



La Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, en sesión extraordinaria y urgente celebrada el 21 de noviembre de 2022, acordó como punto único, el siguiente:

**Acuerdo de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife acerca del cumplimiento del Condicionante 1º de la declaración de impacto ambiental del Centro Insular del Motor emitida por la COTMAC el 30 de marzo de 2011 (BOC 30 de septiembre de 2011), y cuyo proyecto “CENTRO INSULAR DE MOTOR Y DE SU ACCESO NORTE” se aprobó definitivamente por Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular el 8 de septiembre de 2014, en varios proyectos modificados.**

La Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, a los efectos de adoptar el presente acuerdo, ha tenido en consideración los siguientes elementos:

#### **1.- PETICIÓN DEL ÓRGANO SUSTANTIVO**

El Consejero Insular del Área de Carreteras, Movilidad, Innovación y Cultura, mediante oficio de fecha 14 de octubre de 2022, remite los cuatros Proyectos Modificados relacionados a continuación y **solicita** a esta Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife que **emita un informe relativo al cumplimiento del Condicionante 1º de la Declaración de Impacto Ambiental** del proyecto denominado Complejo Insular del Motor, teniendo en cuenta que no realizan modificaciones sustanciales en el proyecto.

- Proyecto modificado de la fase II del acceso norte al Complejo Deportivo Centro Insular del Motor.
- Proyecto de adaptación del Parque Internacional del Motor de Tenerife al Plan de Defensa frente a Avenidas (PDA).
- Proyecto de explanaciones e instalaciones para graderíos desmontables para el Parque Internacional del Motor de Tenerife
- Proyecto modificado de la pista de velocidad en el Parque Internacional del Motor de Tenerife.

En cada uno de los cuatros proyectos remitidos que han sido elaborados por GESTUR CANARIAS, S.A, consta de un Anexo en el que se incluye el documento denominado “Informe Ambiental del Proyecto Modificado (julio 2022) del Centro Insular del Motor de Tenerife” (en adelante “Informe Ambiental de julio de 2022”), redactado por Bejeque: Medio Ambiente y Diseño S.L.L.

Además de la documentación técnica descrita anteriormente, se adjunta con la solicitud lo siguiente:

- Un plan de ejecución y coordinación de las obras del Centro Insular del Motor de Tenerife, elaborado por el Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje, con la finalidad de definir de forma conjunta y global la concepción de las obras relativas a este Circuito del Motor, especificándose en el mismo la actualización producida en el proyecto y la temporalización de las obras.
- El documento denominado “Anexo. Condición especial de ejecución de carácter ambiental” relativo a la ejecución de los movimientos de tierra.
- El informe jurídico de 13 de septiembre de 2022 elaborado por GESTUR CANARIAS, S.A. que después de analizar la normativa aplicable, lo indicado en las Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 4 de abril de 2013 y de 13 de marzo de 2017 así como el Informe de la Abogacía del Estado de la Secretaria de estado de Medio Ambiente de 6 de junio de 2013, concluye que la citada DIA-2011 no incurre en el supuesto de pérdida de vigencia previsto en el

Código Seguro De Verificación	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	1/16





apartado tercero de la Disposición Transitoria Primera de la Ley 21/2013, puesto que, conforme a sus antecedentes, las obras del Centro Insular del Motor se iniciaron en el año 2016, con la firma del Acta de comprobación del replanteo, estando además, dentro del plazo establecido en el condicionado 14 de su resolución.

A este respecto, debe indicarse que en el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC), adoptado en la sesión celebrada el 30 de marzo de 2011 y publicado en BOC el 30 de septiembre de 2011, se aprueba la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto denominado "Complejo Deportivo del Centro Insular del Motor", y se establece un Apéndice de Condicionantes (14), señalándose en el Condicionante 1º que:

*"La presente declaración de impacto ecológico se emite, exclusivamente, para las obras y actuaciones recogidas en los proyectos referenciados y evaluados en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (Es.I.A.). Cualquier modificación del Proyecto ahora sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental deberá de remitirse a la COTMAC (Dirección General de Protección de la Naturaleza), la cual emitirá un informe sobre si la modificación puede entenderse como una mejora ambiental o si deviene del cumplimiento del condicionado de la presente D.I.A., haciendo constar, en su caso, si la modificación comportaría el sometimiento a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto, en la categoría que corresponda, según lo dispuesto en la legislación vigente".*

## **2.- OBJETO DE LA SOLICITUD**

La pretensión del órgano sustantivo es que por el órgano ambiental se emita "un informe sobre si la modificación puede entenderse como una mejora ambiental o si deviene del cumplimiento del condicionado de la presente D.I.A., haciendo constar, en su caso, si la modificación comportaría el sometimiento a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto, en la categoría que corresponda, según lo dispuesto en la legislación vigente".

A estos efectos, en el informe técnico de la Oficina Técnica de Apoyo a la CEAT de 9 de noviembre de 2022 se señala que "Una cuestión relevante es determinar si las modificaciones planteadas comportan el sometimiento a un nuevo procedimiento de evaluación", y para ello habrá de estarse a la regulación contenida en la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, dado que la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención de Impacto Ecológico, vigente en la fecha de emisión de la DIA 2011, se derogó por la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales.

En el contexto normativo actual, debe tenerse en cuenta la previsión contenida en la Ley 21/2013 sobre qué proyectos debe someterse al procedimiento ambiental, y en la citada ley se dispone:

1º En el Anexo II de la Ley 21/2013 relativo a "Proyectos sometidos a la **evaluación ambiental simplificada** regulada en el título II, capítulo II, sección 2.ª", concretamente el Grupo 9.a) "Otros Proyectos": a) Pistas permanentes de carreras y de pruebas para vehículos motorizados

2º En el artículo 7.2. c) de la Ley 21/2013 dispone que serán objeto de una **evaluación de impacto ambiental simplificada**:...c) Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Se entenderá que esta modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga:

1.º Un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.

2.º Un incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>			
<b>Normativa</b>	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	<b>Página</b>	2/16	



- 3.º Incremento significativo de la generación de residuos.
- 4.º Un incremento significativo en la utilización de recursos naturales.
- 5.º Una afección a Espacios Protegidos Red Natura 2000.
- 6.º Una afección significativa al patrimonio cultura

De modo que se ha procedido a realizar el análisis técnico de si estos cuatros proyectos presentados pueden tener o no efectos adversos significativos sobre el medio ambiente para determinar si están sometidos o no una procedimiento de evaluación ambiental simplificado. Es este análisis técnico el que se contempla en el apartado siguiente.

### **3.- ANÁLISIS TÉCNICO DE LOS CUATRO PROYECTOS PRESENTADOS POR EL ÓRGANO SUSTANTIVO**

El informe técnico de la Oficina de Apoyo de la CEAT de 9 de noviembre de 2022 indica que se toma como referencia el impacto ambiental del proyecto original, y se realiza: A) Una descripción de los proyectos modificados y de las modificaciones introducidas respecto al proyecto constructivo del Circuito del Motor, B) Una valoración de los proyectos modificación en relación con el condicionado 1º de la declaración de impacto ambiental de 2011, y C) Valoración de sus efectos, del cual se extracta lo siguiente:

#### **A) Descripción de los proyectos modificados y de las modificaciones introducidas respecto al proyecto constructivo del Circuito del Motor.**

A continuación, se describen de manera sucinta las modificaciones introducidas en los proyectos analizados.

#### Proyecto de Adaptación del Parque Internacional del Motor de Tenerife al Plan de Defensa contra Avenidas 2ª revisión (julio 2022).

El proyecto contempla tres encauzamientos de barrancos y otro de una vaguada no inventariada, que son afectados por el futuro desarrollo de las obras. De esta manera se da continuidad a todos los cauces que serán afectados por la ejecución de este proyecto.

Los encauzamientos están dimensionados para el caudal de avenidas de 500 años proporcionado por la Guía Metodológica a tal fin elaborada por el Consejo Insular de Aguas.

Los cauces afectados son:

- Afluente margen izquierda del Barranco de Orchilla. Barranco de Las Ortigas o de Los Llanos (encauzamiento 1).  
El encauzamiento consistirá en un marco de hormigón armado HA-35, de dimensiones interiores 2,90 x 2,70 m, dividido entre tramos, con una longitud total de 598 m.
- Afluente del barranco de la Pared. Barranco de las Vaquillas (encauzamiento 2).  
El encauzamiento consistirá en un marco de hormigón armado HA-35, de dimensiones interiores 2,40 x 2,20 m y una longitud total de 524 m.
- Vaguada no inventariada (ramal encauzamiento 2).  
Este encauzamiento consta de dos tramos diferenciados.  
El primero consiste en un canal excavado en roca de 3,30 m de ancho por 40 m de largo y paredes laterales con talud 1:5. El segundo tramo consiste en un marco de hormigón armado HA-35, de dimensiones exteriores 1,50 x 1,75 m y una longitud de 70 m.
- Afluente por la derecha del Barranco de La Pared. Barranco de las Burras (encauzamiento 3).

<b>Código Seguro De Verificación</b>	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>			
<b>Normativa</b>	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	<b>Página</b>	3/16	



Tendrá un primer tramo consistente en un canal excavado en roca de 3,80 m de ancho con paredes con talud 1:5. En el segundo tramo, la canalización consistirá en un marco de hormigón armado HA-35, de dimensiones exteriores 2,80 m x 2,80 m con una longitud de 247 m. Finalmente, el tercer tramo consiste en un canal excavado en roca de 3,80 m de ancho, con paredes con talud 1:5.

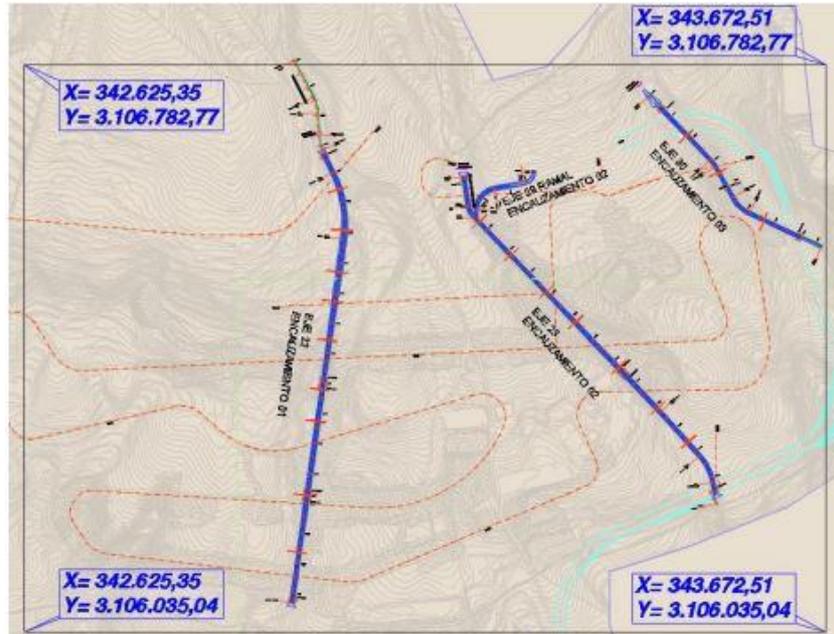


Figura 1. Encauzamientos contemplados en el proyecto de adaptación del Circuito del Motor al PDA.  
Fuente: Informe Ambiental de julio de 2022.



Figura 2. Análisis comparativo en planta de las obras de drenaje superficial previstas en el proyecto original (rojo) y en el modificado (verde)  
Fuente: Informe Ambiental de julio de 2022.

Código Seguro De Verificación	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	4/16





Proyecto de explanaciones e instalaciones para graderíos desmontables para el Parque Internacional del Motor de Tenerife 3ª revisión (julio 2022).

El objetivo de este proyecto es definir, justificar y valorar las diferentes explanadas destinadas al acceso principal del circuito, zona paddock y edificio médico necesarias para el complejo deportivo Circuito del Motor de Tenerife.

El área destinada a paddock ocupa una superficie de 44.746 m<sup>2</sup> y se proyecta en su totalidad con pavimento asfáltico, exceptuando una jardinera central que se aprovecha para absorber la diferencia de cotas entre la plataforma superior e interior en que se divide esta zona.

La zona médica cuenta con 9.000 m<sup>2</sup> de superficie y se proyecta en su totalidad con pavimento asfáltico. El proyecto incluye la red interna de evacuación de aguas residuales, red de abastecimiento y riego, red de telecomunicaciones, así como la obra civil necesaria para dotar al sector de la media y baja tensión y el alumbrado público en previsión del desarrollo de toda la actuación proyectada. El proyecto no contempla la construcción de las edificaciones e instalaciones que se ubicarán en estas zonas, obras que serán objeto de un proyecto posterior.



Figura 3. Actuaciones contempladas en el proyecto modificado de explanaciones e instalaciones para graderíos desmontables.  
Fuente: Informe Ambiental de julio de 2022.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>			
<b>Normativa</b>	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	<b>Página</b>	5/16	

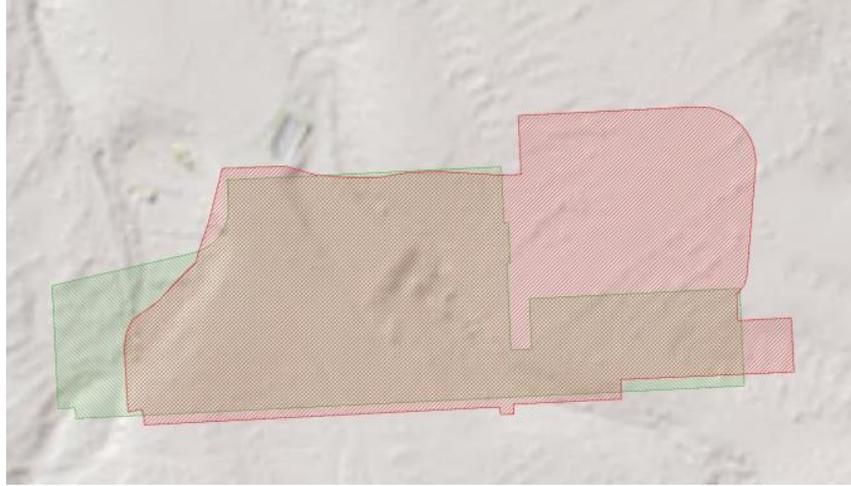


Figura 4. Análisis comparativo de la superficie ocupada en planta entre el proyecto original (rojo) y el modificado (verde).  
Fuente: Informe Ambiental de julio de 2022.

Proyecto modificado nº 2 de la fase 2 del acceso norte al Complejo Deportivo Centro Insular del Motor 4ª revisión (julio 2022).

El proyecto contempla las obras de la segunda fase del acceso norte al Circuito del Motor, cuya primera fase ya está ejecutada. El proyecto modificado se ajusta, según memoria, a las determinaciones gráficas del Proyecto de Actuación Territorial del Circuito del Motor aprobado en 2006.

El acceso norte al circuito se ha diseñado para una velocidad de proyecto de 40 km/h y tiene una longitud aproximada de 2.164 m. Se inicia en la carretera insular TF-647 y finaliza en la entrada principal al circuito. La calzada propuesta es de doble carril de circulación con dimensiones de 3,5 m para cada carril y 1,0 de arcén a ambos lados.

El proyecto incluye la ejecución de dos rotondas que posibiliten futuras conexiones de acceso, así como una vía de servicio que facilita el acceso y salida al aparcamiento del circuito.

En general, se mantienen los criterios de diseño, la velocidad de la vía, el número de carriles y los demás elementos que caracterizan la carretera prevista en el proyecto original. Las modificaciones introducidas se materializan en una ligera modificación de la planta del trazado, desplazándose el eje unos 8 m al Este en algunos puntos y la inclusión de dos rotondas.

Código Seguro De Verificación	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	6/16



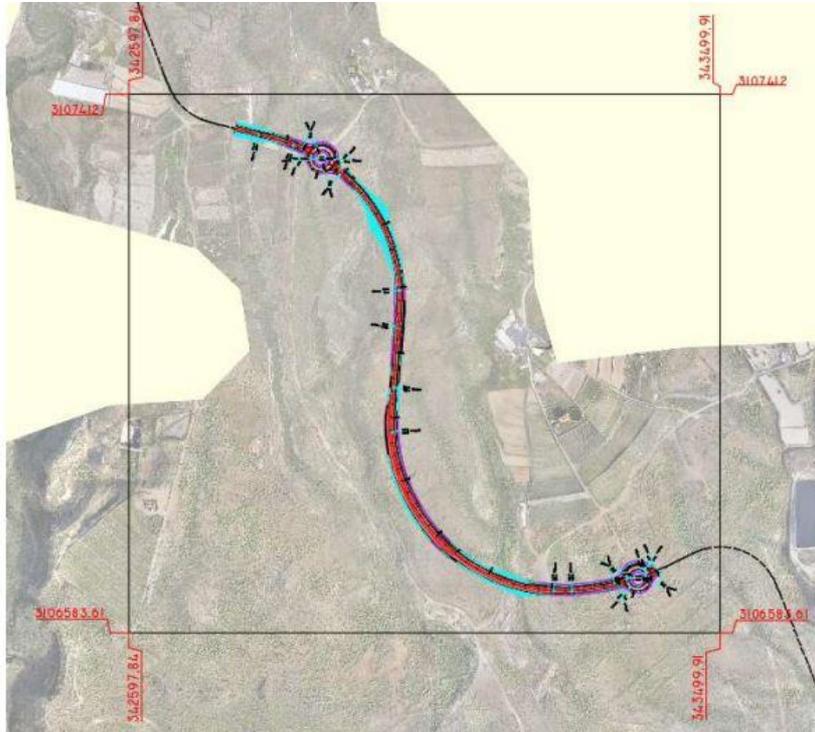


Figura 5. Fase 2 del acceso norte al Centro Insular del Motor

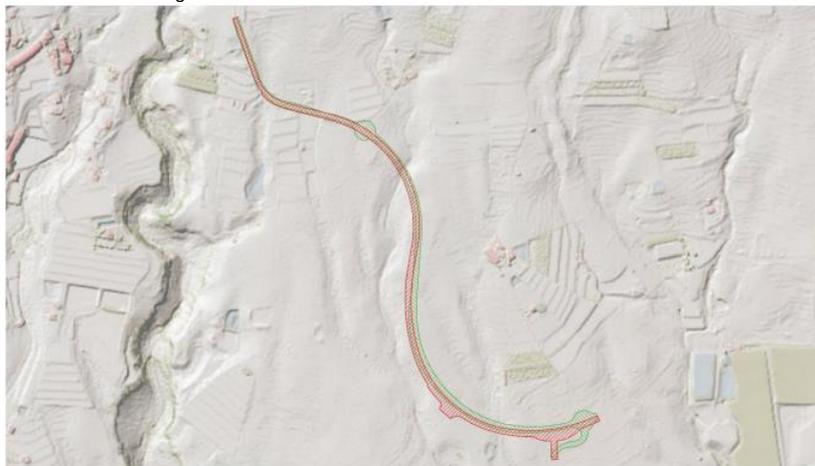


Figura 6. Comparativa del trazado de la fase 2 del acceso norte en planta entre el proyecto original (rojo) y el modificado (verde).  
Fuente: Informe Ambiental de julio de 2022.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>			
<b>Normativa</b>	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	<b>Página</b>	7/16	



Proyecto modificado de la pista de velocidad en el Parque Internacional del Motor de Tenerife 3ª revisión (julio 2022).

La pista de velocidad es una parte del conjunto de actuaciones que comprenden el proyecto del Circuito del Motor de Tenerife.

Con respecto al proyecto original, se actualizan las condiciones de seguridad de la pista a la normativa más actual existente en la materia. Además, con respecto a ese proyecto, por cuestiones de homologación a la normativa actual, se han modificado los radios de curvatura y las pendientes del trazado, se han mejorado las escapatorias, revisando los sistemas de contención y puesto de vigilancia en pista, y se han redefinido las variantes de trazado. También se han definido los bordillos conforme a los requisitos actuales y se ha mejorado el sistema de drenaje de la pista.

El proyecto modificado se ha llevado a cabo sobre la base de normas específicas emitidas cada cierto tiempo por las distintas Federaciones Deportivas como FIA (Federación Internacional de Automovilismo) y RFEDA (Real Federación Española de Automovilismo) para coches y FIM (Federación Internacional de Motociclismo) y RFME (Real Federación de Motociclismo de España) para motos.

La ruta principal de desarrollo tiene una longitud de 4.052 m con una recta principal de 800 metros de largo. Se proyectan una serie de vías de conexión que permiten configurar diferentes circuitos independientes para poder gestionar un uso parcial de la vía y en algunas situaciones incluso el uso de varios circuitos menores de forma independiente. El ancho útil de la pista es de 12 metros, aunque en algunos puntos se incrementa a 15 m.

El proyecto incluye una vía de servicio asfaltada, con un ancho mínimo de 3,5 m, que discurre por el perímetro exterior de la vía como por su interior, y que, entre otras funciones, permite el tránsito de vehículos de emergencia para atender un posible accidente.

El proyecto modificado incluye la red de evacuación de aguas residuales y la red de telecomunicaciones y diferentes servicios.

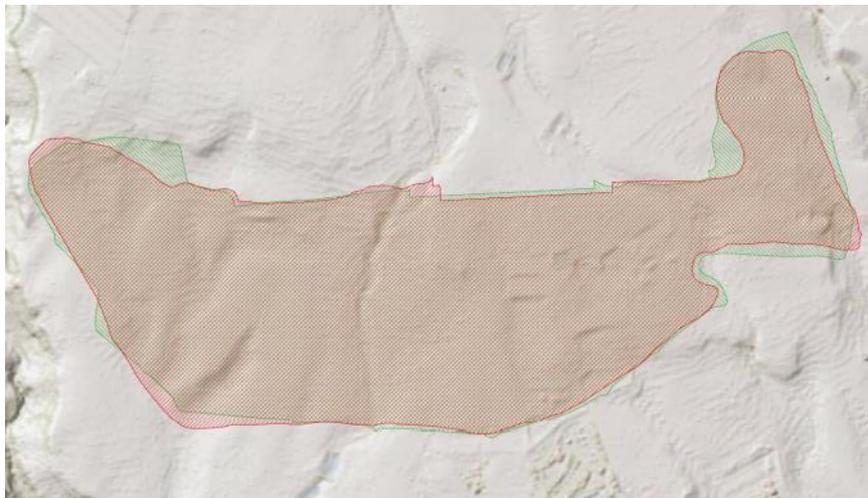


Figura 7. Comparativa de la superficie ocupada por la pista de velocidad entre el proyecto original (rojo) y el modificado (verde).  
Fuente: Informe Ambiental de julio de 2022.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>			
<b>Normativa</b>	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	<b>Página</b>	8/16	



## B) Valoración de los proyectos modificación en relación con el condicionado 1º de la declaración de impacto ambiental de 2011

En relación con el condicionante 1º, objeto de la solicitud de informe, su tenor literal es el que sigue:

*“CONDICIONANTE 1º La presente declaración de impacto ecológico se emite, exclusivamente, para las obras y actuaciones recogidas en los proyectos referenciados y evaluados en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (Es.I.A.). Cualquier modificación del Proyecto ahora sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental deberá de remitirse a la COTMAC (Dirección General de Protección de la Naturaleza), la cual emitirá un informe sobre si la modificación puede entenderse como una mejora ambiental o si deviene del cumplimiento del condicionado de la presente D.I.A., haciendo constar, en su caso, si la modificación comportaría el sometimiento a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto, en la categoría que corresponda, según lo dispuesto en la legislación vigente”.*

En el apartado 9 “Conclusiones” del “Informe Ambiental de julio 2022” se señala expresamente que en relación con el condicionado 1º de la declaración de impacto de 2011 el órgano promotor entiende que los proyectos modificados referidos a la pista de velocidad, a la zona del paddock y a la adaptación al Plan de Defensa frente a Avenidas se entienden como mejoras ambientales.

No se considera objeto del presente informe determinar qué se entiende como “*mejora ambiental*”, término que no está definido en el marco legal que fundamenta el procedimiento de evaluación ambiental. Ciertamente es que, siguiendo el planteamiento defendido por el órgano promotor, los proyectos señalados presentan algunas características que pueden entenderse positivas desde el punto de vista ambiental –entendido este concepto en sentido amplio- respecto al proyecto original. Se resumen de la siguiente manera:

- Proyecto modificado de la pista de velocidad: mejora los niveles de seguridad para los pilotos, público en general y operarios en pista por adecuación a los reglamentos más actualizados de las federaciones de deportes del motor (automovilismo y motociclismo).
- Proyecto modificado de la zona paddock (explanaciones e instalaciones para graderíos desmontables para el Parque Internacional del Motor de Tenerife): disminuye de forma sustancial (-25,8%) la superficie ocupada en relación con el proyecto original, pasando de 63.178,6 m<sup>2</sup> a 46.857,1 m<sup>2</sup>.
- Proyecto modificado de las obras de drenaje por adaptación al Plan de Defensa frente a Avenidas: la modificación asegura una mejor evacuación de las aguas de escorrentía superficial.

A mejor criterio, se considera que estas apreciaciones son correctas, pero bajo nuestro punto de vista los proyectos modificados no tienen por objeto *ex profeso* una mejora ambiental; se trata de **mejoras de carácter funcional**, para una mejor adecuación a normativa o reglamentación sectorial de distinto tipo, especialmente en el caso de los proyectos de la pista de velocidad y de drenaje territorial, que pueden repercutir positivamente, en mayor o menor grado, sobre el medio ambiente.

No obstante, se trata de una cuestión que, una vez analizado en detalle el enunciado del condicionante 1º, no tiene mayor importancia. A mejor juicio, tampoco la tiene si la modificación del proyecto deviene del cumplimiento del condicionado de la declaración de impacto ambiental de 2011.

Realmente lo importante del enunciado del condicionante mencionado es determinar si las modificaciones introducidas sobre el proyecto original, ya evaluado ambientalmente, deben someterse nuevamente al procedimiento de evaluación ambiental, con independencia de que se trate de una mejora ambiental o de que su origen radique en el estricto cumplimiento del condicionado ambiental.

Código Seguro De Verificación	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	9/16





Para ello, considerando que hoy en día el marco legal en esta materia está establecido por la Ley 21/2013, se estará a lo dispuesto en dicha ley sobre los modificados de los proyectos ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, en concreto lo dispuesto en el art. 7.2.c).

A continuación, se analiza si las modificaciones planteadas pueden tener efectos significativos sobre el medio ambiente, recurriendo a los criterios señalados expresamente en el citado art. 7.2.c) y, como se ha comentado, tomando como referencia el impacto del proyecto evaluado ambientalmente en 2011.

### B.1 Incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.

En el documento "Informe Ambiental de julio 2022" se indica que las labores o acciones contempladas en los proyectos modificados que pueden alterar las emisiones a la atmósfera en comparación con el proyecto original se concretan en la fase de ejecución del proyecto, sobre todo durante la realización de los movimientos de tierra. En fase de funcionamiento de este equipamiento deportivo no cabe esperar cambios de ningún tipo en la medida en que el uso previsto (actividades deportivas o recreativas a desarrollar en un circuito de motor) no experimenta modificación alguna.

Según datos aportados por GESTUR (ver tabla 1), el balance de los movimientos de tierras (desmonte-terraplén), considerando la ejecución de todos los proyectos que se desarrollarán en torno al circuito del motor y que implicarán cambios en la configuración orográfica de los terrenos, da como resultado un sobrante de 79.632,78 m<sup>3</sup>, cifra inferior (20.281,22 m<sup>3</sup> menos) a la prevista en el proyecto original, que estima un sobrante de 99.913,90 m<sup>3</sup>. El material sobrante deberá ser trasladado a vertedero autorizado.

Proyectos	DESMONTE	TERRAPLEN	S.SELECCIONADO	10% ESPONJAMIENTO + COMPRESIBILIDAD	DIFERENCIA	5% VERTEDERO	DIFERENCIA
PDA	24.689,50		15.896,88	27.158,45	11.261,57	1.357,92	9.903,65
MODIFICADO Nº2 FASE 2	20.610,40	17.625,00	10.491,60	22.671,44	-5.445,16	1.133,57	-6.578,73
PADDOCK	170.558,70	19.397,00	24.962,75	187.614,57	143.254,82	9.380,73	133.874,09
PISTA	368.712,00	556.647,00	161.584,43	405.583,20	-312.648,23	20.279,16	-332.927,39
<b>TOTAL M3</b>	<b>584.570,60</b>	<b>593.669,00</b>	<b>212.935,66</b>		<b>-163.577,00</b>		<b>-195.728,38</b>

Otras partidas según proyecto de TNGPO	DESMONTE	TERRAPLEN	S.SELECCIONADO	10% ESPONJAMIENTO + COMPRESIBILIDAD	DIFERENCIA	5% VERTEDERO	DIFERENCIA
AUTOCROSS	149.017,00	112.867,00	0,00	163.918,70	51.051,70	8.195,94	42.855,77
APARCAMIENTOS	207.457,56	170,90	0,00	228.203,32	228.032,42	11.410,17	216.622,25
<b>TOTAL M3</b>	<b>356.474,56</b>	<b>113.037,90</b>	<b>0,00</b>		<b>279.084,12</b>		<b>259.478,02</b>

Ejecutado Primera Fase Acceso Norte	DESMONTE	TERRAPLEN	S.SELECCIONADO	10% ESPONJAMIENTO + COMPRESIBILIDAD	DIFERENCIA	5% VERTEDERO	DIFERENCIA
Proyecto Modificado	34.344,10	8.961,70	11.044,74	37.778,51	17.772,07	1.888,93	15.883,14
<b>TOTAL M3</b>	<b>34.344,10</b>	<b>8.961,70</b>	<b>11.044,74</b>		<b>17.772,07</b>		<b>15.883,14</b>

<b>TOTAL ABSOLUTO</b>	<b>941.045,16</b>	<b>706.706,90</b>	<b>212.935,66</b>		<b>133.279,19</b>		<b>79.632,78</b> <i>Sobrante</i>
-----------------------	-------------------	-------------------	-------------------	--	-------------------	--	-------------------------------------

Tabla 1. Estimación de los movimientos de tierras. Fuente: proyectos modificados del Circuito del Motor. GESTUR.

Con carácter complementario a la documentación obrante en los proyectos modificados en relación con esta cuestión, el Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje del Cabildo de Tenerife, incorpora dos informes denominados "Plan de ejecución y coordinación de las obras del Centro Insular del Motor de

Código Seguro De Verificación	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	10/16	



Tenerife” y “Anexo. Condición especial de ejecución de carácter ambiental” que resultan aclaratorios respecto a la ejecución de los movimientos de tierra.

Se considera que esta información es fundamental y que debería formar parte de la documentación técnica recogida en los cuatro proyectos modificados, de igual manera a como se ha incorporado como anejo, en cada uno de ellos, el documento “Informe Ambiental de julio 2022”.

La reducción del material sobrante como resultado de la ejecución de los movimientos de tierra implica una disminución en la emisión de gases, partículas, ruidos y vibraciones cuyo origen es el tránsito de vehículos pesados para transportar ese material a vertedero autorizado.

Conforme a los datos recogidos en el documento “Informe Ambiental de julio 2022”, considerando que en cada viaje de camión se transporta un volumen estimado de 13 m<sup>3</sup> de material, la reducción señalada en el párrafo anterior, pasando de 99.913,90 m<sup>2</sup> a 79.632,78 m<sup>2</sup>, supondría la eliminación de 1.560 viajes. Luego, en relación con esta variable cabe concluir que la ejecución de los cuatro proyectos modificados en relación con el proyecto original tiene efectos positivos y no da lugar a un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.

#### B.2 Incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral.

El proyecto del Circuito del Motor afecta a tres cauces y una vaguada. Siguiendo las indicaciones del Consejo Insular de Aguas de Tenerife (CIATF) en base a la normativa vigente en materia de aguas, el órgano promotor ha decidido adoptar una mejor solución técnica para el drenaje territorial de las aguas de escorrentía, dando continuidad a los cauces afectados, lo que ha motivado la elaboración del proyecto modificado para la adaptación al Plan de Defensa frente a Avenidas. La modificación propuesta supone dimensionar los encauzamientos para el caudal de avenidas de 500 años, conforme a lo establecido en la Guía Metodológica del CIATF.

Por tanto, no se considera que los proyectos modificados provoquen un incremento significativo de los vertidos a cauces públicos. En cuanto a los vertidos al litoral, no procede este análisis por la lejanía del equipamiento deportivo previsto al medio marino.

#### B.3 Incremento significativo de la generación de residuos.

Como se indica en el documento “Informe Ambiental de julio 2022”, la actuación de los proyectos modificados que pueden tener relación más directa con la generación de residuos es la ejecución de los movimientos de tierras por la generación de un excedente de material que, como se ha comentado, se cifra en 79.632,78 m<sup>3</sup> según estimación de GESTUR.

Como este excedente de material, que deberá ser retirado a vertedero autorizado, es inferior al previsto en el proyecto original, cifrado en 99.913,90 m<sup>3</sup>, cabe concluir que se está produciendo una reducción en la generación de residuos.

En consecuencia, tomando como referencia los datos contenidos en el proyecto objeto de la declaración de impacto ambiental de 2011, se concluye que los cuatro proyectos modificados no provocan un incremento significativo de la generación de residuos respecto a aquél.

#### B.4 Incremento significativo en la utilización de recursos naturales.

En cuanto al consumo de recursos naturales, las actuaciones del proyecto directamente relacionadas con el análisis de este criterio, tienen que ver con la ocupación de suelo durante la fase de ejecución de obras. Según el análisis realizado en el documento “Informe Ambiental de julio 2022”, la superficie

<b>Código Seguro De Verificación</b>	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>			
<b>Normativa</b>	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	<b>Página</b>	11/16	



ocupada por la pista de velocidad, zona paddock, obras de drenaje superficial y acceso norte del Circuito del Motor se estima en 413.280,2 m<sup>2</sup> mientras que las actuaciones equivalentes contempladas en los proyectos modificados tienen una ocupación superficial de 414.511,8 m<sup>2</sup>.

Por tanto, la diferencia entre el proyecto original y los proyectos modificados en cuanto a la ocupación de suelo es de 1.231,6 m<sup>2</sup>, lo que supone un incremento poco significativo del 0,3%.

Respecto a los efectos derivados de la ocupación de nuevos terrenos, cabe destacar que se trata de áreas que no albergan elementos singulares o especialmente sensibles desde el punto de vista ambiental. Se trata, en general, de suelos transformados para la actividad agrícola y abandonados en la actualidad, que están colonizados por vegetación de sustitución (tabaibal amargo de *Euphorbietum lamarckii*).

#### B.5 Afección a Espacios Protegidos Red Natura 2000

Los proyectos modificados analizados no afectan a espacios Red Natura 2000 ni a la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos. En el documento "Informe Ambiental del Proyecto Modificado (julio 2022)" se identifica la Zona Especial de Conservación (ZEC) de Barranco de La Orchilla como el área protegida más cercana, situándose a 2,6 km de distancia del ámbito de actuación.

El proyecto tampoco tiene incidencia en otros espacios sensibles desde el punto de vista ambiental como las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna (Orden de 15 de mayo de 2015, por las que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, de alimentación, de dispersión y de concentración de las especies de la avifauna amenazada en la Comunidad Autónoma de Canarias, a los efectos de aplicación del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión).

De igual manera, aunque no exista referencia alguna en el documento señalado, se ha comprobado que no hay afección sobre Áreas de Importancia para Aves (IBAs) propuestas por la organización SEO BirdLife.

En consecuencia, puede concluirse que los proyectos modificados, al igual que el proyecto original, no tiene incidencia alguna en espacios Red Natura 2000 ni en otras áreas protegidas legalmente.

#### B.6 Afección significativa al patrimonio cultural

El ámbito territorial donde se implantará el proyecto ha sido objeto de varios estudios y prospecciones arqueológicas y de otros recursos patrimoniales desde la tramitación del Proyecto de Actuación Territorial aprobado en 2006 hasta la actualidad.

En el documento "Informe Ambiental de julio de 2022" se pone de manifiesto que los últimos estudios elaborados en relación con esta materia son:

- Memoria sobre intervenciones arqueológicas correctoras y de valoración científica del patrimonio histórico afectado por el proyecto Centro Insular de Deportes del Motor en el T.M. de Granadilla de Abona (Tenerife)". 2012, elaborada por M.A. Martín Díaz y V. Valencia Afonso.
- "Centro Insular del Motor de Tenerife: informes previos, intervenciones arqueológicas realizadas y propuestas de medidas preventivas al patrimonio cultural para el seguimiento arqueológico del proyecto constructivo. T.M. Granadilla". 2016, elaborada por V. Valencia Afonso.

Código Seguro De Verificación	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	12/16





En el punto 6.1 del último informe se realiza una revisión y actualización de los elementos de interés cultural existentes en el ámbito, identificando y describiendo 41 elementos arqueológicos y etnográficos en el ámbito analizado, así como especificando el tipo de medida preventiva a adoptar (señalización, balizado, vigilancia y labor documental).

En el documento "Informe Ambiental de julio 2022" se analiza la proximidad de estos elementos a los terrenos afectados por los proyectos modificados, concluyendo que 5 elementos de interés patrimonial ven incrementada la distancia en comparación con el proyecto original mientras que en 9 de ellos esta distancia se reduce.

Sin embargo, lo importante es determinar qué elementos se encuentran a menor distancia de las actuaciones, de forma que de los 41 elementos de interés patrimonial 6 se localizan a una distancia inferior a 20 m y de estos últimos solo en 2 es necesario adoptar medidas preventivas adicionales (en concreto el balizado) por la ejecución del proyecto de adaptación al Plan de Defensa frente a Avenidas.

A la vista del análisis realizado, se concluye que, respecto al proyecto original del Circuito del Motor, los cuatro proyectos modificados no generan una afección significativa sobre el patrimonio cultural, siempre que se cumplan las medidas preventivas previstas en el documento elaborado en 2016 y el programa de vigilancia ambiental.

### C. Valoración de los efectos

Conforme al análisis realizado, considerando la documentación técnica disponible en base al "Informe Ambiental de julio de 2022" y a la última actualización de los datos del estudio de impacto ambiental que se remonta a 2016, **no parece que los cuatro proyectos modificados puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente en relación con el proyecto original objeto de la declaración de impacto ambiental de 2011**, siempre que se cumplan las medidas ambientales recogidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el Programa de Vigilancia Ambiental, incluyendo sus actualizaciones.

No obstante, se considera que los documentos "Plan de ejecución y coordinación de las obras del Centro Insular del Motor de Tenerife" y "Anexo. Condición especial de ejecución de carácter ambiental", en tanto aportan información complementaria respecto a la programación de la ejecución de los movimientos de tierra, deberían formar parte de la documentación técnica recogida en los cuatro proyectos modificados, de igual manera a como se ha incorporado como anejo, en cada uno de ellos, el documento "Informe Ambiental de julio 2022".

## **4.- ANÁLISIS DE OTROS ELEMENTOS SURGIDOS EN ESTE PROCEDIMIENTO**

**4.1- En el informe técnico** emitido por la Unidad de Apoyo de la CEAT de 9 de noviembre de 2022, se realiza una serie de consideraciones respecto de la posible caducidad de la Declaración de Impacto Ambiental 2011, teniendo en cuenta entre otras circunstancias: a) El grado de ejecución de las obras, b) La situación ambiental actual del ámbito objeto de actuación y de su entorno, c) los cambios normativos producidos en materia de evaluación ambiental y d) el cumplimiento de las medidas ambientales previstas y del programa de vigilancia ambiental. Todas ellas son desarrolladas de forma extensa, que son objeto de consideraciones ambientales, y para cuyo contenido nos remitimos al citado informe, el cual concluye que:

*"A la vista de la documentación analizada, tras realizar el pertinente análisis técnico, se concluye lo siguiente: 1) Aun reconociendo que se trata de una **interpretación**, a mejor criterio técnico se considera que **existen elementos de juicio suficientes –expuestos en el apartado 3 del presente informe– que ponen de manifiesto la necesidad de realizar un nuevo estudio de impacto ambiental, en toda su amplitud, en el marco de la aplicación***

<b>Código Seguro De Verificación</b>	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>			
<b>Normativa</b>	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	<b>Página</b>	13/16	



del procedimiento de evaluación ambiental fijado en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En consecuencia, se estima que la declaración de impacto ambiental del 2011 estaría caducada. Esta conclusión invalida, a juicio del técnico que suscribe, la reanudación de las obras ligadas al proyecto constructivo del circuito del motor y accesos, tal como se contempla en los cuatro proyectos modificados analizados.”

**4.2- En el informe jurídico** de la Unidad de Apoyo de la CEAT de 9 de noviembre de 2022 se realiza una serie de consideraciones jurídicas sobre la vigencia de la DIA 2011, que son desarrolladas de forma extensa, y para cuyo contenido nos remitimos al citado informe, del cual extractamos lo siguiente:

*SEXO.- Utilizando el instituto de la “analogía iuris” y de la misma manera que la efectividad de las licencias de obras está supeditada a la fecha indicada como inicio de obra así como a la duración estipulada para su finalización, se considera que como se ha adelantado, la evaluación ambiental no puede tener una vigencia ad eternum sino que ha de ceñirse al plazo de duración previsto para las obras contenidas en el proyecto evaluado. De esta manera, habría que considerar dos ítems temporales: el plazo para iniciar las obras y el plazo para finalizarlas (independientemente de que hayan comenzado) que ha de coincidir con el proyectado en la solicitud, al margen de su posible prórroga. Téngase en cuenta en este punto, que tal y como se ha anticipado, los condicionantes, medidas correctoras y el programa de vigilancia y seguimiento ambiental de una evaluación se establecen en consonancia con un marco temporal, que de ser otro –en este caso más amplio- devendrían en mayores exigencias de control, verificación y actualización.*

*SÉPTIMO.- Por último, sería preciso reflexionar sobre el hecho de si entender vigente la DIA que nos ocupa, por haberse realizado una ínfima parte de las actuaciones previstas, superando el tiempo proyectado y evitando el realizar una nueva evaluación ambiental – más acorde con la normativa y realidad vigente- podría de alguna manera, estar restringiendo los derechos de participación pública en materia medioambiental recogidos en la Ley 27/2006 de 18 de julio por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente y de los que se hace eco la LEA al incluir el procedimiento de información pública en la evaluación ambiental.*

*Por tanto, a la vista de todo lo anterior, por cuestiones de seguridad jurídica, atendiendo al principio de precaución que manda a actuar con cautela en los casos en los que no existe suficiente información y que busca impedir riesgos cuando concurre la duda sobre los mismos, y teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde la DIA inicial, habiéndose efectuado únicamente una escasa parte de las obras proyectadas sin cumplirse el plazo previsto, se considera a priori, que desde nuestra interpretación de la norma vigente acorde con la máxima protección ambiental, debe procederse a efectuar una nueva evaluación sobre la totalidad del proyecto, al estar caducada la evaluación ambiental que nos ocupa.*

*No obstante y debido a la trascendencia de la cuestión planteada, cabría valorar la necesidad de recabar informe a la Asesoría Jurídica de la Corporación. Incluso, podría considerarse la conveniencia de solicitar, informe del órgano ambiental autonómico, en tanto que fue esta administración, la autonómica, desde donde se emite la declaración de impacto ambiental que se discute y que dificulta –por ende- su consideración actual por esta Oficina Insular.*

#### **4.3.- La solicitud y su resolución**

La solicitud presentada por el órgano sustantivo supone el inicio de un procedimiento administrativo en el seno del órgano ambiental cuyo objeto es la emisión de “**un informe** sobre si la modificación puede entenderse como una mejora ambiental o si deviene del cumplimiento del condicionado de la presente D.I.A., haciendo constar, en su caso, si la modificación comportaría el sometimiento a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto, en la categoría que corresponda, según lo dispuesto en la legislación vigente”, pero se ha estimado que lo relevante de esta solicitud es determinar si las modificaciones planteadas comportan el sometimiento a un nuevo procedimiento de evaluación.

De modo que lo normal hubiera sido emitir el correspondiente informe a la vista del análisis contenido en el informe técnico de la Unidad de Apoyo a la CEAT de 9 de noviembre de 2022, que figura extractado en el anterior apartado tercero, y ello en concordancia de lo establecido en el artículo 88.2 de la Ley 39/2015, de procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas que dispone:

Código Seguro De Verificación	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28	
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>			
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	14/16	



*“En los procedimientos tramitados a solicitud del interesado, la resolución será congruente con las peticiones formuladas por éste, sin que en ningún caso pueda agravar su situación inicial y sin perjuicio de la potestad de la Administración de incoar de oficio un nuevo procedimiento, si procede.”*

Pero en este procedimiento administrativo ha concurrido un elemento que pudiera ser determinante como presupuesto previo para que este órgano ambiental pueda emitir o no el informe solicitado por el órgano sustantivo, y que consiste en el informe técnico y jurídico realizado por la Unidad de Apoyo de la CEAT que concluye y propone a este órgano que adopte el acuerdo que *“sería preciso efectuar una nueva evaluación ambiental del proyecto denominado Complejo Deportivo del Centro Insular del Motor, al no estar vigente la actual declaración de impacto ambiental”*, lo cual contradice el informe jurídico emitido por GESTUR CANARIAS, S.A de 13 de septiembre de 2022 y que se adjuntó al órgano ambiental en su solicitud de 14 de octubre de 2022.

No obstante realizado el análisis de los mismos, se estima que este asunto es de la competencia del órgano sustantivo que es el que ha iniciado este procedimiento de petición de informe.

#### **5.- Competencia.-**

La Disposición Adicional Primera.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 el artículo 3 del citado Reglamento se dispone que **“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*”**.

De modo que, al tratarse los cuatro proyectos modificados presentados el 14 de octubre de 2022 por el Consejero Insular de Carreteras, Movilidad, Innovación y Cultura, como órgano sustantivo, corresponde a esta Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife la condición de órgano ambiental para dar curso y resolver la solicitud presentada.

Teniendo en cuenta lo señalando anteriormente, la información facilitada por el órgano sustantivo, el informe técnico y jurídico de la Unidad de Apoyo de la CEAT emitidos con relación a este asunto, lo previsto en Disposición Transitoria Primera de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, el Condicionante 14º de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto denominado “Complejo Deportivo del Centro Insular del Motor emitida Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC), adoptada en la sesión celebrada el 30 de marzo de 2011 y publicada en el BOC del 30 de septiembre de 2011, así como lo previsto la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común,

Código Seguro De Verificación	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	15/16





**LA COMISIÓN DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE TENERIFE**, después de un amplísimo debate en dos sesiones de la misma, **POR CUATRO VOTOS A FAVOR** (Don José Antonio Duque Díaz, Don Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo, Don Luis Gutiérrez Valido, y Doña Dolores Jerez Jerez) **Y DOS EN CONTRA** (Doña María Pía Oramas González-Moro y Don Sebastián García González), **ACUERDA:**

**Primero.- Emitir INFORME** sobre el Proyecto modificado de la fase II del acceso norte al Complejo Deportivo Centro Insular del Motor, Proyecto de adaptación del Parque Internacional del Motor de Tenerife al Plan de Defensa frente a Avenidas (PDA), el Proyecto de explanaciones e instalaciones para graderíos desmontables para el Parque Internacional del Motor de Tenerife y el Proyecto modificado de la pista de velocidad en el Parque Internacional del Motor de Tenerife, determinándose que **no parece que los cuatro proyectos modificados puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente en relación con el Proyecto Original denominado “Complejo Deportivo del Centro Insular del Motor”**, que es objeto de la Declaración de Impacto Ambiental emitida por la COTMAC en sesión celebrada el 30 de marzo de 2011 y publicada en el BOC del 30 de septiembre de 2011, siempre que se cumplan las medidas ambientales recogidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el Programa de Vigilancia Ambiental, incluyendo sus actualizaciones, así como que se incorpore necesariamente como Anexo en la documentación técnica de cada uno de los proyectos modificados los siguientes documentos denominados “Plan de ejecución y coordinación de las obras del Centro Insular del Motor de Tenerife” y “Anexo. Condición especial de ejecución de carácter ambiental”.

**Segundo.-** Publicar este acuerdo en la página web del Cabildo Insular de Tenerife.

**Documento firmado electrónicamente**

**El Jefe de la Oficina de Apoyo a la CEAT PA**

**Pedro Valladares Bethencourt**

Código Seguro De Verificación	NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Gonzalo Pedro Valladares Bethencourt - Responsable de Unidad Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (ceat) Observaciones: En ausencia Jefe de Servicio	Firmado	24/11/2022 10:47:28
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/NNRFRxCi7NWMnIR3UVQp6w%3D%3D</a>		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).	Página	16/16

