 1: Tíncer-Mañeco de Nieve”), asumiendo la estimación económica contenida en el Documento Ambiental, que asciende a 212.750€, por incluir las partidas destinadas a la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental que permitirá, entre otras actuaciones, la realización de campañas de toma de datos de polvo, gases, ruido y vibraciones y campos electromagnéticos cuando corresponda (en fase de obra y/o en fase operativa del proyecto).

5. CONCLUSIÓN TÉCNICA

Por todo lo expuesto, revisado el Documento Ambiental, los informes recibidos en el trámite de consulta y tras el posterior análisis técnico del expediente, se estima que el “*Proyecto constructivo de la ampliación de la Línea 2 de tranvía de Tenerife. Tramo: Tíncer-Mañeco de Nieve*” en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife, **no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, por lo que no deberá someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria**, siempre y cuando se cumplan las medidas ambientales previstas en el Documento Ambiental, el Programa de Vigilancia Ambiental y los condicionantes establecidos en el apartado 4 del presente acuerdo.

6. CONSIDERACIONES JURÍDICAS

La disposición adicional primera, apartado 1, de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias establece que la evaluación de impacto ambiental de proyectos se realizará de conformidad con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental. El

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	18/20





procedimiento de evaluación ambiental simplificada se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de dicha Ley, cuyo artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

Por su parte, la disposición adicional primera, apartado 4, de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias determina que el órgano ambiental será el que designe la Administración competente para autorizar o aprobar el proyecto. Al respecto de lo señalado 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”. En este supuesto recordamos que estamos ante un proyecto en el que el órgano sustantivo y promotor coinciden en Metropolitano de Tenerife, S.A. (Consejería Insular de Movilidad, Cabildo Insular de Tenerife), con lo cual la CEAT es indudablemente el órgano ambiental competente para efectuar la evaluación correspondiente.

Por lo que respecta al aspecto procedimental, tal y como ya se ha apuntado, nos encontramos en el desarrollo de un procedimiento de evaluación ambiental simplificada. Así y en cuanto al cumplimiento de las exigencias previstas en los artículos 45 y siguientes de la Ley de Evaluación Ambiental, referidos a la evaluación de impacto ambiental simplificada, se pone de manifiesto la observancia de los trámites previstos para la misma. De esta forma, tal y como se ha apuntado y recogido en este informe, se ha procedido a dar audiencia a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas poniendo a su disposición el documento ambiental del proyecto. El contenido de dichos pronunciamientos se ha tenido en cuenta en el informe técnico y se recogerá en propuesta que se eleve a la consideración de la CEAT. Además, y a los efectos de que el documento pudiera llegar a interesados desconocidos o de difícil identificación se remitió para su publicación en el BOP y en el Tablón de anuncios de los Ayuntamientos de San Cristóbal de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife. Así pues y por todo lo expuesto, desde esta Unidad Orgánica, se manifiesta conformidad a la necesaria adopción por la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife del pertinente acuerdo en el que se formule informe de impacto ambiental para el proyecto que nos ocupa.

En dicho acuerdo y de conformidad con el artículo 47 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, habría de determinarse que, en su caso, a la vista del informe técnico, el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, por lo que no deberá someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, siempre y cuando se cumplan las medidas ambientales previstas en el Documento Ambiental, el Programa de Vigilancia Ambiental y los condicionantes establecidos en el citado informe técnico.

En cualquier caso, el Acuerdo que se adopte se hará público a través del Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife y de la página web del Cabildo de Tenerife. De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto. Además de lo anterior se apunta que, de acuerdo con el artículo 47.4 de la LEA, el informe de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el “Boletín Oficial del Estado” o diario oficial correspondiente, no se hubiera procedido a la autorización del proyecto en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación, salvo

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	19/20





que se acuerde la prórroga de la vigencia del informe de impacto ambiental en los términos previstos en los siguientes apartados de la Ley.

Finalmente, habrá de tenerse en cuenta que, a los efectos del seguimiento ambiental del proyecto, a tenor de las Directrices de Seguimiento Ambiental de la CEAT, acordadas en pasado 5 de abril de 2024, habrá de remitirse a la CEAT comunicación sobre la fecha de autorización y comienzo de las obras del proyecto evaluado. En este sentido, se recuerda que de conformidad con el artículo 52.5 de la LEA, “el órgano ambiental podrá realizar comprobaciones y recabar información, para verificar el cumplimiento del condicionado de la declaración de impacto ambiental o del informe de impacto ambiental, así como evaluar el grado de implementación, los resultados, la eficacia y la eficiencia de las evaluaciones de impacto ambiental realizadas, permitir una mejora continua del método basada en la retroalimentación y elaborar estadísticas”.

Así pues, por todo lo expuesto, la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife acuerda por cuatro votos de sus vocales a favor y uno en contra:

1. Emitir informe de impacto ambiental del “Proyecto constructivo de la ampliación de la Línea 2 de tranvía de Tenerife. Tramo: Tíncer-Muñeco de Nieve” en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife, considerando que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, por lo que no deberá someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, siempre y cuando se cumplan las medidas ambientales previstas en el Documento Ambiental, el Programa de Vigilancia Ambiental y los condicionantes establecidos en el apartado 4 del presente informe

2. Publicar el acuerdo que se adopte en el Boletín Oficial de la Provincia y en sede electrónica, al tiempo que se notifica a METROPOLITANO DE TENERIFE SA

[Documento firmado electrónicamente]

La Secretaria de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife,

M. Noemí Martín González

Código Seguro De Verificación	h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw	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	31/03/2025 14:49:47
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/h_5qm24UCQH2Ed-e_kB5Sw		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	20/20

